



RAPPORT
DA-2013-040

Direction des enquêtes et de la surveillance des marchés
Service des enquêtes et de l'analyse de marché

**Étude de marché de la fabrication et de la pose de l'enrobé
bitumineux au Québec**

Période étudiée : 1^{er} janvier 2000 – 1^{er} janvier 2014

17 mars 2014

TABLES DES MATIÈRES.

	<i>Objectifs de l'étude</i>	6
	<i>Méthodologie</i>	6
	<i>INTRODUCTION</i>	7
1.	<i>Description de l'industrie des producteurs d'enrobés</i>	8
	1.1 DESCRIPTION GÉNÉRALE	8
	1.2 DISTRIBUTION SPATIALE DES PRODUCTEURS	9
	1.3 ÉVOLUTION PROVINCIALE DE LA CONCENTRATION INDUSTRIELLE	10
	1.4 QUALIFICATION ISO	10
	1.5 PRODUCTEUR TYPE	11
	1.6 CENTRALES MOBILES	12
	1.7 ÉVOLUTION DES PRIX ET DES PRINCIPALES COMPOSANTES DES COÛTS DE PRODUCTION	13
	1.8 COMPARATIF DES COÛTS DE CONSTRUCTION ROUTIÈRE	15
2.	<i>La demande</i>	16
	2.1 LE RÉSEAU ROUTIER AU QUÉBEC	16
	2.2 ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ	17
	2.2.1 ÉVOLUTION DES ACHATS D'ENROBÉS BITUMINEUX PAR LE MTQ	19
	2.2.2 CONTRATS TARIFÉS ET SOUMISSIONNÉS ENTRE 1996 ET 2013	23
	2.3 LES MUNICIPALITÉS	25
	2.4 MÉTHODES D'OCTROI DES CONTRATS VISANT LA FABRICATION ET LA POSE D'ENROBÉS	32
3.	<i>La composante commerciale</i>	33
	3.1 LA STRUCTURE DES COÛTS DES DIFFÉRENTS PRODUCTEURS	33
	3.1.1 FOURNISSEURS DE MATIÈRES PREMIÈRES	34
	3.2 ÉVOLUTION DE LA RENTABILITÉ FINANCIÈRE	35
4.	<i>La composante concurrentielle (l'offre)</i>	38
	4.1 RIVALITÉ ENTRE CONCURRENTS	38
	4.1.1 LE DEGRÉ DE CONCENTRATION INDUSTRIEL	39
	4.1.2 LA CONCENTRATION INDUSTRIELLE RÉGIONALE	39

4.1.3	LES PRODUCTEURS D'ENROBÉS PROPRIÉTAIRES DE CARRIÈRES ET SABLÈRES	51
4.1.4	L'EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE	52
4.1.5	L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE	53
4.1.6	IMPACT DES CENTRALES MOBILES	54
4.2	LE POUVOIR DE NÉGOCIATION DES CLIENTS	56
4.3	LA MENACE DE NOUVEAUX ENTRANTS	57
4.4	LES OBSTACLES À L'ENTRÉE ET À LA SORTIE	57
4.5	IMPACTS DE LA NORME ISO	58
5.	<i>Concurrence dans le marché de la pose d'enrobés bitumineux</i>	59
5.1	CONTRATS DU MTQ	59
5.2	CONTRATS DES MUNICIPALITÉS	66
5.3	PART DES PRODUCTEURS D'ENROBÉS DANS LA POSE D'ENROBÉS BITUMINEUX	67
	CONCLUSION ET <i>recommandations</i>	69

Liste des tableaux

TABLEAU 1 DISTRIBUTION SPATIALE DES PRODUCTEURS	9
TABLEAU 2 ÉVOLUTION DE LA CONCENTRATION INDUSTRIELLE, 1999-2013	10
TABLEAU 3 LISTE DES PRINCIPAUX PROPRIÉTAIRES DE CENTRALES D'ENROBAGE DU QUÉBEC	12
TABLEAU 4 ÉVOLUTION DES PRIX DE LA CATÉGORIE « SABLE, GRAVIER, ARGILE ET MINÉRAUX RÉFRACTAIRES » AU CANADA	13
TABLEAU 5 COMPOSANTES DES COÛTS DE PRODUCTION POUR LA « CORRECTION ET COUCHE D'USURE D'UN KILOMÈTRE »	14
TABLEAU 6 COÛTS MOYENS DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DE LA STRUCTURE DE CHAUSSEE TYPE AU QUÉBEC, NOUVEAU-BRUNSWICK ET ONTARIO	15
TABLEAU 7 LE RÉSEAU ROUTIER AU QUÉBEC EN 2013 : MTQ	16
TABLEAU 8 LE RÉSEAU ROUTIER AU QUÉBEC EN 2013 : AUTRES	16
TABLEAU 9 INVESTISSEMENTS PRÉVUS DU MTQ DANS LE RÉSEAU ROUTIER, 2013-2015	19
TABLEAU 10 PORTRAIT DES CONTRATS DE PAVAGE OCTROYÉS PAR LE MTQ À L'ÉCHELLE DE LA PROVINCE DU 1 ^{ER} AVRIL 1996 AU 31 MARS SELON L'ANNÉE FINANCIÈRE	20
TABLEAU 11 PORTRAIT DES CONTRATS DE PAVAGE OCTROYÉS PAR LE MTQ À L'ÉCHELLE DE LA PROVINCE DU 1 ^{ER} AVRIL 1996 AU 31 MARS 2006 SELON LE MODE D'ADJUDICATION	23
TABLEAU 12 PORTRAIT DES CONTRATS DE PAVAGE OCTROYÉS PAR LE MTQ À L'ÉCHELLE DE LA PROVINCE DU 1 ^{ER} AVRIL 2006 AU 31 MARS 2013 SELON LE MODE D'ADJUDICATION	24
TABLEAU 13 ÉVOLUTION ANNUELLES DES DÉPENSES TOTALES EN INFRASTRUCTURES MUNICIPALES	31
TABLEAU 14 GRILLE DE DÉCISION SERVANT À DÉTERMINER LE MODE D'OCTROI	32
TABLEAU 15 PRIX DE BASE À LA CENTRALE EN 2013	33
TABLEAU 16 ÉCARTS DES PRIX À LA CENTRALE EN 2013	34
TABLEAU 17 RATIOS DES PME OEUVRANT DANS LA CONSTRUCTION DES ROUTES, RUES ET PONTS POUR 2010	36
TABLEAU 18 ENTREPRISES RENTABLES/NON RENTABLES POUR L'ANNÉE 2010 (SCIAN 23731)	36
TABLEAU 19 COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES PME BÉNÉFICIAIRES/DÉFICITAIRES ENTRE LES ANNÉES 1993 ET 2011	37
TABLEAU 20 CONCENTRATION DE LA PROPRIÉTÉ DES CENTRALES AU QUÉBEC EN 2013	38
TABLEAU 21 BARÈMES D'ÉVALUATION DU NIVEAU APPARENT DE CONCURRENCE	39
TABLEAU 22 NOMBRE DE CENTRALES ET DE CARRIÈRES PAR DIRECTIONS TERRITORIALES	51
TABLEAU 23 PROPRIÉTÉ DES CARRIÈRES/SABLIÈRES PAR DIRECTIONS TERRITORIALES	51
TABLEAU 24 RÉAJUSTEMENT DU PRIX DE L'ENROBAGE EN 2013	52

TABEAU 25 DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE DES CENTRALES D'ENROBÉS FIXES ET MOBILES	54
TABEAU 26 CONTRATS DE PAVAGE ADJUGÉS PAR APPEL D'OFFRES PUBLIC ET SUR INVITATION DU 1^{ER} AVRIL 1996 AU 31 MARS 2006 SELON LA DIRECTION TERRITORIALE	59
TABEAU 27 CONTRATS DE PAVAGE ADJUGÉS PAR APPEL D'OFFRES PUBLIC ET SUR INVITATION DU 1^{ER} AVRIL 2006 AU 31 MARS 2013 SELON LA DIRECTION TERRITORIALE	60
TABEAU 28 PART DE MARCHÉ PAR ENTREPRENEUR DES CONTRATS DE PAVAGE OCTROYÉS DU 1^{ER} AVRIL 1996 AU 31 MARS 2006	67
TABEAU 29 PART DE MARCHÉ PAR ENTREPRENEUR DES CONTRATS DE PAVAGE OCTROYÉS DU 1^{ER} AVRIL 2006 AU 31 MARS 2013	67

Liste des schémas

SCHÉMA 1 LES INTERVENANTS ET LEURS INTERACTIONS	8
--	----------

Liste des graphiques

GRAPHIQUE 1 ÉVOLUTION DES PRIX DU BITUME AU QUÉBEC DE 2003 À 2012	13
GRAPHIQUE 2 INVESTISSEMENTS TOTAUX DU MTQ DANS LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR, 2003-2013	17
GRAPHIQUE 3 MONTANTS ALLOUÉS PAR LE MTQ À LA CONSERVATION DES CHAUSSÉES, 1998-2013	18
GRAPHIQUE 4 VALEUR DES CONTRATS D'ACHATS D'ENROBÉS BITUMINEUX AU MTQ À L'ÉCHELLE DE LA PROVINCE DU 1^{ER} AVRIL 2006 AU 5 MARS 2014 SELON L'ANNÉE FINANCIÈRE	19
GRAPHIQUE 5 VALEUR DES CONTRATS DE PAVAGE OCTROYÉS PAR LE MTQ À L'ÉCHELLE DE LA PROVINCE DU 1^{ER} AVRIL 1996 AU 31 MARS 2013 SELON L'ANNÉE FINANCIÈRE	22
GRAPHIQUE 6 NOMBRE DE CONTRATS DE PAVAGE OCTROYÉS PAR LE MTQ À L'ÉCHELLE DE LA PROVINCE DU 1^{ER} AVRIL 1996 AU 31 MARS 2013 SELON L'ANNÉE FINANCIÈRE	22
GRAPHIQUE 7 RÉPARTITION DE LA VALEUR DES INFRASTRUCTURES AU QUÉBEC ENTRE LES TROIS PALIERS DE GOUVERNEMENT	29
GRAPHIQUE 8 ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT MUNICIPALES DÉDIÉES AU TRANSPORT ROUTIER (2005-2009)	29
GRAPHIQUE 9 ÉVOLUTION DES DÉPENSES TOTALES BRUTES D'INFRASTRUCTURES MUNICIPALES POUR LES MUNICIPALITÉS ET POUR LES PALIERS DE GOUVERNEMENT PROVINCIAL ET FÉDÉRAL (2008-2014)	30
GRAPHIQUE 10 ÉVOLUTION DU NOMBRE MOYEN DE SOUMISSIONNAIRES ET DU RATIO MONTANT ORIGINAL / ESTIMATION DANS LE MARCHÉ DU PAVAGE	61

Annexes

Objectifs de l'étude

L'objectif général de cette étude est d'analyser l'évolution du marché de la fourniture et de la pose d'enrobés bitumineux au Québec depuis les dernières études réalisées par le ministère des Transports du Québec (MTQ) sur le sujet. Ces deux analyses sont : l'étude de marché des producteurs d'enrobés bitumineux produite en 1997¹ par la firme Marcon et sa mise à jour de 2000², produite par le consultant Henri Beauregard. L'étude vise aussi à segmenter le marché selon les différentes directions territoriales du MTQ, en analysant les dépenses faites par le Ministère et le niveau de concurrence régionale dans la production et la pose d'enrobés.

De façon plus spécifique, cette étude cherche à :

- dresser un portrait sommaire de l'évolution de l'industrie depuis l'an 2000;
- évaluer l'importance des contrats octroyés par le MTQ sur le marché des enrobés bitumineux;
- détailler la structure des coûts des différents producteurs d'enrobés bitumineux;
- définir l'évolution de la concurrence régionale depuis l'an 2000.

Méthodologie

Afin d'atteindre ces objectifs, nous avons privilégié une méthodologie basée principalement sur la collecte de données secondaires :

- recension et analyse de l'information secondaire des études sur le marché des producteurs d'enrobés bitumineux, articles spécialisés, sources Internet d'acteurs liés au marché (ex : Bitume Québec);
- analyse des données pertinentes du ministère des Transports du Québec;
- discussions avec des spécialistes des enrobés bitumineux au ministère des Transports du Québec.

¹ MTQ, Étude de marché des producteurs d'enrobés bitumineux au Québec, préparé par Marcon, novembre 1997.

² MTQ, Étude de marché des producteurs d'enrobés bitumineux au Québec, préparé par Henri Beauregard, consultant, 7 janvier 2000.

Introduction

Le ministère des Transports du Québec réalise chaque année d'importants travaux de construction et d'entretien du réseau routier provincial. Les contrats de fourniture et de pose d'enrobés bitumineux représentent des coûts substantiels pour le gouvernement, tout en ayant des retombées économiques importantes pour le Québec et ses régions. L'objectif principal de l'étude de 1997 et de sa mise à jour de 2000 était de fournir au ministère des Transports du Québec un portrait global de cette industrie et de cerner la place qu'il y joue. La présente étude actualise plusieurs résultats de ces études en proposant une nouvelle section concernant les propriétaires de carrières/sablières et un tout nouveau chapitre concernant le niveau de concurrence dans le marché de la pose d'enrobés.

Le premier chapitre est consacré à une description générale du marché des producteurs d'enrobés bitumineux au Québec. On y présente les principaux intervenants de l'industrie, la distribution spatiale des différents producteurs, l'évolution de concentration industrielle dans le secteur durant les dix dernières années, la norme ISO requise, un portrait du producteur type, les caractéristiques des centrales mobiles et enfin, l'évolution des prix et des principales composantes des coûts de production.

Le deuxième chapitre porte sur la demande du marché des producteurs d'enrobés bitumineux. La place et l'importance du Ministère sont à ce titre mises en évidence. Une revue de littérature concernant la demande des municipalités est aussi présentée dans cette section. Enfin, ce chapitre se termine par une présentation de la méthode d'élaboration des grilles tarifaires du Ministère.

Le troisième chapitre analyse la structure commerciale de l'industrie. On s'attarde plus particulièrement à l'étude de la structure des coûts des différents producteurs sur le marché et à l'évolution de la rentabilité financière de l'industrie de l'entretien des routes, rues et ponts. Finalement, une section du chapitre est dédiée aux fournisseurs de matières premières (bitume et granulat).

Le quatrième chapitre est consacré à la composante concurrentielle de l'industrie. Quatre éléments sont mis en évidence : la rivalité entre les concurrents, le pouvoir de négociation des clients, la menace de nouveaux entrants et les barrières à l'entrée. De façon plus spécifique, la rivalité entre les concurrents est analysée sous les angles de la concentration industrielle, du pouvoir de marché des producteurs d'enrobés propriétaires aussi propriétaires de carrières et sablières et, enfin, de l'efficacité opérationnelle et de l'innovation technologique.

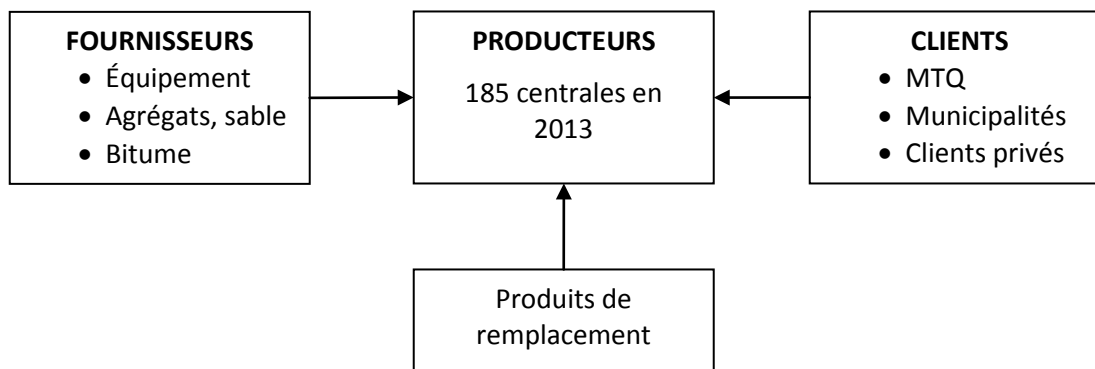
Le dernier chapitre se concentre finalement sur le marché de la pose d'enrobés bitumineux au Ministère et dans les municipalités en faisant ressortir la part relative des producteurs d'enrobés dans la pose d'enrobés bitumineux.

1.0 Description de l'industrie des producteurs d'enrobés

1.1 Description générale

Plusieurs intervenants sont impliqués dans l'industrie des enrobés bitumineux. Le schéma ci-dessous présente les principaux participants ainsi que leurs interactions.

Schéma 1 : Les intervenants et leurs interactions



En amont, on retrouve les fournisseurs d'équipement (machinerie, centrales d'enrobage) et de matières premières. Ces matières sont principalement les granulats fins et gros, et enfin, le bitume et les liants. Il existe présentement au Québec cinq fournisseurs de bitume et la principale composante dans la fabrication du bitume provient de l'étranger.

On dénombrait 314 carrières et sablières³ en 2012. Les propriétaires d'enrobés bitumineux sont parfois propriétaires de ces carrières et sablières.

Il existait 185 centrales en 2013 comparativement à 156 en 1996 et 145 en 1999. Nous retrouvons ces centrales de production dans toutes les régions du Québec, bien qu'elles soient moins nombreuses en régions isolées.

Trois groupes d'intérêts sont présents dans l'industrie :

- **Bitume Québec** est l'association qui regroupe les fournisseurs de bitume et les producteurs d'enrobés bitumineux. Sa mission est de promouvoir l'utilisation de produits et des techniques innovatrices en matière de construction, d'entretien et de réfection des chaussées souples.
- **Association des Constructeurs de Routes et des Grands Travaux du Québec** : L'ACRGTO représente les entrepreneurs et fournisseurs de biens et services québécois qui œuvrent dans la construction de routes, d'ouvrages de génie civil et de grands travaux.
- **Regroupement professionnel des exploitants de centrale d'enrobage** : Le RPECE regroupe plus de 40 propriétaires de centrales d'enrobage ainsi que des partenaires et fournisseurs de biens et services relatifs à l'industrie des enrobés bitumineux.

À noter, le Regroupement des Fabricants Québécois d'Enrobés Bitumineux (RFQEB) créé en 1997 (dont fait état l'étude Marcon de 1997) a été dissous volontairement en 2008. Le but

³ Institut de la statistique du Québec, données de 2012.

de l'association était de protéger les plus petits producteurs d'enrobés membres de l'ACRGTO.

En aval, on retrouve les trois principales catégories de clients, soit le ministère des Transports du Québec, les municipalités/villes et le secteur privé. Selon Bitume Québec, le MTQ consomme en moyenne 35% de la production provinciale d'enrobés bitumineux.

1.2 Distribution spatiale des producteurs

En 2013, l'industrie comptait 185 centrales d'enrobage réparties sur l'ensemble du territoire québécois. Ce territoire est divisé par le MTQ en 14 directions territoriales. Le tableau suivant présente le nombre de centrales par direction territoriale en 2013 versus le nombre en 1996 et 1999. Si le nombre de centrale par région demeure sensiblement le même au fil des ans, on constate par contre une explosion dans le nombre des centrales mobiles depuis 1996. À noter, les centrales mobiles dont la localisation est inconnue sont listées séparément dans le tableau.

Tableau 1
Distribution spatiale des producteurs

Direction territoriale	Nombre de centrales		
	1996	1999	2013
Bas St-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	17	12	21
Chaudière-Appalaches	12	11	14
Côte-Nord	7	7	14
Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau	10	6	9
Mauricie-Centre du Québec	14	15	14
Capitale-Nationale	11	9	11
Laval-Mille-Îles	6	5	4
Île-de-Montréal	8	7	8
Est-de-la-Montérégie	10	14	20
Ouest-de-la-Montérégie	16	11	15
Laurentides-Lanaudière	14	14	22
Outaouais	9	5	11
Estrie	6	6	7
Abitibi-Témiscamingue/Nord-du-Québec	8	8	12
Centrales mobiles sans territoire	1	13	3
Total	154	143	185

Source : MTQ, Compilation

1.3 Évolution provinciale de la concentration industrielle

Entre 1977 et 1999, on a assisté, sur l'ensemble du territoire québécois, à une forte concentration de la propriété des centrales d'enrobage. On constate aujourd'hui que cette concentration s'est quelque peu renforcée depuis 1999. L'industrie affichait un niveau de concentration de 3,3 centrales par propriétaire en 1999 pour afficher aujourd'hui un niveau de 3. On observe aussi qu'au cours de la période 1999-2013, la part de contrôle des deux propriétaires (Sintra et DJL) les plus importants sur le nombre de centrales en opération est passée de 37,8% à 38,9%. Si cette hausse de 1,1% semble négligeable, on doit garder en tête que ces deux entreprises ont connu une hausse de 14,5% lors de la période de 1987-1999.

Durant la période 1999-2013, les « mono propriétaires »⁴ ont, quant à eux, vu leur part relative régresser de 14,0% à 8,6%. En terme absolu, cela représente une baisse de quatre centrales. Notons que la part des « autres propriétaires », soit ceux possédant 2 centrales ou plus, s'est accrue de 4,2% au cours de cette période. Le tableau suivant présente l'évolution de cette concentration durant la période concernée et ce, pour quatre années d'observation.

Tableau 2
Évolution de la concentration industrielle, 1999-2013

Année	Nb de centrales	Nb total de propriétaires.	Deux plus importants propriétaires		Mono-propriétaires		Autres propriétaires (2 centrales ou +)	
			Nb	%	Nb	%	Nb	%
1977	83	48	20	24,1	34	41,1	29	34,9
1987	120	62	28	23,3	34	28,3	58	48,3
1999	143	44	54	37,8	20	14,0	69	48,2
2013	185	62	72	38,9	16	8,6	97	52,4
Variation 1999-2013	42	18	18	1,1	-4	-5,4	28	4,2

Source : MTQ, Service de la gestion contractuelle, décembre 2013

1.4 Qualification ISO

La famille des normes ISO 9000 correspond à un ensemble de référentiels de bonnes pratiques de management en matière de qualité, portés par l'organisme international de standardisation (ISO, *International Organisation for Standardization*). Originellement écrites en 1987, elles ont été révisées subséquentement en 1994, en 2000 et en 2008.

La norme ISO 9001 décrit les exigences relatives à un système de management de la qualité pour une utilisation, soit interne, soit à des fins contractuelles ou de certification. Il s'agit d'un ensemble d'obligations que l'entreprise doit suivre. Il est essentiel de garder en tête que la certification est basée sur les processus permettant d'obtenir un produit ou un service et non sur le produit ou au service lui-même.

Le bitume utilisé dans la fabrication des enrobés doit être produit par un fabricant dont l'usine détient un certificat d'enregistrement attestant que le système qualité satisfait aux exigences de

⁴ Monopropriétaire : propriétaire d'une seule centrale

la norme ISO 9001:2008 « Systèmes de management de la qualité ». Si le bitume est entreposé et expédié dans un lieu différent de celui de la fabrication, l'entreprise responsable de l'entreposage et de l'expédition doit elle aussi détenir un certificat d'enregistrement attestant que le système qualité satisfait aux exigences de la norme ISO 9001:2008 « Systèmes de management de la qualité ».

De plus, les enrobés doivent être fabriqués par une entreprise exploitant une centrale d'enrobage détenant un certificat d'enregistrement attestant que le système qualité satisfait aux exigences de la norme ISO. L'entrepreneur doit remettre au surveillant au moins deux semaines avant le début des travaux de pose d'enrobés, une copie de l'enregistrement de la centrale.

D'autre part, la certification ne s'applique qu'à un seul emplacement à la fois sur le système de contrôle de la qualité. Le processus de vérification d'un certificat d'enregistrement attestant la conformité à la norme ISO est effectué par chaque unité administrative concernée au sein du ministère des Transports avant la signature du contrat.

Afin d'obtenir son numéro de centrale auprès du MTQ, la centrale doit fournir la preuve de sa certification ISO. Cette preuve est par la suite requise dans les contrats avec le Ministère, ce qui assure le suivi sur le renouvellement de la certification. Au Québec, toutes les centrales qui ont des contrats avec le Ministère sont certifiées ISO sauf une aux Îles-de-la-Madeleine qui a obtenu une dérogation.

1.5 Producteur type

Dans le rapport Marcon de 1997, il est mentionné que 90 % des centrales recensées en 1996 avaient plus de 30 ans de service. Or, en date d'aujourd'hui, nous n'avons pas d'informations sur la moyenne d'âge des centrales d'enrobés bitumineux. D'ailleurs, nous présumons que plusieurs centrales ont été mises à jour au courant des dernières années étant donné l'avènement de nouvelles technologies. Certaines centrales ont certainement été démolies et d'autres ont pu être construites.

Toujours selon les mêmes informations de 1997, 120 centrales (78 %) seraient de type à gâchée, 31 centrales (18 %) seraient de type en continu et 3 centrales (2 %) n'ont pas pu être identifiées. La capacité moyenne est l'équivalent de 154 t/h en continu.

Selon nos informations à ce jour, au moins 45 centrales répertoriées possèdent une capacité moyenne d'au moins 150 tonnes à l'heure. En tout, 17 de ces centrales appartiennent à l'entreprise Sintra ou à ses filiales. Il n'a pas été possible d'identifier parmi la liste des centrales existantes celles qui sont de type à gâchée et celles qui sont de type en continu.

En 1995, le Secrétariat du Comité des prix du MTQ a répertorié les centrales d'enrobage qui exécutent des contrats tarifés avec le Ministère. La capacité moyenne estimée est semblable, soit 5 500 lb à gâchée ou 150 t/h en continu. Pour 1996, la valeur totale d'une centrale type, évaluée à son coût de remplacement, est de 2,8 millions de dollars.

Malheureusement, le Secrétariat du Comité des prix n'effectue plus de recensement de l'âge et de la capacité de production des centrales depuis plusieurs années, ce qui explique les lacunes en informations concernant le producteur type d'aujourd'hui. Ces informations sont pourtant

des plus pertinentes pour le ministère et feront l'objet d'une recommandation du présent rapport.

1.6 Centrales mobiles

Les usines mobiles peuvent être considérées comme des substituts aux usines conventionnelles ou encore comme de nouveaux entrants dans une région donnée. À ce titre leur utilisation peut-être tout aussi stratégique que pragmatique dans le cadre de contrats dont l'envergure ou le contexte peut justifier leur utilisation. Dans une région où le niveau concurrentiel est jugé insuffisant par le Ministère et où les circonstances sont favorables, l'usine mobile peut être considérée comme une solution de rechange à la menace exercée, soit par la collusion potentielle de certains producteurs, soit par le monopole d'un producteur de la région.

Tableau 3
Liste des principaux propriétaires de centrales d'enrobage du Québec

Propriétaires des centrales d'enrobage	Centrales d'enrobage en 2013		
	Total (Nb)	Mobiles (Nb)	Part mobiles %
Sintra	47	6	15
DJL	25	3	12
Pavex	17	4	24
Desjardins	10	1	10
Portneuf	7	2	29
Bau-val	7	1	14
Inter-cité	6	2	33
Dufour	5	1	20
Norascon	5	2	40
Lacroix	4	3	75
Autres groupes (2 à 4)	36		-
Indépendants (1)	16	14	-
Total	185	39	-

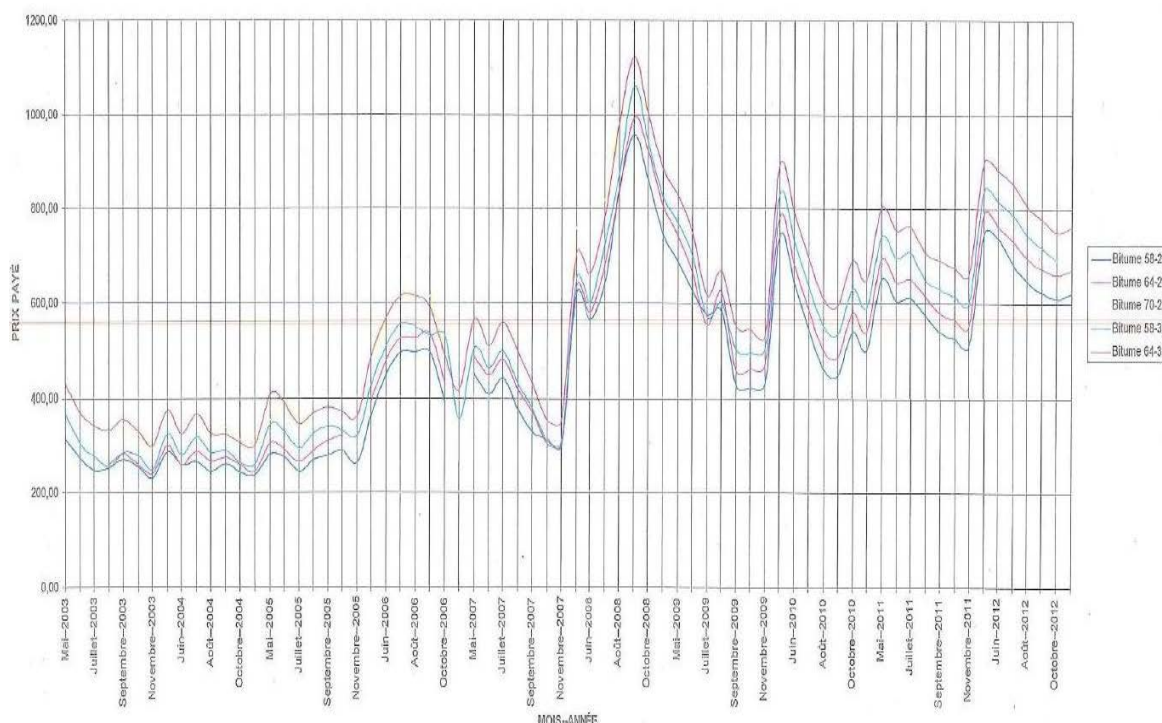
Source : Carte des centrales d'enrobage – 2013 et Liste des centrales mobiles – DCRM, Ministère des Transports du Québec

On constate une concentration importante chez les 11 plus grands propriétaires de centrales d'enrobage. Ceux-ci détiennent presque 72% de l'ensemble des centrales du Québec. De plus, ils possèdent 25 des 39 centrales mobiles du Québec, ce qui représente les 2/3 (64%). En plus de leur forte présence dans les régions à travers leurs centrales d'enrobage fixes, la mobilité que leur procure les centrales mobiles leur permet de demeurer concurrentiels pour les contrats porteurs, indépendamment de la région.

1.7 Évolution des prix et des principales composantes des coûts de production

Le prochain graphique présente l'évolution des prix du bitume au Québec entre 2003 et 2012. De façon globale, sur l'ensemble de la période, on constate une progression régulière du prix du bitume. Le prix affiche cependant un prix record en 2008, coïncidant ainsi avec une période de forte spéculation sur le prix du pétrole.

Graphique 1
Évolution des prix du bitume au Québec de 2003 à 2012



Source : MTQ, Direction des contrats et des ressources matérielles (Service des acquisitions)

Concernant les granulats utilisés dans les enrobés bitumineux, le tableau suivant présente l'évolution des prix de la catégorie « sable, gravier, argile et minéraux réfractaires » depuis 2010 pour l'ensemble du Canada. Malheureusement, Statistique Canada n'affiche pas de données concernant exclusivement le Québec et/ou le gravier utilisé dans les enrobés bitumineux. On constate cependant que la tendance des prix au pays semble suivre l'inflation.

Tableau 4
Évolution des prix de la catégorie « sable, gravier, argile et minéraux réfractaires » au Canada

Année	Évolution vs prix de base de 2010
2010	-
2011	0,7
2012	2
2013	2,9

Source : Statistique Canada

Tableau 5
Composantes des coûts de production pour la « correction et couche d'usure d'un kilomètre »*

	2010	2011	2012	2013	2014		Croissance 2004-2014
					\$	%	
Transport	12 600 \$	12 727 \$	13 622 \$	14 038 \$	14 248 \$	9,3%	36,1%
Énergie	12 125 \$	14 035 \$	17 311 \$	17 647 \$	16 551 \$	10,8%	128,6%
Fournitures	49 194 \$	51 432 \$	56 986 \$	62 686 \$	62 978 \$	40,9%	110,4%
Main-d'œuvre	24 799 \$	25 684 \$	26 488 \$	26 565 \$	27 377 \$	17,8%	52,5%
Machinerie	30 677 \$	30 691 \$	31 705 \$	32 252 \$	32 725 \$	21,3%	37,8%
Total	129 408 \$	134 583 \$	146 127 \$	153 203 \$	153 895 \$	100,0%	30,6%

Source : MTQ, Secrétariat du Comité des prix

* Le tableau complet comprenant les années 2004 à 2014 est présenté en annexe

Le tableau 5 fait ressortir une croissance de 30,6% de coût total des contrats d'enrobés bitumineux depuis 10 ans et de 19% depuis 5 ans. (*Voir annexe A pour le tableau des coûts depuis 2004*). On y voit que le coût total a explosé depuis quelques années.

Plusieurs renseignements se dégagent de ces données. Premièrement, pour le type d'ouvrage mentionné, on constate qu'en moyenne, la principale composante des coûts de production est « fourniture » (40,9%), soit le bitume, le liant et les matériaux bruts. Le coût de la machinerie pour le concassage, l'enrobage et la pose arrive en deuxième (21,3%). Suivent ensuite, la main-d'œuvre (17,8%), le coût en énergie que représente l'huile à chauffage pour le concassage et l'enrobage (10,8%) et le transport (9,3%).

Deuxièmement, lorsque l'on observe l'évolution des coûts moyens par kilomètre, que ce soit depuis 2004 ou 2010, il est frappant de constater qu'en moyenne, les différentes composantes connaissant de faibles variations, à la hausse ou à la baisse à l'exception de la composante fournitures qui connaît une très forte augmentation et est donc la principale responsable de la hausse globale.

1.8 Comparatif des coûts de construction routière

En 2010, le Ministère a réalisé un rapport pour situer ses prix de construction routière par rapport à ses provinces canadiennes voisines, Nouveau-Brunswick et Ontario.

Tableau 6
Coûts moyens des travaux de construction de la structure de chaussée type au Québec,
Nouveau-Brunswick et Ontario

Type de matériau		Quantité/km	Coût (\$/km)		
			Québec	Nouveau-Brunswick	Ontario
Revêtement en enrobé	Couche de roulement (ESG-10)	1 608 t	144 865	160 800	138 400
	Couche intermédiaire (ESG-14)	1 050 t	96 674	99 750	101 598
	Couche de base (GB-20)	1 512 t	116 726	136 080	136 276
Matériaux granulaires	Fondation supérieure (MG 20)	2 553 m ³	86 012	61 910	71 586
	Fondation inférieure (MG 56)	3 831 m ³	107 729	80 068	90 028
	Sous-fondation (MG 112)	14 314 m ³	116 528	193 239	336 379
	Rechargement des accotements (MG 20)	2 515 m ³	130 123	59 102	43 459
	Recouvrement des talus (MG 56)	11 714 m ³	49 954	32 213	53 884
Total (\$/km)			848 611	823 162	971 610

Source : MTQ, MTQ0015DGIT00001 Comparaison coûts construction routière Qc N-B et Ontario

Nous constatons, d'après ce tableau, les points suivants :

- le coût total des travaux de chaussée au Québec est de 3% supérieur à celui du Nouveau-Brunswick et de 14,5% inférieur à celui de l'Ontario ;
- le plus grand écart concerne l'élément sous-fondation (MG 112), qui est au Québec de 65% inférieur à celui du Nouveau-Brunswick et de 188% inférieur à celui de l'Ontario ; Une des explications possibles serait la disponibilité des matériaux de type MG-112, qui influencerait sur le coût unitaire moins élevé de cet élément. En effet le Québec compte de 8 000 à 10 000 sites d'extraction de ressources granulaires, comparativement à 6240 en Ontario ;
- le coût total des enrobés est de 10% moins élevé au Québec qu'au Nouveau-Brunswick et de 5% moins élevé au Québec qu'en Ontario ;
- le prix du Bitume au Québec est en moyenne 9% inférieur à celui de l'Ontario. La moyenne de février 2005 à janvier 2011 est de 475,96 \$ pour le Québec et 522,34 \$ pour l'Ontario.

2.0 La demande

La demande d'enrobés bitumineux provient de trois segments : le ministère des Transports du Québec, les municipalités et le secteur privé. Étant donné les objectifs visés par l'étude de marché, nous portons principalement notre analyse sur le premier segment mentionné, soit le MTQ.

2.1 Le réseau routier au Québec

L'ensemble du réseau routier québécois est d'une longueur approximative de 185 000 km. À titre de comparaison, l'étude de 2000 affichait un réseau de 165 000 km.

Le Ministère gère quelque 30 000 km d'autoroutes, de routes nationales, de routes régionales et de routes collectrices ainsi que 4 700 ponts et viaducs; des chemins d'accès aux ressources et des chemins de mine. Pour leur part, les municipalités gèrent 103 000 km de routes, rues et chemins locaux. Le Ministère verse une aide financière pour l'entretien et l'amélioration de la voirie locale ainsi que pour la réfection des ouvrages d'art municipaux. Les quelques autres 52 000 km sont gérés par d'autres ministères provinciaux ou fédéraux et par Hydro-Québec. La valeur à neuf des infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère, dans l'ensemble de la province, est estimée à plus de 30 milliards de dollars. Les tableaux suivants résument la situation.

Tableau 7
Le réseau routier au Québec en 2013 : MTQ

MTQ	Types de routes	Longueur (km)
Réseau routier supérieur	Autoroutes	5 791
	Routes nationales	9 083
	Routes régionales	5 521
	Routes Collectrices	7 853
Autres routes	Routes d'accès aux ressources	1 437
	Chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées	847
	Autres (routes locales)	81
Total		30 613

Source : MTQ, Rapport annuel de gestion 2012-2013

Tableau 8
Le réseau routier au Québec en 2013 : autres

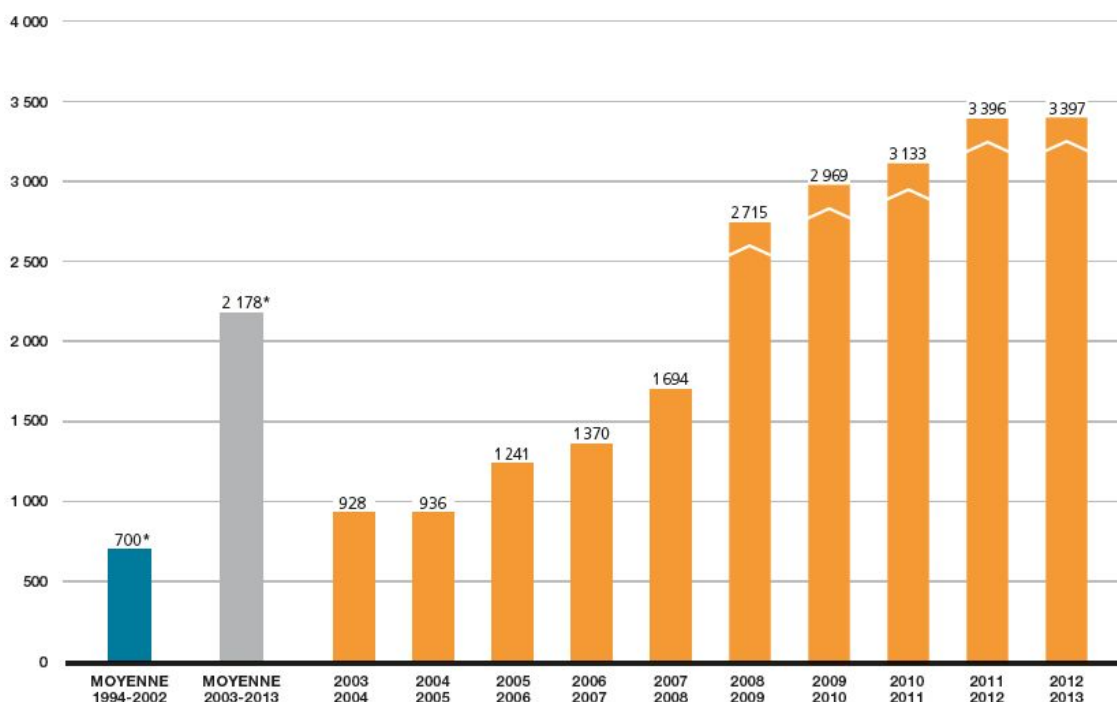
Autres	Types de routes	Longueur (km)
Municipale	Réseau routier local	103 000
MRN	Routes d'accès au territoire	47 000
Hydro-Québec		4 500
Gouvernement fédéral		500
Total		155 000

Source : MTQ, Rapport annuel de gestion 2012-2013

2.2 Évolution des dépenses du MTQ

L'étude Marcon (1997) nous indiquait que les investissements du MTQ ne cessaient de diminuer depuis 1993. Depuis cette date, la situation s'est inversée. Outre la période entre 1998 et 2002, les investissements du MTQ dans le réseau routier affichent une nette croissance. Ainsi, ces investissements totaux ont augmenté de moitié entre l'année 2007-2008 et l'année 2008-2009.

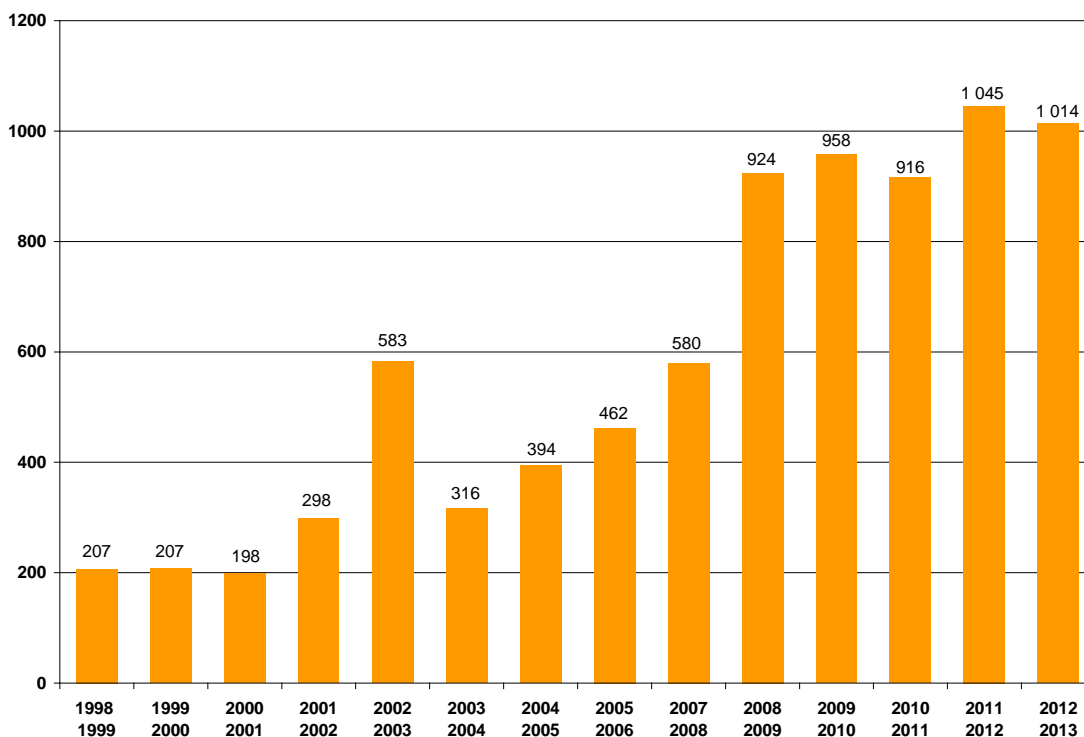
Graphique 2
Investissements totaux du MTQ dans le réseau routier supérieur, 2003-2013



Source : <https://www.mtq.gouv.qc.ca> fichier PDF : histogramme investissement annuel du MTQ

En additionnant les investissements au poste *conservation des chaussées* et à la moitié du poste *améliorations* (qui sont en fait des travaux de conservation des chaussées) inscrits aux rapports annuels de gestions depuis 1998, on obtient une bonne approximation des montants alloués par le Ministère à la conservation des chaussées et à la pose d'enrobés bitumineux. On constate ainsi, à partir du graphique suivant, que les dépenses du Ministère allouées à la conservation des chaussées augmentent sensiblement dans les mêmes proportions que le montant total dédié au réseau routier.

Graphique 3
Montants alloués par le MTQ à la conservation des chaussées, 1998-2013 (en M\$)*



Source : MTQ, rapports annuels de gestion 1998-2013

*Postes *conservation des chaussées et améliorations*

Le rapport annuel de gestion de 2012-2013 fait état d'une chute marquée des investissements prévus pour les années 2013-2014 et 2014-2015 face aux investissements réels des dernières années. Ainsi, le MTQ prévoit un total de 5 638 M\$ pour ces deux années, c'est-à-dire une moyenne de 2 819 M\$ par année. Ces montants sont comparables à ceux de l'année 2008-2009.

La baisse proportionnelle aux montants alloués aux activités liées à la pose d'enrobés (amélioration du réseau routier conservation des chaussées) est encore plus brutale que celle de l'investissement total dans le réseau routier supérieur. Ainsi, le Ministère prévoit des moyennes de 508 M\$ en conservation des chaussées et de 263 M\$ en amélioration du réseau routier (voir tableau suivant). Ces montants sont comparables aux montants de 2007-2008, année précédant la hausse des investissements liée au ralentissement économique. *Voir tableau suivant.*

Tableau 9
Investissements prévus du MTQ dans le réseau routier, 2013-2015

Conservation des chaussées		1 016 154 000 \$
Conservation des structures	Réseau municipal :	2 323 687 000 \$
	MTQ :	331 718 000 \$
Amélioration du réseau routier		525 404 000 \$
Développement du réseau routier		1 422 928 000 \$
Partenariat public-privé		18 466 000 \$
Total		5 638 357 000 \$

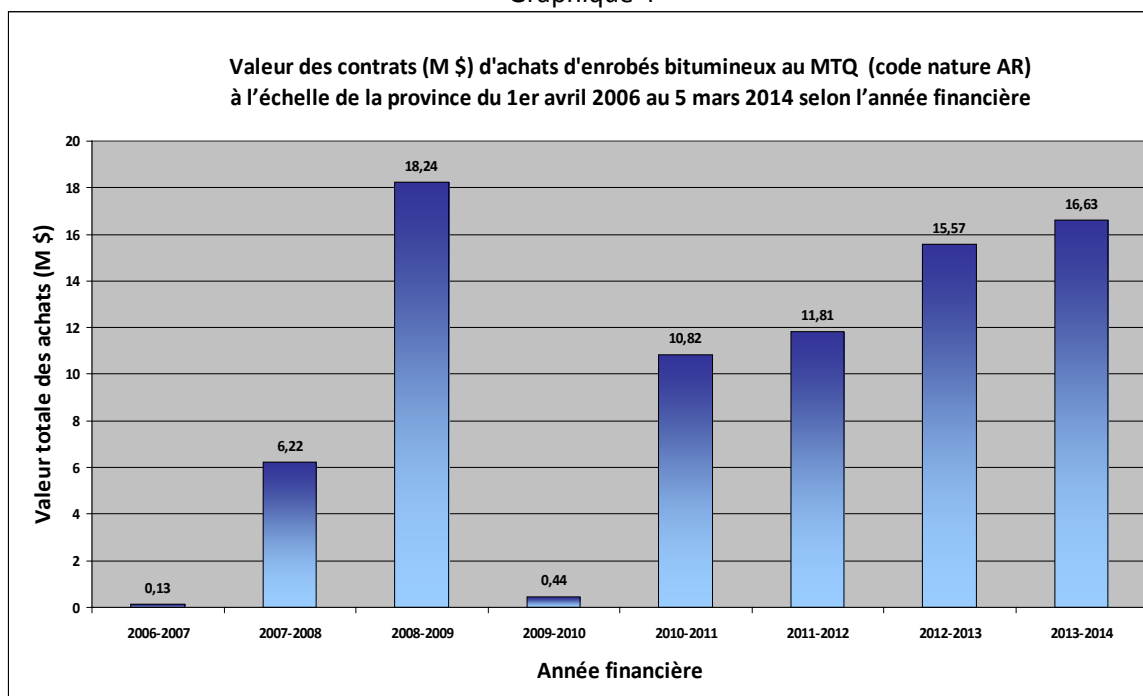
Source : MTQ, rapport annuel de gestion 2012-2013

En somme, la demande d'enrobés bitumineux du MTQ était gonflée temporairement et revient aujourd'hui à un niveau plus normal. Ce retour à une demande comparable avec l'année 2007-2008 pourrait avoir un impact du côté de l'offre à court ou moyen terme.

2.2.1 Évolution des achats d'enrobés bitumineux par le MTQ.

L'ensemble des achats d'enrobés bitumineux par le ministère des Transports du Québec, pour la période comprise entre 2006 et 2014, est illustré au diagramme suivant. Les données proviennent du système SIC. Il s'agit de la valeur totale des montants originaux des contrats de code nature AR (achat d'enrobés).

Graphique 4



Source : Données extraites du système SIC en mars 2014 (compilation faite par le SEAM)

Nous constatons évidemment que les années 2006-2007 et 2009-2010 sont extrêmement faibles. Il est possible que les données ne soient pas fiables pour ces années. Nous observons un montant très élevé de 18,24 millions de \$ en achats d'enrobés bitumineux pour l'année 2008-2009. Par la suite, nous voyons une progression de la valeur totale des achats de 2010-2011 à 2013-2014.

Dans le cadre de ses travaux, le Service des enquêtes et de l'analyse de marché a produit en février 2014 une étude intitulée « Analyse du marché du pavage à l'échelle de la province et par direction territoriale 1996-2013 ». De cette analyse, nous vous présentons ici le portrait des contrats de pavage octroyés par le MTQ à l'échelle de la province du 1^{er} avril 1996 au 31 mars 2013, selon le mode d'adjudication et par année financière.

Tableau 10
Portrait des contrats de pavage octroyés par le MTQ
à l'échelle de la province du 1^{er} avril 1996 au 31 mars 2013 selon l'année financière

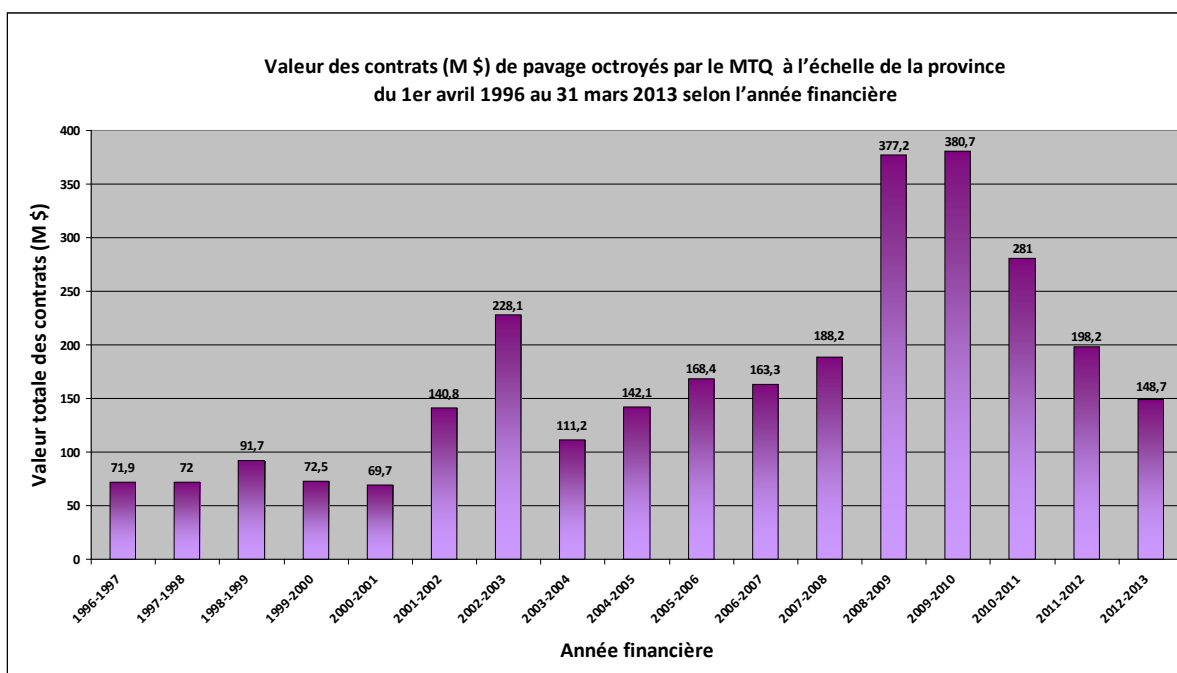
Année financière	Mode d'adjudication	Contrats	Montant original des contrats	Original / estimation	Nombre moyen de soumissionnaires
		N	M\$	%	N
1996-1997	Appel d'offres public	38	30,1	101,7	3,8
	AO sur invitation	24	9,0	97,9	2,9
	Gré à gré	190	32,8	99,1	s/o
Total 1996-1997		252	71,9	99,4	3,5
1997-1998	Appel d'offres public	56	41,1	97,2	4,1
	AO sur invitation	21	8,8	107,5	3,1
	Gré à gré	114	22,1	99,4	s/o
Total 1997-1998		191	72,0	99,7	3,8
1998-1999	Appel d'offres public	64	59,6	94,8	4,0
	AO sur invitation	31	10,9	100,2	3,0
	Gré à gré	132	21,3	99,8	s/o
Total 1998-1999		227	91,7	98,4	3,6
1999-2000	Appel d'offres public	47	42,7	92,4	3,9
	AO sur invitation	18	6,3	90,6	3,4
	Gré à gré	142	23,4	100,1	s/o
Total 1999-2000		207	72,5	97,5	3,8
2000-2001	Appel d'offres public	51	41,2	112,3	3,5
	AO sur invitation	20	7,5	103,3	2,8
	Gré à gré	119	21,0	99,7	s/o
Total 2000-2001		190	69,7	103,4	3,3
2001-2002	Appel d'offres public	64	71,1	106,3	3,5
	AO sur invitation	31	11,8	108,8	2,7
	Gré à gré	229	57,8	99,4	s/o
Total 2001-2002		324	140,8	101,7	3,3
2002-2003	Appel d'offres public	65	100,6	100,6	3,4
	AO sur invitation	38	12,4	100,7	2,6
	Gré à gré	368	115,1	99,1	s/o
Total 2002-2003		471	228,1	99,4	3,1
2003-2004	Appel d'offres public	37	56,7	88,1	4,1
	AO sur invitation	32	7,3	96,3	2,5

Année financière	Mode d'adjudication	Contrats	Montant original des contrats	Original / estimation	Nombre moyen de soumissionnaires
	Gré à gré	168	47,2	99,8	s/o
Total 2003-2004		237	111,2	97,5	3,4
	Appel d'offres public	71	75,2	87,3	3,7
2004-2005	AO sur invitation	32	7,1	90,6	2,6
	Gré à gré	204	59,8	99,8	s/o
Total 2004-2005		307	142,1	96,0	3,3
	Appel d'offres public	92	84,7	90,1	3,6
2005-2006	AO sur invitation	34	7,9	95,8	2,6
	Gré à gré	238	75,8	99,9	s/o
Total 2005-2006		364	168,4	97,0	3,3
	Appel d'offres public	88	91,5	96,5	3,3
2006-2007	AO sur invitation	23	6,6	103,5	3,0
	Gré à gré	221	65,2	99,9	s/o
Total 2006-2007		332	163,3	99,3	3,2
	Appel d'offres public	99	101,2	91,0	3,7
2007-2008	AO sur invitation	36	8,7	98,4	2,6
	Gré à gré	269	78,3	100,0	s/o
Total 2007-2008		404	188,2	97,6	3,4
	Appel d'offres public	175	242,3	100,4	3,1
2008-2009	AO sur invitation	48	13,9	96,6	2,5
	Gré à gré	304	121,0	100,0	s/o
Total 2008-2009		527	377,2	99,8	3,0
	Appel d'offres public	174	283,6	96,0	2,7
2009-2010	AO sur invitation	33	0,8	96,3	1,9
	Gré à gré	229	96,3	99,8	s/o
Total 2009-2010		436	380,7	98,0	2,6
	Appel d'offres public	142	203,9	88,9	3,4
2010-2011	AO sur invitation	13	0,5	92,5	2,4
	Gré à gré	174	76,6	99,6	s/o
Total 2010-2011		329	281,0	94,7	3,3
	Appel d'offres public	103	132,7	93,3	3,0
2011-2012	AO sur invitation	3	0,1	77,3	2,0
	Gré à gré	132	65,4	100,1	s/o
Total 2011-2012		238	198,2	96,8	2,9
	Appel d'offres public	88	104,2	89,7	2,6
2012-2013	AO sur invitation	6	0,3	95,7	1,7
	Gré à gré	85	44,2	99,5	s/o
Total 2012-2013		179	148,7	94,6	2,5

Source : Données extraites du système IAC 2.42 pour les années 1996-2006 (fournies par la DCRM) et du système SIC pour les années 2006-2013 (compilation faite par le SEAM), janvier 2014.

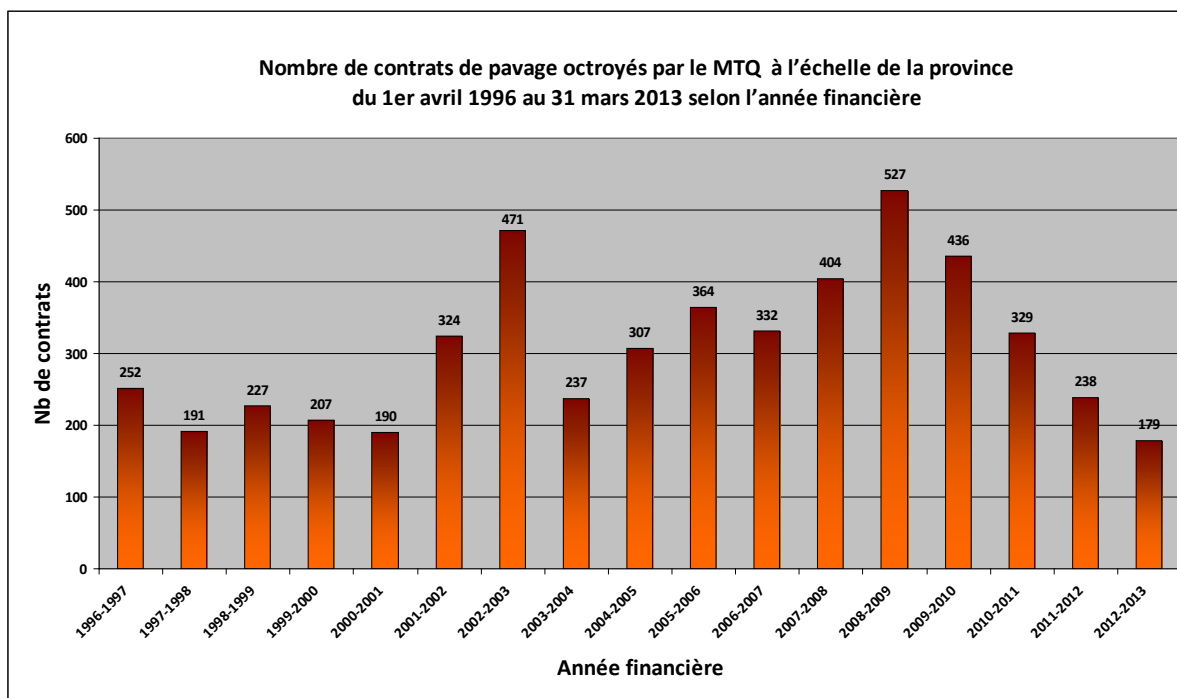
Les tableaux 14 et 15 font état du nombre et de la valeur des contrats de pavage octroyés par le MTQ à l'échelle de la province, de 1996 à 2013

Graphique 5



Source : Données extraites du système SIC en mars 2014 (compilation faite par le SEAM)

Graphique 6



Source : Données extraites du système SIC en mars 2014 (compilation faite par le SEAM)

À partir de ces informations compilées, nous pouvons étaler chronologiquement le nombre de contrats octroyés et la valeur de ces contrats. Nous constatons que les deux tableaux sont similaires. Au départ, le nombre et la valeur des contrats des années 1996 à 2011 sont plutôt stables. Par la suite, les années 2001-2002 et 2002-2003 connaissent une hausse fulgurante, mais temporaire. Le niveau retombe en 2003-2004, mais progresse à la hausse jusqu'à 2008-2009, année record. Enfin, à partir de 2009-2010, le nombre et la valeur des contrats chutent progressivement.

2.2.2 Contrats tarifés et soumissionnés entre 1996 et 2013

Les contrats du MTQ en enrobés bitumineux sont partagés en deux types selon qu'ils soient octroyés par appel d'offres (contrats dits soumissionnés) ou par tarification préétablie. Les méthodes d'adjudications de ces types de contrats, utilisées par le Ministère, seront présentées à la section 2.4.

À partir de l'étude « Analyse du marché du pavage à l'échelle de la province et par direction territoriale 1996-2013 », nous vous présentons ici le portrait des contrats de pavage octroyés par le MTQ à l'échelle de la province du 1^{er} avril 1996 au 31 mars 2013 selon le mode d'adjudication:

Tableau 11
Portrait des contrats de pavage octroyés par le MTQ
à l'échelle de la province du 1^{er} avril 1996 au 31 mars 2006 selon le mode d'adjudication

Mode d'adjudication	Nb Contrats	Montant original (M\$)	Original / estim.	Valeur moyenne par contrat (M\$)	Nb moyen de soumissionnaires
Appel d'offres public	585	603,1	96,6	1,031	3,7
Appel d'offres sur invitation	281	88,9	99,6	0,316	2,8
Gré à gré	1 904	476,3	99,1	0,250	s/o
Total	2 770	1 168,3	98,9	0,422	3,4

Source : Données extraites du système 2.42 par la DCRM en juin 2013 et compilées par le SEAM en janvier 2014.

Tableau 12
Portrait des contrats de pavage octroyés par le MTQ
à l'échelle de la province du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2013 selon le mode d'adjudication

Mode d'adjudication	Nb Contrats	Montant original (M\$)	Original / estim.	Valeur moyenne par contrat	Nb moyen de soumissionnaires
Appel d'offres public	869	1 159,5	94,3	1,334	3,1
Appel d'offres sur invitation	162	30,9	99,9	0,191	2,4
Gré à gré	1 414	546,9	97,2	0,387	s/o
Total	2 445	1 737,2	97,7	0,711	3,0

Source : Données extraites du système SIC en décembre 2013 et compilées par le SEAM en janvier 2014.

Pour les deux périodes, le ratio montant original/estimation est plus bas dans les contrats adjugés par appel d'offres public (96,6 % et 94,3 %) par rapport aux contrats adjugés par appel d'offres sur invitation (99,6 % et 99,9 %) et le niveau de concurrence (nombre de soumissionnaires moyen) est plus élevé par appel d'offres public (3,7 et 2,8) par rapport à par appel d'offres sur invitation (2,8 et 2,4). Les contrats adjugés de gré à gré sont les plus nombreux (représentaient 69 % des contrats adjugés de 1996-2006), mais sont moins importants en termes de valeur monétaire (41 %). L'importance en nombre et en valeur monétaire de ces contrats a diminué lors de la période 2006-2013 (respectivement 58 % et 39 %).

Les contrats adjugés par appel d'offres public représentaient 21 % des contrats en 1996-2006, mais étaient les plus importants en termes monétaires (51,6 %). L'importance relative des contrats par appels d'offres publics a augmenté lors de la période 2006-2013 pour s'établir à 36 % des contrats adjugés et à 67 % de la valeur. Les contrats adjugés par appel d'offres sur invitation sont peu nombreux (représentaient 10 % des contrats en 1996-2006) et leur part en termes de valeur monétaire était faible (8 %). L'importance relative des contrats par appels d'offres sur invitation a diminué lors de la période 2006-2013 ne représentant plus que 7 % des contrats adjugés et 2 % de la valeur. Au global, le niveau de concurrence a diminué de 3,4 à 3,0 soumissionnaires. Le ratio montant original/estimation s'est toutefois amélioré de 98,9 à 97,7).

Vous retrouverez en annexe B les mêmes informations regroupées par année financière ou bien par direction territoriale.

2.3 Les municipalités

On expliquait à la section 2.1 que le réseau québécois d'aujourd'hui est composé de 185 000 km de routes. Selon Bitume Québec⁵, les municipalités gèrent l'entretien d'environ 92 000 kilomètres de ce réseau. Autrement dit, près de la moitié de la distance des routes existantes du Québec sont administrées par les 1111 municipalités du Québec⁶. Voici une revue chronologique des diverses sources d'informations concernant le marché des enrobés bitumineux dans les municipalités du Québec :

« 2% moins cher au Québec ». Analyse, Union des municipalités du Québec (UMQ), mars 2010.

Ce court document fait suite au rapport commandé par Transport Canada⁷ qui retenait que les travaux routiers coûtaient 36 % plus cher au Québec qu'au Canada. L'UMQ a demandé à la firme Les Conseillers ADEC inc. de l'aider à effectuer une analyse plus poussée.

D'où vient le calcul ayant conduit à une différence de 36 % ?

Les auteurs de ce calcul inscrit au rapport de Transport Canada n'auraient tenu compte que des données partielles recueillies sur le coût de construction des structures de chaussées en dollars annualisés.

Le calcul global des coûts donne un tout autre portrait !

La construction d'une route nécessite non seulement une structure de chaussée, mais aussi des ouvrages d'art et des ponts ainsi que des aménagements périphériques à la chaussée, tels le drainage, la préparation du terrain, le dynamitage, l'éclairage, les clôtures. De plus, comme le font les auteurs du rapport de Transports Canada, il faut aussi inclure les frais d'entretien et de réhabilitation majeure.

C'est l'ensemble de ces coûts qui permet de calculer le coût total d'une route sur son cycle de vie. Malheureusement, les personnes qui ont avancé le chiffre de 36 % n'ont tenu compte que des coûts relatifs à la structure de surface de la chaussée lesquels ne représentent que le tiers des coûts totaux. En réintroduisant comme il se doit tous les éléments de coûts, et en utilisant la même méthode de calcul, on arrive à une différence des coûts totaux entre le Québec et le reste du Canada qui est de 2 % en faveur du Québec.

En d'autres termes, le total des coûts est de 2 % moins cher au Québec que la moyenne canadienne lorsqu'on considère tous les éléments sur le cycle de vie des routes. De plus, si on ne retient que les routes sous juridiction municipale, les mêmes données indiquent qu'il en coûterait 7 % moins cher au Québec qu'ailleurs au pays.

⁵ «Profil de l'industrie de la chaussée souple du Québec». Étude, Bitume Québec, février 2010, p.7.

⁶ «L'organisation municipale et régionale au Québec en 2013». Rapport 2013, Ministère des Affaires Municipales, des Régions, et de l'Occupation du territoire (MAMROT), p.5.

⁷ «Estimation of the Representative Annualized Capital and Maintenance Costs of Roads by Functional Class». Rapport final révisé, Applied Research Associates inc. pour le compte de Transport Canada, 7 août 2008.

« Les enrobés bitumineux dans le milieu municipal au Québec ». Étude, Association des directeurs généraux des municipalités du Québec, Caucus des cités régionales, Union des municipalités du Québec (UMQ), septembre 2010.

Suivant une demande d'élus, le Caucus des cités régionales (UMQ) voulait déterminer les facteurs pouvant expliquer les écarts de prix des enrobés bitumineux entre les villes. Le Caucus des cités régionales est composé des vingt-six villes qui sont les principales agglomérations de recensement par Statistique Canada. L'étude a été complétée en septembre 2010. Dans le cadre de ce travail, plusieurs constatations sont émises. Ces informations sont obtenues par le biais des chargés de projet dans les villes contactées :

- Globalement les villes utilisent 15 types d'enrobés différents d'un endroit à l'autre, d'une région à l'autre.
- Certaines villes achètent leurs produits en incluant la fourniture et la pose.
- Certaines villes exécutent leurs travaux en régie.
- Un bon nombre de villes 14 sur 26 utilisent le type d'enrobé EB-14, tandis que 15 sur 26 utilisent le type d'enrobé EB-10-C en régie.
- 11 villes sur 26 utilisent les 2 types d'enrobés.
- L'écart du prix de l'enrobé à la tonne/métrique varie d'une ville à l'autre, d'une région à l'autre.
- Une ville localisée dans la même région que 2 autres villes emploie un seul enrobé tandis que les autres villes utilisent 4 types d'enrobés différents.
- Certaines villes utilisent une appellation pour déterminer le type de produit, qui ne cadre plus avec la réalité des années 2010.
- Certaines villes posent leurs enrobés bitumineux selon la disponibilité du produit de leur centrale d'enrobage.
- Certaines villes achètent de l'enrobé bitumineux pour exécuter une variété de travaux parfois non compatibles avec le type de produit.
- Certaines villes possèdent leur propre mélange (personnalisé) fourni par la centrale d'enrobage.
- Les villes et le MTQ achètent de l'enrobé dans les mêmes centrales, sous des appellations différentes et possiblement à des coûts différents.
- L'indexation pour ajustement du prix d'enrobés bitumineux sera effectuée une seule fois par mois sur la base des prix du MTQ, selon certaines villes.
- Certaines villes emploient 2 à 3 types d'enrobés tandis que d'autres en utilisent 7 ou 8 selon la température existante.
- Certaines villes achètent leurs produits à la semaine et/ou au mois.

Les données recueillies verbalement auprès des responsables des 26 villes composant la table des Cités régionales démontrent qu'il existe une grande disparité entre les villes dans les types d'enrobés utilisés et une différence marquée dans les coûts du type d'enrobés.

À la suite d'une rencontre effectuée le 21 juin dernier entre des acteurs des municipalités et des spécialistes au laboratoire du MTQ, les observations suivantes ont été retenues :

- Les villes utilisent un trop grand nombre de types d'enrobés.
- Les villes doivent se limiter à faire usage de seulement 2 à 3 types d'enrobés bitumineux, pouvant répondre à leurs besoins.
- L'enrobé ESG10 est un produit qui pourrait répondre à la majorité des besoins des villes. Une négociation concertée de son prix pourrait en diminuer considérablement le coût.
- L'appellation EB, est une appellation désuète, les devis qui utilisent cette dénomination réfèrent à des produits dépassés.

Enfin, les recommandations de l'étude sont les suivantes :

- Informer les dirigeants municipaux de la situation existante, en regard du dossier des enrobés bitumineux.
- Former un comité restreint composé des experts des villes et du MTQ afin de rendre le dossier opérationnel et s'assurer d'un suivi fonctionnel.
- Harmoniser l'usage des enrobés selon la terminologie du MTQ.
- Organiser et réaliser avec la collaboration du MTQ, des sessions de formation et, s'il y a lieu, inviter les associations existantes (APM, ATPA).
- Définir une gamme de produits répondant aux besoins des villes.
- Analyser la possibilité de faire des achats regroupés.
- Valider l'application des suggestions et/ou modifications proposées par les parties, auprès d'une région prédéterminée (projet pilote).
- Mettre en place un mécanisme d'achats regroupés.

Par la suite, l'UMQ a voulu valider les conclusions et les recommandations de son étude auprès d'expert. Une rencontre est tenue auprès du MTQ le 10 décembre 2010 avec M. Luc Bilodeau (chef du Service des matériaux d'infrastructures, Direction du laboratoire des chaussées) et Michel Paradis (responsable du secteur enrobés, Service des matériaux d'infrastructures). Ces derniers se disent en accord avec les constats et les recommandations de l'étude. Ils considèrent toutefois que le marché des enrobés bénéficie d'une saine concurrence.

Le 11 janvier 2011, une rencontre est tenue auprès de professionnels de la ville de Québec : Patrice Bergeron (chef d'équipe, Service d'Ingénierie), Serge Fortin (chef d'équipe, Service d'Ingénierie), Yvon Turcotte (technicien civil, Division réseau centre-ville) et Marc-André Langlois (ingénieur, Service d'Ingénierie, Division réseau et périphérie).

- Les gestionnaires de la ville de Québec mentionnent que les données du document sont pertinentes et conformes à la réalité.
- Les pratiques du secteur municipal sont ancrées et très difficiles à modifier, particulièrement dans les services des travaux publics (génération de type EB).
- Les gestionnaires confirment que le dossier serait plus facile à gérer s'il y avait un nombre réduit de types d'enrobés utilisés par les villes. Selon eux, les 4 premiers enrobés (EB20, ESG-14, ESG-10 et EG-10) sont suffisants pour toutes les villes. À la limite, le produit ESG10 pourrait convenir à tous les usages.
- Ils soulèvent l'importance d'insérer dans les devis la clause d'ajustement des prix du MTQ.

Les professionnels de la ville de Québec recommandent :

- Effectuer un contrôle rigoureux des enrobés livrés par les centrales d'enrobage pour confirmer la quantité du produit.
- Offrir une formation décentralisée par région, pour rejoindre les gens de la base.
- Prendre entente avec Bitume Québec pour la formation.
- Examiner la possibilité d'offrir un cours sur une journée, dont, une demi-journée où les manœuvres seraient invitées.

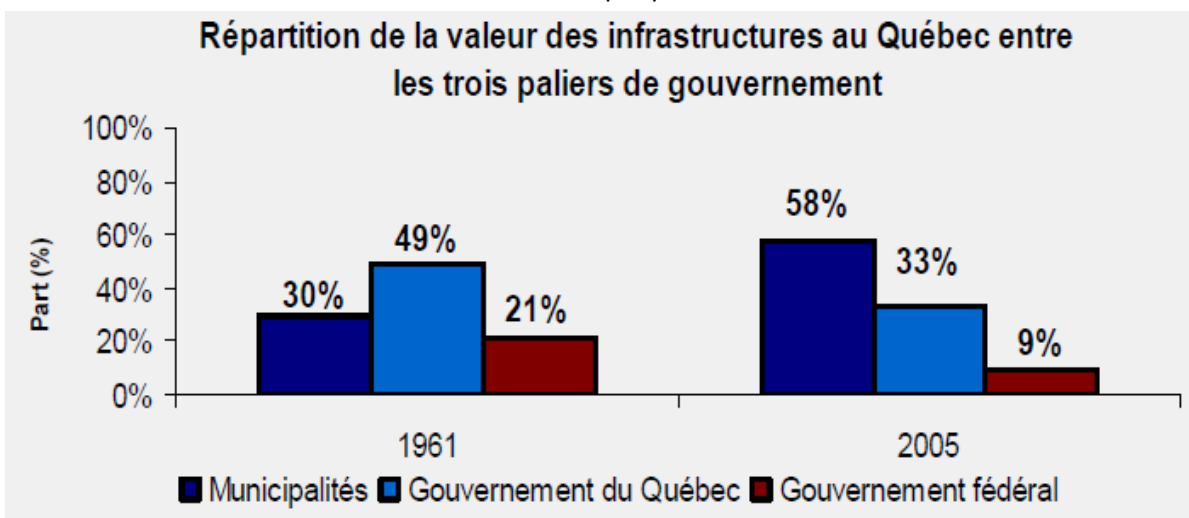
Les résultats de l'étude furent présentés aux directeurs régionaux des villes du Caucus de l'UMQ le 24 février 2011. De plus, une présentation des conclusions et des recommandations de l'étude a eu lieu lors du Congrès de l'UMQ en mai 2011. Le rapport final a été achevé en décembre 2011.⁸

⁸ « **Les enrobés bitumineux dans les villes du caucus des cités régionales** ». Rapport final, Caucus des cités régionales, Union des municipalités du Québec (UMQ), décembre 2011.

« **Le point sur la situation financière des municipalités** ». Présentation aux médias, Union des municipalités du Québec (UMQ), avril 2012.

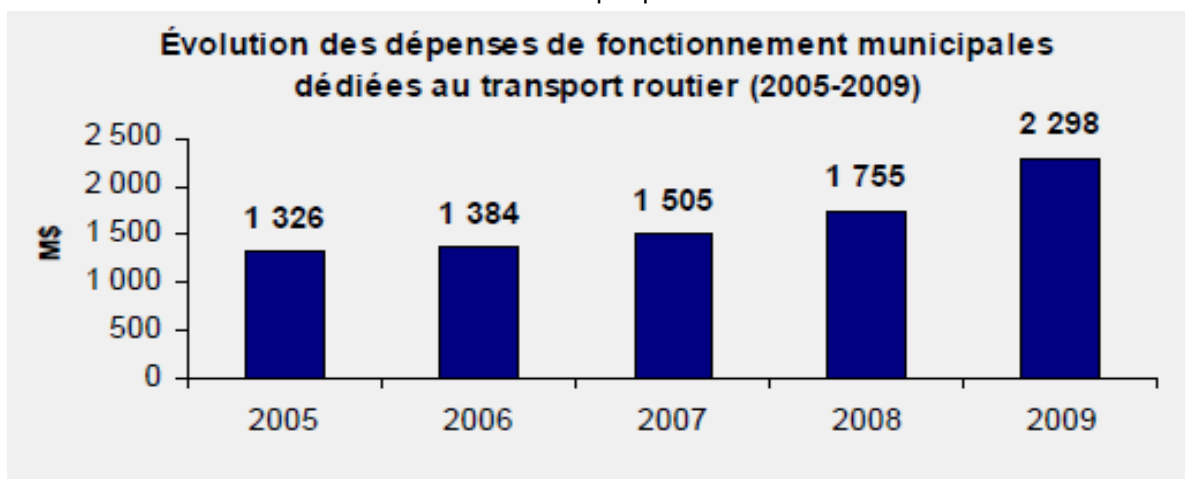
En réaction à des orientations politiques exprimées par le gouvernement du Québec, cette présentation se voulait une réponse documentée de la part de l'UMQ.

Graphique 7



Source : Statistique Canada

Graphique 8



Source : Rapports financiers des organismes municipaux (MAMROT) et calculs UMQ.

Constats :

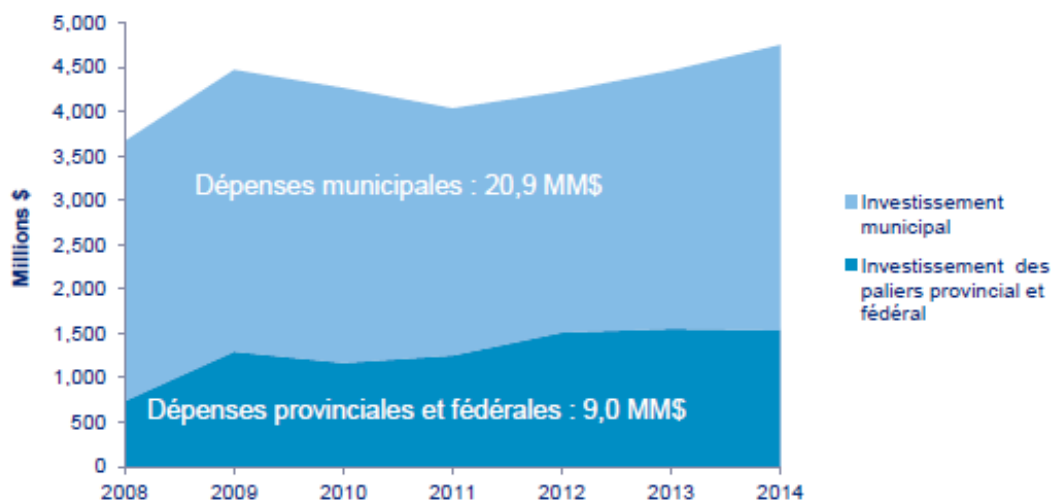
- La part des dépenses en infrastructures publiques a pratiquement doublé de 1961 à 2005 alors que celles des autres paliers de gouvernement ont chuté.
- On constate une augmentation de 73% en 4 ans des dépenses de fonctionnement municipales dédiées au transport routier.

« Étude sur l'état des infrastructures municipales du Québec ». Étude, Deloitte & Touche ainsi que E&B Data pour le compte de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), 23 octobre 2012.

Cette étude visait à établir le bilan des investissements réalisés de 2008 à 2014 dans les infrastructures municipales et évaluer la contribution financière nette de chacun des trois paliers de gouvernement.

Graphique 9

Évolution des dépenses totales brutes d'infrastructures municipales pour les municipalités et pour les paliers de gouvernement provincial et fédéral - 2008-2014 (\$ constants 2012)



Sources :
MAMROT. Rapport financier des organismes municipaux 2008, 2009, 2010, 2011.
UMQ. Bilan d'infrastructures 2005-2013.
Estimation UMQ et E&B DATA pour l'année 2014.

Constats :

- Le montant total des dépenses d'infrastructures dans les municipalités s'est élevé à 29,9 MM\$ (\$ 2012) entre 2008 et 2014 (20,9 + 9,0).
- La dépense annuelle moyenne estimée à 4,3 MM\$ est répartie entre le Gouvernement fédéral (0,6 MM\$), le Gouvernement provincial (0,7 MM\$) et les municipalités (3,0 MM\$).
- Le niveau de dépense augmente de 4% en moyenne par an depuis 2008.
- Les municipalités assument ainsi 70% des dépenses brutes totales relatives aux travaux d'infrastructures municipales. (76% dépenses nettes effectives)

Tableau 13

Évolution annuelle des dépenses totales en infrastructures municipales (millions \$ constants 2012)

Volet	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Usines de traitement de l'eau potable	226	557	316	417	518	596	681	3 311
Conduites d'eau potable	402	385	703	516	535	592	654	3 787
Usines et bassins d'épuration	101	110	103	118	107	111	116	766
Conduites d'égout	421	611	661	473	518	551	588	3 824
Total des dépenses en eau	1 151	1 664	1 783	1 524	1 678	1 850	2 039	11 689
Chemins, rues, routes et trottoirs	1 108	1 343	1 124	1 014	1 106	1 188	1 277	8 159
Ponts, tunnels et viaducs	64	47	37	69	59	59	59	394
Systèmes d'éclairage des rues	47	50	43	51	54	55	55	355
Aires de stationnement	14	20	10	18	12	15	13	103
Total des dépenses en voirie	1 233	1 460	1 215	1 153	1 231	1 316	1 405	9 011
Équipements et édifices communautaires, récréatifs et administratifs	768	939	991	1 142	1 079	1 045	1 039	7 002
Autres dépenses d'infrastructure	514	406	276	217	236	251	268	2 168
Total	3 665	4 469	4 265	4 035	4 224	4 461	4 750	29 870

Sources : MAMROT. Rapport financier des organismes municipaux 2008, 2009, 2010, 2011.
 Estimation UMQ et E&B DATA pour les années 2012-2014.

Constats :

- De 2008 à 2014, c'est un total de 8 159 millions \$ (en \$ constant de 2012) qui sont consacrés aux chemins, rues, routes et trottoirs.
- À chaque année depuis 2008, le montant des dépenses totales en chemins, rues, routes et trottoirs dépassent toujours le milliard \$.

2.4 Méthodes d'octroi des contrats visant la fabrication et la pose d'enrobés

Tableau 14
Grille de décision servant à déterminer le mode d'octroi

Montant estimé des travaux	Mode d'octroi	
Moins de 25 000 \$	Appel d'offres sur invitation ou contrat de gré à gré auprès de l'entrepreneur dont le coût est le plus bas	
25 000 \$ à 99 000 \$	Si concurrence ⁹ (écart d'estimation ≤ 15%)	Appel d'offres sur invitation auprès de tous les propriétaires de centrale d'enrobage de la région des travaux
	Si absence de concurrence (écart d'estimation ≥ 15%)	Contrat de fabrication et de pose d'enrobés à tarifs non négociables auprès de l'entrepreneur dont le coût est le plus bas
100 000 \$ et plus	Si concurrence (écart d'estimation ≤ 15%) ou; Si montant de l'estimation supérieur à 1 M\$	Appel d'offres public
	Si absence de concurrence (écart d'estimation ≥ 15%) et; Si montant de l'estimation inférieur à 1 M\$	Contrats à tarifs non négociables

MTQ, Manuel administratif, directive 2-2-9, article 1.2

Pour qu'un contrat de fabrication et de pose d'enrobé puisse être accordé par tarif non négociable, plusieurs critères doivent être respectés.

D'abord, les travaux de revêtement, de couche d'usure ou de rapiéçage ne doivent pas inclure de travaux préparatoires (réparation de fondation, élargissement des accotements. etc.) et ne doivent pas présenter plus de 25% de travaux connexes.

Ensuite, ce mode d'octroi s'applique seulement lorsqu'on se situe hors d'un milieu urbanisé¹⁰. Les caractéristiques et conditions d'un milieu urbanisé sont énumérées à l'article 1.2 de la directive 2-2-9 du manuel administratif. Finalement, tous les contrats de fabrication et de pose d'enrobé à tarifs non négociables doivent être soumis à l'approbation du sous-ministre, préalablement à la conclusion du contrat.

⁹ Il y a concurrence lorsque l'écart des estimations, basées sur les tarifs fixés par le Ministère est inférieur à 15%, entre la centrale d'enrobage située la plus près des travaux d'enrobage et la centrale concurrente située la plus près des travaux.

¹⁰ Manuel administratif, directive 2-2-9, article 1.2.

3.0 La composante commerciale

3.1 La structure des coûts des différents producteurs

Le MTQ procède annuellement à l'évaluation de l'ensemble des centrales de production au Québec pour établir le prix de base à chaque centrale. Plusieurs mélanges sont l'objet de ces requêtes : EC, ESB, GC, etc. Dans le cadre de notre analyse, nous nous sommes concentrés sur le mélange le plus fréquemment produit par les centrales afin d'obtenir un maximum de données comparatives. Le mélange analysé est donc l'EC, qui est utilisé principalement pour la couche de correction et pour le rapiéçage manuel.

Le calcul du prix de base inclut le coût des granulats, de l'enrobage, de l'énergie (génératrice, électricité, ou autres) et de la pesée, et ce, individuellement pour chacune des centrales du Québec. Le « prix de base à la centrale » reflète donc le coût de fabrication de l'enrobé bitumineux, en excluant le coût du bitume.

Le tableau suivant présente les données relatives à 154 centrales au Québec, en 2013, concernant les prix de base à la centrale.

Tableau 15
Prix de base à la centrale en 2013

Prix de base	Nb de centrales	%
32,00\$ à 32,99\$	10	6,5
33,00\$ à 33,99\$	34	22,1
34,00\$ à 34,99\$	75	48,7
35,00\$ à 35,99\$	7	4,5
36,00\$ à 36,99\$	5	3,2
37,00\$ à 37,99\$	5	3,2
38,00\$ à 38,99\$	3	1,9
39,00\$ à 39,99\$	5	3,2
40\$ et plus	10	6,5
Total	154	100,0

Source : MTQ, secrétariat du Comité des prix, 2013. Compilation

La majeure partie des centrales affichent un coût moyen à la centrale semblable. Ainsi, près de 50% des producteurs d'enrobés ont un prix de base entre 34 et 35\$, tandis qu'un autre 22% affiche un prix entre 33\$ et 34\$. Au total, c'est plus de 70% des centrales qui affichent un prix de base variant à l'intérieur d'une fourchette de 2\$, soit une variation d'environ 6%.

Même si plus des 2/3 des producteurs affichent des prix de base semblables, on constate que certaines centrales tiennent des prix de base nettement supérieurs à la médiane (34,34\$). Ainsi, 22,5% des producteurs ont un prix supérieur à 35\$. De ce nombre, 10 producteurs (6,5%) affichent un prix supérieur à 40\$. Le prix de base le plus élevé se situe à 44,76\$, soit un prix supérieur de 28% à la moyenne. *Voir tableau suivant.*

À titre de comparaison, la moyenne des prix de base se situait à 18,01\$ en 1999, soit presque la moitié du prix moyen de 2013. Outre l'explosion du prix de base en 10 ans, ce sont les écarts de prix entre les producteurs de 2013 qui étonnent. En 1999, 90% des producteurs affichaient un

prix de base variant de 2\$, soit 11%. Les centrales qui avaient les prix les plus élevés affichaient des écarts à la moyenne bien inférieurs à ceux de 2013.

Tableau 16
Écarts des prix à la centrale en 2013

Prix de base (154 centrales)	
Prix minimum	32,57 \$
Prix maximum	44,76 \$
Prix médian	34,34 \$
Prix moyen	34,97 \$
Écart-Type	2,30 \$

Source : MTQ, 2013. Compilation

Il est important de noter que les producteurs peuvent demander que certains paramètres de l'évaluation du Ministère soient modifiés s'ils estiment qu'ils ne sont pas représentatifs des coûts qu'ils rencontrent. Cette évaluation n'est cependant que l'un des éléments des coûts de production. De plus, les centrales opérant dans des zones où la demande est plus grande peuvent profiter d'économie d'échelle et d'expérience et sans doute bénéficier de coûts de production moyens plus faibles.

Concernant les deux autres éléments importants de la structure de coûts, on peut formuler les énoncés suivants. D'abord, par rapport au bitume et son transport, si les producteurs font face au même prix de liste du bitume, les gros acheteurs bénéficient toutefois d'escompte sur le volume et leur localisation par rapport aux grands centres de production. Notons cependant que le Ministère fournit, pour les contrats tarifés, le bitume via des commandes ouvertes émises au nom de l'entrepreneur en pavage. Cette façon de procéder pour le Ministère, en fournissant le bitume, assure aux petits producteurs de bénéficier d'une remise semblable à celle des grandes entreprises. Cela vise à favoriser la saine concurrence. Enfin, par rapport au dernier élément, la pose en tant que telle de l'enrobé, les méthodes d'organisation du travail peuvent varier d'un producteur à l'autre. Globalement, on peut aussi inclure plusieurs composantes propres à l'organisation du travail dont le savoir-faire technologique, la capacité de produire à moindre coût des mélanges de qualité, la gestion des opérations, etc.

3.1.1 Fournisseurs de matières premières

Il existe deux constituants majeurs dans les enrobés bitumineux au Québec, soit, le bitume et le granulat. Si le bitume est bien connu de tous, le granulat l'est moins. On définit ce dernier comme un fragment de roche, d'une taille inférieure à 125 mm, destiné à entrer dans la composition de matériaux est utilisé à la fabrication d'ouvrages de travaux publics, génie civil et de bâtiment. En ce qui concerne l'enrobé bitumineux, sa qualité sera directement tributaire du type de granulat utilisé et de la qualité de celui-ci. Voyons ensemble les fournisseurs de ces deux composants.

Bitume

Les centrales d'enrobés s'approvisionnement de bitume chez cinq fournisseurs principaux¹¹ :

1. Bitumar
2. Kildair Service Ltée
3. Mcasphalt Industries Ltée
4. Produits Shell Canada
5. Suncor Énergie (Pétro-Canada)

Granulats

Les granulats de gravier constituent l'autre composant majeur nécessaire à la production d'enrobés bitumineux. La production de sable et de gravier a diminué de moitié au Québec depuis le début des années 2000, tandis que le prix pour ces substances est en croissance depuis les dix dernières années, ce qui correspond à une hausse moyenne de 5,8% par année. Ainsi, en 2012, une tonne de sable et gravier se chiffraient à 6\$, comparativement à 3\$ en 2000.¹²

Les sablières et gravières sont parfois propriétés des producteurs d'enrobés et leurs usines de productions d'enrobés sont habituellement placées près de ces matières premières. C'était le cas en 1997 lors de l'étude Marcon, il en est de même aujourd'hui.

On constate aussi que le pouvoir d'achat des deux grands joueurs dans le marché (Sintra et DJL) s'est accru depuis 1997. Il devient de plus en plus difficile pour les petits producteurs de bénéficier des mêmes avantages de ces deux entreprises et par le fait même, de demeurer compétitif au niveau des prix de base aux centrales.

Une section entière du rapport, soit le chapitre 4.1.3, fait état des producteurs d'enrobés bitumineux qui sont aussi propriétaires de carrières et sablières (granulats).

3.2 Évolution de la rentabilité financière

Le tableau suivant présente, pour l'année 2010, des indicateurs de performance financière des entreprises québécoises œuvrant dans l'industrie de construction des routes, rues et ponts, et ce pour des entreprises de petite taille de moins de 5 millions de dollars de recettes et dont l'effectif total d'employés est de 287.

¹¹ « Profil de l'industrie de la chaussée souple au Québec », Étude, février 2010, Bitume Québec, www.bitumequebec.ca.

¹² Institut de la statistique du Québec

Tableau 17
 Ratios des PME œuvrant dans la construction des routes, rues et ponts pour 2010 (en %) ¹³

Ratios	Ensemble PME	1 ^{er} Quart	2 ^{ème} quart	3 ^{ème} quart	4 ^{ème} quart
Bénéfice/perte net	96	12,2	33,2	30,5	308
Endettement passif-actif	48,2	46,2	46,9	48,5	48,5
Marge bénéficiaire brute	48,6	68,6	60,3	46	47,4
Bénéfice net-capitaux propres	19,5	11,6	16,2	8	24,2

Source : Statistique Canada - Profils des petites entreprises

Concernant le ratio « Bénéfice/perte net », ce sont les entreprises du 4^{ème} quart qui présentent la meilleure performance affichant un ratio de 308%, alors que celles du 1^{er} quart présentent la pire performance avec 12,2%.

Le rendement des capitaux propres investis (Bénéfice net-capitaux propres) est meilleur pour le 4^{ème} quartile, ce qui nous permet d'avancer que ces entreprises ont mieux réussi à rentabiliser les capitaux engagés (24,4%). Ce n'est pas le cas des entreprises du 3^{ème} quart, qui ont rentabilisé à peine 8% des capitaux avancés.

Nous pouvons aussi souligner que l'ensemble du secteur présente approximativement la même solvabilité concernant la dette à long terme, affichant un ratio d'endettement passif-actif moyen de 48,2% pour l'ensemble des PME.

La rentabilité des entreprises est meilleure pour le 1^{er} quart, avec une Marge bénéficiaire brute de 68,6%. Le 3^{ème} quart présente la pire performance avec 46%.

Revenus

Nous analysons ici la rentabilité des entreprises de ce secteur pour l'année 2010.

Tableau 18
 Entreprises rentables/non rentables pour l'année 2010 (SCIAN 23731)

Moyenne de l'industrie	Rentables	Non rentables	Total
Pourcentage des entreprises	74,2 %	25,8 %	100,0 %
Revenus totaux (milliers de \$)	962,4	674,0	888,0
Dépenses totaux (milliers de \$)	840,7	776,9	824,2
Bénéfice net/perte nette (milliers de \$)	121,8	-102,9	63,8

Source: Statistique Canada, totalisation spéciale, données non publiées, Profils des petites entreprises.

¹³ Remarques : les données relatives au 1er Quart, correspondent dans le classement au 25ième centile, le 2ème au 50ième centile, le 3ème au 75ème centile, le 4ème au 100ème centile, dans le classement des entreprises.

En moyenne, les recettes annuelles totales des PME de la classe industrielle de la Construction de routes, de rues et de ponts s'élevaient à 888,0 milliers \$ en 2010. En ce qui a trait aux entreprises rentables et non rentables, leurs recettes moyennes respectives se chiffraient à 962,4 et 674,0 milliers \$.

En moyenne, le bénéfice net annuel ou la perte nette annuelle des PME de la classe industrielle de la Construction de routes, de rues et de ponts s'élevait à 63,8 milliers \$ en 2010, soit 7,0 % du Revenu total moyen des PME de cette classe.

La moyenne annuelle du bénéfice net des entreprises rentables était de 121,8 milliers \$, tandis que la perte nette moyenne des entreprises non rentables se fixait à 102,9 milliers \$.

PME Bénéficiaires-Déficitaires

Le tableau suivant fait état de l'évolution de la rentabilité de ces entreprises entre les années 1993 et 2011.

Tableau 19
Comparatif de l'évolution des PME Bénéficiaires/Déficitaires entre les années 1993 et 2011

Année	Entreprises avec	
	Bénéfices %	Pertes %
1993	74,8	25,2
1994	70,5	29,5
1995	71,2	28,8
2010	74,2	25,8
2011	72,2	27,8

Source: Statique Canada

Le pourcentage des PME qui se sont révélées rentables dans la classe industrielle de la Construction de routes, de rues et de ponts n'a pas évolué en quinze années, entre les années 1993 et 2011. On reste toujours dans une fourchette de 70%-75% de bénéficiaires et 25%-30% des entreprises qui n'ont pas atteint le seuil de la rentabilité. Pour l'année 2010, c'est respectivement 74,2% et 24,8%.

4.0 La composante concurrentielle (l'offre)

4.1 Rivalité entre concurrents

Compte tenu des différentes informations disponibles, tant auprès du Ministère que des sources secondaires de l'industrie, on estime qu'il est possible d'appréhender correctement la rivalité entre les concurrents en examinant les différents éléments permettant d'estimer le degré de concentration industrielle et l'efficacité opérationnelle des participants de l'industrie. Ces différents facteurs, bien qu'ils ne constituent pas une liste exhaustive de toutes les variables de la rivalité entre les concurrents, en cernent cependant les éléments fondamentaux.

4.1.1 Le degré de concentration industrielle

Il a déjà été établi à la section 1.3 que l'industrie québécoise de la production d'enrobés bitumineux fait preuve d'une concentration et ce, depuis plus d'une décennie. Cependant, compte tenu des contraintes techniques importantes liées au transport, il faut régionaliser cette analyse.

On constate dans l'étude de marché des enrobés bitumineux effectuée en 2000 qu'il existe substantiellement moins d'entreprises à l'extérieur des grands centres urbains pouvant concurrencer pour un même contrat.

Le tableau suivant présente un portrait régional de la concentration industrielle, en tenant compte du nombre total de producteurs par région, de la part détenue par l'un et l'autre des deux plus grands groupes (DJL et Sintra) sur le plan du nombre d'usines de production et de la capacité de production. Les centrales mobiles sont incluses dans les directions territoriales où elles étaient présentes en date de décembre 2013.

Tableau 20
Concentration de la propriété des centrales au Québec en 2013

Direction territoriale	Nombre total de centrales	% par rapport au nombre total de centrales		
		Sintra	DJL	Total
Bas St-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	21	38,1%	23,8%	61,9%
Chaudière-Appalaches	14	42,9%	-	42,9%
Côte-Nord	14	-	-	-
Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau	9	22,2%	-	22,2%
Mauricie-Centre du Québec	14	35,7%	14,3%	50,0%
Capitale-Nationale	11	-	18,2%	18,2%
Laval-Mille-Îles	4	-	25,0%	25,0%
Île-de-Montréal	8	-	25,0%	25,0%
Est-de-la-Montérégie	20	45,0%	20,0%	65,0%
Ouest-de-la-Montérégie	15	26,7%	13,3%	40,0%
Laurentides-Lanaudière	22	18,2%	-	18,2%
Outaouais	11	-	36,4%	36,4%
Estrie	7	57,1%	28,6%	85,7%

Direction territoriale	Nombre total de centrales	% par rapport au nombre total de centrales		
Abitibi-Témiscamingue/ Nord-du-Québec	12	50,0%	-	50,0%
Centrales mobiles inclassables	3	-	-	-
Total	185	25,4%	13,5%	38,9%

Source : MTQ, Compilation

Concernant les différentes régions, on constate que les deux plus grands propriétaires de centrales sont présents dans l'ensemble des directions territoriales exception faite de la Côte-Nord, et que dans 5 cas, ils s'accaparent plus de 50% des installations. Cependant, cette mesure est imparfaite puisqu'on ne tient compte que des deux plus grands groupes à l'échelle provinciale, alors qu'il existe d'autres groupes importants (ex : Pavex, Desjardins, Beau-Val, Portneuf, Inter-Cité, etc.). Une analyse de la concentration industrielle régionale permet de raffiner l'analyse.

4.1.2 La concentration industrielle régionale

Dans son étude de 1997, Marcon utilisait un barème d'évaluation de niveau apparent de concurrence afin de définir le niveau de concurrence régional. Les zones de concurrence étaient non seulement définies selon les directions territoriales, mais aussi en fonction de sous-ensembles géographiques représentant des marchés locaux spécifiques.

La grille utilisée était la suivante :

Tableau 21
Barèmes d'évaluation du niveau apparent de concurrence

Nombre de centrales indépendantes	Niveau apparent de concurrence
1	Aucune
2	Faible
3	Adéquat
4	Élevé
5 et plus	Très élevé

L'étude parlait d'un niveau *apparent* de concurrence puisqu'en tenant compte de l'ensemble des facteurs conditionnant la concurrence, il est possible que les estimations présentées dans cette grille varient, surtout dans les cas où il y a seulement une ou deux centrales présentes sur le territoire.

Par exemple, lorsque le Ministère peut mettre en disponibilité une source de matériaux bruts dans un secteur isolé, il peut y avoir une concurrence réelle lorsque le volume de travaux à réaliser est assez important pour susciter la venue d'une usine mobile. À ce sujet, l'impact des usines mobiles sera examiné à la section 4.1.6.

Par ailleurs, la présence de plus d'une centrale dans une zone quelconque ne garantit pas qu'en présence d'un appel d'offres du MTQ, ce dernier recevra plus d'une soumission. En effet, le taux d'occupation des autres centrales de cette région peut faire en sorte que les autres centrales ne

voient pas d'intérêt à soumettre une proposition ou ne peuvent simplement pas réaliser le type de travaux demandés. De plus, l'effet d'une possible concurrence déloyale due à un propriétaire de centrales, aussi propriétaire d'une carrière ou plus, qui influencerait sur les prix des matières premières fournies aux autres centrales, n'est pas pris en compte.

Considérant ces limites et le fait que l'étude actuelle n'a pu procéder à une analyse des sous-ensembles géographique de concurrence, le barème utilisé dans l'étude de 1997 et repris dans l'étude de 2000 ne sera pas utilisé.

La présente étude préconise plutôt de présenter la liste des centrales par directions territoriales en y ajoutant l'ensemble des centrales mobiles en opération, ce qui n'a jamais été réalisé auparavant. Il a aussi été entrepris d'établir les distances entre chaque centrale d'une direction territoriale. Les tableaux détaillant ces distances (en km) sont présentés en annexe C. Ceux-ci pourraient servir d'une base intéressante afin d'analyser de façon plus précise le niveau de concurrence dans chaque direction territoriale et de reconstituer les potentiels sous-ensembles géographiques de concurrence locale.

Notons finalement, que contrairement à l'étude de 1997, la présence de 36 centrales mobiles est prise en compte dans les différentes directions territoriales. La localisation des trois autres est inconnue. De plus, pour les fins de cette section, la DT du Nord-du-Québec a été scindée de celle de l'Abitibi-Témiscamingue afin de représenter correctement la localisation géographique des centrales.

Capitale-Nationale

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
020	DJL	Location Rolland Fortier inc.	1, chemin de la Pax, Saint-Hilarion
021	Dufour	Les Entreprises Jacques Dufour et Fils inc.	Route 362, Les Éboulements
022	Portneuf	Construction et Pavage Portneuf inc.	335, boul. Dussault, Saint-Marc-des-Carières
024	Norascon	Les Constructions du Saint-Laurent - Loma inc.	400, rue Desrochers, Québec 8400, boul. Pierre-Bertrand, Québec
029	Pavex	Pavage U.C.P. inc.	Québec
030	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Les Entreprises P.E.B. Itée	16012, rue de la Colline, Québec
083	Inter-Cité	Inter-Cité Construction Itée	1629, boul. Jean-Talon Ouest, Québec 6040, boul. Sainte-Anne, L'Ange-Gardien
142	DJL	Pavage Rolland Fortier inc.	253, rue Rotterdam, Saint-Augustin-de-Desmaures
178	Portneuf	Construction et Pavage Portneuf inc.	
202	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Les Entreprises P.E.B. Itée	16012, rue de la Colline, Québec
208	Indépendants (1 centrale)	Les Entreprises L.T. Itée.	1209, rue Wilbrod Robert, Québec

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

La direction territoriale de la Capitale-Nationale compte 11 centrales en 2013 contre 13 en 2000. On n'y retrouve aucune centrale mobile. Le niveau apparent de concurrence est élevé. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Abitibi-Témiscamingue

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
047*	Norascon	Construction Norascon inc.	Inconnu
082*	Norascon	Construction Norascon inc.	Inconnu
090	Sintra	Lamothe, division de Sintra inc.	240, avenue Marcel-Baril, Rouyn-Noranda
094	Sintra	Lamothe, division de Sintra inc.	188, rue Frank O'Connell, Val-d'Or
099*	Sintra	Lamothe, division de Sintra inc.	Rouyn-Noranda**
107*	Sintra	Lamothe, division de Sintra inc.	Route 117, banc 9107-0068
133	Norascon	Construction Norascon inc.	133, boulevard Barrette, Val d'Or
134	Norascon	Construction Norascon inc.	917, rue Granada, Rouyn-Noranda
140	Sintra	Lamothe, division de Sintra inc.	Rang 1, Lorrainville
194*	Lacroix	Michel Lacroix Construction inc.	Banc 9107-0067- Secteur Côtes Joannès
199*	Lacroix	Michel Lacroix Construction inc.	Banc 9110-0048, Baie Dorval, Laniel

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

* Centrale mobile

** l'adresse provient du Bureau de normalisation du Québec

La direction territoriale de l'Abitibi-Témiscamingue compte 11 centrales en 2013 contre 10 en 2000. On y retrouve six centrales mobiles. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Bas St Laurent-Gaspésie-îles-de-la-Madeleine

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
007	DJL	Groupe Lechasseur ltée	1900, boul. Benoit-Gaboury, Mont-Joli
008	DJL	Groupe Lechasseur ltée	75, 2e Rang Ouest, Val-Brillant
009	Sintra	Construction B.M.L., division de Sintra inc.	225, rang 6, Saint-Antonin, QC
010	Sintra	Construction B.M.L., division de Sintra inc.	95, route 132, Trois-Pistoles
012	Sintra	Les Pavages Laurentiens, division de Sintra inc.	1145, boulevard Saint-Germain Ouest, Rimouski

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
013	Pavex	Les Pavages des Monts inc.	2245, rue du Phare Ouest, Matane 20, rue du Parc Industriel, Sainte-
014	Pavex	Les Entreprises Mont-Sterling inc.	Anne-des-Monts 145, chemin de la Montagne Thiboutôt,
015	Sintra	Construction B.M.L., division de Sintra inc.	La Pocatière
016	DJL	Pavages Beau Bassin inc., division de Construction DJL inc.	Route McGraw, Chandler, QC
017	DJL	Pavages Beau Bassin inc., division de Construction DJL inc.	200, chemin de la Carrière, Gaspé
056*	Sintra	Construction B.M.L., division de Sintra inc.	37, rue des Érables, Cabano**
105	Pavex	P. & B. Entreprises ltée	Étang-du-Nord, îles- de-la-Madeleine
123	Sintra	Construction B.M.L., division de Sintra inc.	37, rue des Érables, Cabano
138	DJL	Pavages Beau Bassin inc., division de Construction DJL inc.	Route 299, Cascapédia-Saint-Jules
171*	Pavex	Pavages Rimouski, division Les Pavages des Monts inc.	330, rue du Havre, Rimouski
175	Norascon	Construction Norascon inc.	4537, chemin de la Lièvre Nord, Des Ruisseaux
177*	Sintra	Construction B.M.L., division de Sintra inc.	95, route 132, Trois- Pistoles
195*	Pavex	Les Entreprises Mont-Sterling inc.	Route 185, km 5, Dégelis
203*	Indépendants (1 centrale)	Constructions Jean-Paul Landry inc.	Rue du Carrefour (lot 37 ptie), Saint-Antonin
205*	Sintra	Construction B.M.L., division de Sintra inc.	37, rue des Érables, Cabano
207*	Pavex	Pavages Rimouski, division Les Pavages des Monts inc.	48, chemin Didier, Lac- au-Saumon

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

* Centrale mobile

** l'adresse provient du Bureau de normalisation du Québec

La direction territoriale de Bas-St-Laurent-Gaspésie-îles-de-la-Madeleine compte 21 centrales en 2013. On y retrouve sept centrales mobiles. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Mauricie - Centre du Québec

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
042	DJL	Constructions et Pavages Continental, division de Construction DJL inc.	6550, 36e Avenue, Shawinigan
044	Sintra	Sintra inc.	525, rue Demers Est, Princeville
045	Sintra	Pagé Construction, division de Sintra inc.	17905, rue Gauthier, Bécancour
046	Sintra	Pagé Construction, division de Sintra inc.	961, rue des Marguerites, Trois-Rivières
057	Sintra	Sintra inc.	1340, boul. Foucault, Drummondville
102	Sintra	Sintra inc.	250, rue François-Bourgeois, Victoriaville
127	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Maskimo Construction inc.	80, rue Jacques-Létourneau, Trois-Rivières
146	DJL	Construction DJL inc.	1277, Rang 10, Wickham
152	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Pavage Centre Sud du Québec inc.	345, rang 6, Bernierville/Saint Ferdinand
155	Indépendant (1 centrale)	Construction et Pavage Boisvert inc.	180, boul. de la Gabelle, Saint-Étienne-des-Grès
156*	Portneuf	Construction et Pavage Portneuf inc.	Rue de l'Industrie, Sainte-Angèle-de-Prémont
162	Indépendant (1 centrale)	Asphalte RDA inc.	5, rang des Moreau, Warwick
200	Portneuf	Construction et Pavage Portneuf inc.	1630, avenue Le Neuf, Bécancour
209	Indépendant (1 centrale)	Asphalte Drummond inc.	555, rue Rocheleau, Drummondville

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

* Centrale mobile

La direction territoriale Mauricie-Centre du Québec compte 14 centrales en 2013. On y retrouve seulement une centrale mobile. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Chaudière-Appalaches

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
011	Sintra	Ray-Car, division de Sintra inc.	1407, rang du Bois-de-L'ail, Saint-Flavien
018	Sintra	Construction B.M.L., division de Sintra inc.	Rang de la Pointe Lévis, Saint-Damien
033	Sintra	Construction B.M.L., division de Sintra inc.	600, rue des Entrepreneurs, Montmagny
034	Sintra	Construction B.M.L., division de Sintra inc.	678, rue Commerciale, Lévis
039	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Pavages Abénakis Itée	Rang Sainte-Marie, Saint-Léon-de-Standon
040	Portneuf	Pavage Sartigan Itée	210, 5e et 6e rang Nord, Saint-Victor
041	Indépendants (1 centrale)	Les Entreprises Lévisiennes inc.	215, route 116, Lévis
061	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Pavages Abénakis Itée	11380, 79e Avenue, St-Georges
84*	Pavex	Pavex Itée	Route 175, km 146, Réserve faunique des Laurentides
112	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Pavage Centre Sud du Québec inc.	815, rue Flinkote, Thetford-Mines
113	Sintra	Pavages Saint-Laurent, division de Sintra inc.	1200, 2e rue, Sainte-Marie
144	Portneuf	Pavage Sartigan Itée	2475, 98 ^e rue Saint-Georges
174	Sintra	Pavages Saint-Laurent, division de Sintra inc.	362, route 276, Saint-Joseph-de-Beauce
185*	Portneuf	Construction et Pavage Portneuf inc.	Rue Legros, Saint-Jean-Port-Joli

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

* Centrale mobile

La direction territoriale Chaudière-Appalaches compte 14 centrales en 2013. On y retrouve deux centrales mobiles. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Côte Nord

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
019	Dufour	Les Entreprises Jacques Dufour et Fils inc.	1, route 138, Pointe-Lebel
025	Dufour	Les Entreprises Jacques Dufour et Fils inc.	Banc de gravier 3574-0217, forestville
026	Dufour	Les Entreprises Jacques Dufour et Fils inc.	Route 138, Tadoussac
091	Inter-Cité	Inter-Cité Construction Itée	1200, rue Holliday, Lac Daigle, Sept-Îles

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
130*	Inter-Cité Indépendants	Inter-Cité Construction Itée	Rivière-Saint-Jean
161	(1 centrale)	Pavage Béton TC inc.	1980, rue Decoste, Sept-Îles
164*	Pavex	Les Entreprises Mont- Sterling inc.	La Tabatière**
179*	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Les Carrières Bob Son inc.	2264, avenue du Labrador, Baie-Comeau Route 138, km 1202, Havre Saint-Pierre
180*	Pavex	Pavex Itée	Chemin de la Réserve de Sept-Îles, Port-Cartier
181*	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Les Carrières Bob Son inc.	Route 389, km 2, Baie- Comeau
182*	Pavex	Les Entreprises Mont- Sterling inc.	
192*	Dufour	Les Entreprises Jacques Dufour et fils	Route 389, km 122
193*	Pavex	Pavex Itée.	Aganish
198	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Les Carrières Bob Son inc.	QC-138 E

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

* Centrale mobile

** l'adresse provient du Bureau de normalisation du Québec

La direction territoriale de la Côte-Nord compte 14 centrales en 2013. On y retrouve huit centrales mobiles et cinq concurrents. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Estrie

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
049	DJL	Construction DJL inc.	2300, chemin Bel Horizon, Canton-de-Hatley
050	Indépendants (1 centrale)	Couillard Construction Itée	172, avenue de la Gravière, Coaticook Chemin des Canadiens, Canton Shipton
051	Sintra	Sintra inc.	3600, chemin Dunant, Canton-de-Hatley
052	Sintra	Sintra inc.	
053	Sintra	Pavages Mégantic, division de Sintra inc.	Rang 3, Frontenac
129	DJL	Gravière Saint-François (1990) inc.	1825, rue Saint-François Nord, Sherbrooke
145	Sintra	Pavages Maska inc.	2150, rue Tanguay, Magog

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

La direction territoriale de l'Estrie compte sept centrales en 2013. On n'y retrouve aucune centrale mobile et seulement trois concurrents. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Lanaudière – Laurentides

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
031	Sintra	Sintra inc.	160, rue Louis-Hébert, Mascouche
048	Desjardins	Asphalte Jean-Louis Campeau inc.	1337, chemin de la Lièvre Sud, Des Ruisseaux
086	Indépendants (1 centrale)	Pavage Saint-Eustache ltée	555, avenue Mathers, Saint- Eustache
088	Sintra	Sintra inc.	499, rue Forest, Saint-Paul-de- Joliette
092	Pavex	Asphalte, Béton, Carrières Rive Nord inc.	11301, boul. Curé Labelle, Labelle
095	Desjardins	Asphalte Jean-Louis Campeau inc.	300, rue De Martigny Ouest, Saint-Jérôme
097	Desjardins	Asphalte Laurentien, division Asphalte Desjardins inc.	600, 50e avenue, Sainte-Lucie- des-Laurentides
100	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Excavation Normand Majeau inc.	100, rue Majeau, Saint-Gabriel- de-Brandon
103	Desjardins	Asphalte Laurentien, division Asphalte Desjardins inc.	17250, chemin de la Côte Saint- Antoine, Mirabel
104	Sintra	Sintra inc.	1070, chemin de la Carrière, Saint-Jacques
108	Desjardins	Asphalte Jean-Louis Campeau inc.	1443, route 117, Saint-Faustin- Lac-Carré
109	Sintra	Sintra inc.	200, rue Larocque, Lachute
119	Desjardins	Asphalte Jean-Louis Campeau inc.	1250, chemin Notre-Dame, Sainte-Adèle
121	Pavex	Asphalte, Béton, Carrières Rive Nord inc.	5605, route Arthur-Sauvé, Mirabel
141	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Maskimo Construction inc.	861, rang de l'Achigan Sud, L' Épiphanie
149	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Routek Construction inc.	460, rang Saint-Jacques, Saint- Barthélemy
168*	Bau-Val	Les Entreprises Guy	2957, Route du Curé Labelle, Labelle
173	Indépendants (1 centrale)	Desjardins inc.	100, chemin Village Saint-Pierre Nord, Joliette
176*	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Asphalte Générale inc.	
183	Terrapro Construction inc.		Route 309, Notre-Dame-du-Laus
201*	Asphaltec (9196-9311 Québec inc.)		540, rue Roland-Godard, Saint- Jérôme
210*	Bau-Val	Asphalte Desjardins inc.	Labelle
	Desjardins	Excavation Normand Majeau inc.	80, rue Majeau, Saint-Gabriel- de-Brandon

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

* Centrale mobile

La direction territoriale de Laurentides-Lanaudière compte 22 centrales en 2013. On y retrouve quatre centrales mobiles. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Laval-Mille-Îles

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
081	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Demix Construction, division de Holcim (Canada) inc.	26, rue Saulnier, Laval
087	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Demix Construction, division de Holcim (Canada) inc.	1500 boul. Saint-Martin Est, Laval
139	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Louisbourg SBC, S.E.C.	4297, boul. Saint-Elzéar Est, Laval
189	DJL	Construction DJL inc.	2995, Montée Masson, Laval

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

La direction territoriale de Laurentides-Lanaudière compte quatre centrales en 2013. On n'y retrouve aucune centrale mobile. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
04	Bau-Val	Bau-Val inc.	368, rang Saint-Georges, Ange-Gardien
028	DJL	Asphalte Trudeau ltée	200, boul. Métropolitain, Île Perrot
060	Autres groupes (2 à 3 centrales)	La Compagnie Meloche inc.	105, route 338, Côteau-du-Lac
064	Autres groupes (2 à 3 centrales)	P. Baillargeon ltée	800, rue des Carrières, Saint-Jean-sur-Richelieu
065	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Carrière Bernier ltée	25, chemin Petit Bernier, Saint-Jean-sur-Richelieu
069	Sintra	Les Pavages Saint-Paul, division de Sintra inc.	Route 112, Saint-Paul-d'Abbotsford
071	Sintra	Sintra inc.	7, rang Saint-Régis Sud, Saint-Isidore
073	Sintra	Sintra inc.	299, Québec 201, Ormstown
096	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Les Pavages Chenail inc.	104, boul. Saint-Rémi, Saint-Rémi
136	Indépendants (1 centrale)	Ali Excavation inc.	760, boul. des Érables, Salaberry-de-Valleyfield
154	Sintra	Sintra inc.	47, boul. Edouard VII, Saint-Jacques-le-Mineur
165	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Roxboro Excavation inc.	1885, chemin Labossière, Vaudreuil-Dorion
188	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Roxboro Excavation inc.	3030, rue Du Plateau, Vaudreuil-Dorion
191	Autres groupes (2 à 3 centrales)	P. Baillargeon ltée	800, rue des Carrières, Saint-Jean-sur-Richelieu
204*	DJL	Construction DJL inc.	3600, chemin Bédard, Ste-Justine-de-Newton

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

* Centrale mobile

La direction territoriale de l'Ouest-de-la-Montérégie compte 15 centrales en 2013. On y retrouve une centrale mobile. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Direction de l'Est-de-la-Montérégie

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
055	Sintra	Pavages Maska inc.	767, rue Principale, Saint-Dominique-de-Bagot
058	Sintra	Sintra inc.	290, rue Monseigneur-Desranleau, Sorel-Tracy
059	DJL	Construction DJL inc.	2, rue des Carrières, Bromont
062	Indépendants (1 centrale)	Danis Construction inc.	13000, route Marie-Victorin, Sorel-Tracy
066	DJL	Construction DJL inc.	100, chemin de la Carrière, Carignan
067/186**	Bau-Val	Pavages Varennes,	3350, rang de la Butte-aux-Renards, Varennes
068	Sintra	Sintra inc.	101, rue Sintra, Saint-Alphonse-de-Granby
070	Indépendants (1 centrale)	Les Entreprises N-C	2604, chemin du Lac, Longueuil
072	Sintra	Pavages Maska inc.	3125, rue Noisieux, Saint-Jean-Baptiste
074	DJL	Construction DJL inc.	580, rang des 25, Saint-Bruno-de-Montarville
075	Sintra	Pavages Maska inc.	1081, chemin de la Carrière, Stanbridge Station
116*	DJL	Construction DJL inc.	12, chemin Morgan, Stanbridge Station
137	Desjardins	Asphalte Desjardins inc.	1895, rue de l'Industrie, Saint-Mathieu-de-Beloeil
150	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Asphalte St-Hubert inc.	5350, rue Albert-Millichamp, Saint-Hubert
151	Sintra	Pavages Maska inc.	1103, rue Bousquet, Granby
166*	Sintra	Pavage Maska inc.	Saint-Dominique-de-Bagot***
169	Sintra	Pavages Maska inc.	8500, rue Ouimet, Saint-Hyacinthe
170	Desjardins	Asphalte Desjardins inc.	2100, rue Barré, Saint-Hyacinthe
184	Sintra	Pavages Maska inc.	3550, boul. Sir Wilfrid-Laurier, Saint-Hubert

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

* Centrale mobile

** Ces deux centrales affichent la même adresse

*** l'adresse provient du Bureau de normalisation du Québec

La direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie compte 20 centrales en 2013. On y retrouve deux centrales mobiles et plusieurs concurrents. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Nord-du-Québec

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
128*	DJL	Construction DJL inc.	Route 109, km 179, Matagami
* Centrale mobile			

La direction territoriale du Nord-du-Québec ne compte qu'une seule centrale en 2013 et celle-ci est mobile.

Île-de-Montréal

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
076	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Louisbourg SBC, S.E.C.	5250, rue Amiens, Montréal-Nord
077	Autres groupes (2 à 3 centrales)	La Compagnie Meloche inc.	3125, boul. Saint-Charles, Kirkland
078	DJL	Construction DJL inc.	6200, rue Saint-Patrick, Montréal
079	DJL	Construction DJL inc.	8100, 17e avenue, Montréal
085	Bau-Val	Le Groupe Bau-Val inc.	8080, boul. Cavendish Ouest, Ville Saint-Laurent
118	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Louisbourg SBC, S.E.C.	11211, boul. Métropolitain Est, Montréal
157	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Les Pavages Chenail inc.	6000, rue St-Patrick, Montréal
187	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Routek Construction inc.	8400, Place Marien, Montréal-Est

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

La direction territoriale de l'Île-de-Montréal compte huit centrales en 2013. On n'y retrouve aucune centrale mobile. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Outaouais

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
098	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Pavage Coco (Coco Paving inc.)	Chemin Pink, Gatineau 2124, route du Carrefour, Val-des-Monts
111	DJL	Construction DJL inc.	
115	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Pavage Coco (Coco Paving inc.)	48, rue Granby, Gatineau
120	Indépendants (1 centrale)	Construction Edelweiss inc.	960, chemin Edelweiss, Wakefield
122	DJL	Construction DJL inc.	20, rue Émile Bond, Gatineau
124	Desjardins	Asphalte Jean-Louis Campeau inc.	137, route 105, Messines

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
131	DJL	Construction DJL inc.	451, chemin St-Louis, Saint-André-Avellin
143	DJL	Construction DJL inc.	Route 307, Val-des-Monts
148	Lacroix	Construction inc.	67, route 105, Maniwaki
159*	Autres groupes (2 à 3 centrales)	Terrapro Construction inc.	1765, boul Maloney Est, Gatineau
172 *	Lacroix	Michel Lacroix Construction inc.	271, chemin Saint-Joseph, Val-des-Monts

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

* Centrale mobile

La direction territoriale de l'Outaouais compte 11 centrales en 2013. On y retrouve deux centrales mobiles. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

Saguenay-lac-St-jean-Chibougamau

No centrale	Groupe	Raison sociale	Site de la centrale
001	Pavex	Pavex Itée	Petit Rang Ouest, Saint-Félicien
	Inter-Cité	Inter-Cité	
002		Construction Itée	Rocher-Percé, Chambord
	Sintra	Compagnie Asphalte (CAL)	Chemin de la Base de Plein Air, Saint-Nazaire
003	Inter-Cité	Inter-Cité	
005		Construction Itée	635, boul. Martel, Saint-Honoré
	Sintra	Compagnie Asphalte (CAL)	4000, chemin des Sables, Saguenay
006	Pavex		2410, chemin de la Réserve, Jonquière
063	Inter-Cité	Pavex Itée	
		Inter-Cité	
125*		Construction Itée	Route 170, Larouche
153*	Pavex	Pavex Itée	Route Oujé-Bougoumou, km 6
	Indépendants (1 centrale)	Construction Tawich inc.	
167			Mistassini

Source : MTQ, Liste des centrales, Décembre 2013

* Centrale mobile

La direction territoriale de Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau compte neuf centrales en 2013. On y retrouve deux centrales mobiles. Les distances entre les centrales sont présentées en annexe C.

4.1.3 Les producteurs d'enrobés propriétaires de carrières et sablières

Cette section s'attarde principalement aux quatre directions territoriales qui font l'objet de l'étude réalisée par Price Waterhouse Cooper, ainsi qu'aux quatre plus grands groupes propriétaires de centrales au Québec, soit: Sintra, DJL, Pavex et Desjardins.

Le tableau suivant présente le portrait global des quatre DT en précisant le nombre de centrales détenues par les quatre grands groupes propriétaires et le nombre de sablières/carrières répertoriées pour l'ensemble des quatre directions territoriales visées :

Direction Bas-St-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine :	DBGI
Direction Chaudières-Appalaches :	DCA
Direction de l'Estrie :	DE
Direction Laurentides-Lanaudière :	DLL

Le recensement des carrières a été fait à partir d'une liste du MDDEP, Ministère du Développement durable, de l'environnement et des Parcs. Cette liste contient toutes les carrières visées par ce ministère pour le suivi des garanties ce qui regroupe les carrières de 5 hectares (10 000 m²) et plus.

Tableau 22
Nombre de centrales et de carrières par directions territoriales

Direction territoriale	Total de centrales	Centrales Grands propriétaires	Centrale fixe Grands propriétaires	Centrale Mobile Grand propriétaires	Carrières/Sablières
DBGI	21	18	13	5	158
DCA	14	6	5	1	85
DE	7	6	6	0	70
DLL	22	14	13	1	58

Source : MTQ 2013 et Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs octobre 2011

À partir de la liste fournie par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, nous avons établi la propriété des carrières en lien avec les grands propriétaires des centrales, soit Sintra, DJL, Pavex et Desjardins. La majorité des carrières appartiennent à des propriétaires privés n'ayant aucun lien avec les grands propriétaires de centrales. Le tableau suivant indique la propriété des carrières par groupes de propriétaires.

Tableau 23
Propriété des carrières/sablières par directions territoriales

Direction territoriale	Autres	Sintra	DJL	Pavex	Desjardins
DBGI	158	9	9	15	0
DCA	85	4	0	0	0
DE	70	5	3	0	0
DLL	58	4	0	0	1

Source : Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs octobre 2011 et REQ (Registraire des entreprises) mars 2014

Parmi les quatre directions territoriales étudiées, celle du Bas-St-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, DBGI, est la seule où les groupes propriétaires des centrales pourraient avoir une incidence sur le prix du gravier puisque celles-ci détiennent ensemble 21% (33 sur 158) des carrières/sablières de cette DT.

Après un examen sommaire, nous constatons que le nombre de carrières et sablières pouvant approvisionner les centrales fixes varie selon la ville où sont situées ces dernières. En ce qui a trait à la DT de Bas-St-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, on y dénombre 13 centrales fixes. Ce sont principalement les villes de Chandler, Gaspé et Étang-du-Nord (Îles-de-la-Madeleine) qui semblent les moins bien desservies en nombre de carrières à proximité des centrales. Afin d'approfondir l'analyse, il serait intéressant de valider par DT et pour chacune des centrales fixes, le nombre de carrières pouvant les desservir ainsi que la propriété de celles-ci. Ainsi, l'analyse des prix locaux des carrières pour les matériaux concernés serait facilitée.

4.1.4 L'efficacité opérationnelle

Pour les contrats tarifés, le Comité de prix du Ministère fixe le prix de l'enrobage en fonction d'une production de 65 000 tonnes (incluant le tonnage produit pour le Ministère, les corporations municipales et le secteur privé). Le coût de l'enrobage varie avec le volume de production d'une centrale. Selon l'entente de 1974 survenue entre le Ministère et l'ACRGTO, plutôt que d'établir un prix unitaire pour chaque centrale et pour chaque projet, selon une production hypothétique, un rajustement en fin de saison est alloué, une fois que la production totale de chaque centrale est connue. Cette procédure permet d'être équitable envers tous les producteurs en leur défrayant un remboursement partiel des frais fixes aux centrales qui n'ont pas produit un volume rentable durant l'année.

Pour les productions de 2013, le Ministère a réajusté le prix des contrats tarifés attribués aux producteurs qui n'ont pas atteint le tonnage de 65 300 tonnes. Les données du tableau suivant montrent ces réajustements.

Tableau 24
Réajustement du prix de l'enrobage en 2013

	Nombre de centrales	Production totale en tonnes	Production moyenne en tonnes	Production tarifée réajustable en tonnes	Montant du rajustement en \$	Montant moyen du réajustement en \$
1996	75	2 430 239	32 403	917 045	551 921	7 360
2013	56	4 868 495	53 499	330 025	242 786	2 677
Diff. %	-25	100	65	-64	-56	-64

Source : Ministère des transports du Québec, secrétariat du comité des prix

Nous remarquons qu'entre 1996 et 2013, le nombre de centrales sujettes à un réajustement a diminué de 25% et que la production totale par centrale s'est accru de 65%, ce qui explique la diminution de la production tarifée réajustable en 2013 de 64% entraînant une diminution du montant moyen du réajustement par centrale de 64%.

Cependant le montant de rajustement moyen par central demeure faible : 2 677 \$, en moyenne, alors qu'en 1996 (Rapport Marcon 1997), cette moyenne était de 7 360 \$, ce qui démontre une baisse prononcée du rajustement actuel par entreprise.

Près de 56 centrales d'enrobage reçoivent un ajustement du prix de l'enrobage. Huit (8) d'entre elles reçoivent plus de 10 000 \$ de rajustement, comparativement à 24 en 1996 (selon le rapport Marcon (1997)). Ceci nous confirme un glissement de l'ajustement perçu actuellement, auprès du Ministère, par les centrales d'enrobage.

Le problème principal pour ces producteurs est sans aucun doute le faible niveau de la demande. Dans ce contexte, les contrats du Ministère constituent sans aucun doute une planche de salut pour beaucoup de producteurs des régions éloignées.

D'ailleurs, la rentabilité financière des entreprises de l'industrie de l'entretien des routes (section 3.2) démontre bien qu'une partie importante des producteurs sont en difficulté financière.

4.1.5 L'innovation technologique

Afin de conserver ou d'améliorer leur position concurrentielle dans le marché des enrobés, les entreprises de ce secteur investissent afin de proposer des nouveaux produits ou des nouvelles façons de faire.

D'ailleurs, l'innovation dans le secteur de l'industrie routière¹⁴ constitue une nécessité pour faire face aux enjeux de développement durable, à l'évolution de la réglementation et à la mutation des marchés (offres de construction et exploitation).

Les innovations dans ce secteur se font principalement au niveau des procédés de pose et des produits utilisés dans la fabrication de l'enrobé.

La consultation des sites Internet des principaux producteurs d'enrobés au Québec permet d'identifier certaines innovations technologiques développées au cours des dernières années, par exemple :

- le développement de revêtement silencieux qui permet une diminution du bruit et une meilleure adhérence;
- le développement de liant synthétique;
- le développement d'enrobé bitumineux coloré afin de différencier les zones de circulation (transport en commun, automobile, bicyclette, piéton).

La plupart des acteurs du Québec faisant affaire avec le Ministère, répondent aux exigences de la norme ISO et aux normes de contrôle de qualité, imposés par le Ministère, lors de l'exécution des différents contrats. Ceci nous permet de penser que les principaux producteurs ont su développer à l'interne les capacités nécessaires à faire fonctionner leurs centrales de production et les travaux de pose, tout en respectant des standards de gestion de haut niveau.

¹⁴ http://www.bitumequebec.ca/assets/application/events/files/d1db5cb97d2ea7a_file.pdf

L'innovation à priori, est plus à la portée des grands producteurs. Ils disposent de la capacité à investir dans la recherche et développement, à accéder à la veille technologique et à lier des alliances et partenariats avec des producteurs internationaux. De plus, sur le terrain, ils sont plus en mesure de se doter d'équipements plus performants et de conserver leur main-d'œuvre qualifiée. Ceci leur procure un avantage concurrentiel indéniable, moins accessible aux petits producteurs.

4.1.6 Impact des centrales mobiles

Au Québec, le nombre de centrales mobiles était de 18 en 1977. En 2013, leur nombre a plus que doublé et atteint 39, soit une croissance de 116%, en 36 ans.

Il est à noter que 3 centrales sont inclassables géographiquement en raison d'absence de données. Nous nous retrouvons, dans le tableau ci-dessous, avec 182 centrales au total, dont 36 sont mobiles.

Tableau 25
Distribution géographique des centrales d'enrobés fixes et mobiles

Directions territoriales	Nombre total de centrales	Nombre centrales mobiles	Part des centrales mobiles (%)
Bas St-Laurent-Gaspésie-ÎDM	21	7	33,3%
Chaudière-Appalaches	14	2	14,3%
Côte-Nord	14	8	57,1%
Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau	9	2	22,2%
Mauricie-Centre du Québec	14	1	7,1%
Capitale-Nationale	11	0	0,0%
Laval-Mille-Îles	4	0	0,0%
Île-de-Montréal	8	0	0,0%
Est-de-la-Montérégie	20	2	10,0%
Ouest-de-la-Montérégie	15	1	6,7%
Laurentides-Lanaudière	22	4	18,2%
Outaouais	11	2	18,2%
Estrie	7	0	0,0%
Abitibi-Témiscamingue/Nord-du-Québec	12	7	58,3%
Centrales mobiles sans territoire		3	
Total	185	39	21,1%

Source : MTQ, compilation

La distribution géographique de ces centrales mobiles montre leur absence totale dans les régions à grande concentration urbaine, comme :

- Capitale-Nationale
- Laval-Mille-Îles
- Île-de-Montréal
- Estrie

Une faible disponibilité de ces centrales mobiles (1 à 2 centrales par regroupement régional) dans les régions avoisinantes des Directions territoriales à grande concentration urbaine, tels que :

- Chaudière-Appalaches
- Mauricie
- Centre du Québec
- Montérégie (Est et Ouest)
- Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau
- Outaouais

Nous constatons que les 4 directions territoriales affichant le plus de centrales disposent ensemble de 37% de celles-ci (69 sur 185). Ces directions sont :

- Laurentides-Lanaudière
- Bas St-Laurent-Gaspésie et Île de la Madeleine
- Abitibi-Témiscaminque et le Nord du Québec
- Côte-Nord

Parmi leurs 69 centrales, 26 sont mobiles, ce qui représente 66% de l'ensemble du parc des centrales mobiles du Québec (26 sur 39).

Alors que pour le reste des regroupements de Directions territoriales, les centrales mobiles ne représentent que 8,9% de l'ensemble de leurs centrales (10 centrales mobiles sur un total de 113 centrales¹⁵).

En analysant la dispersion géographique des centrales mobiles sur la carte du Québec, nous constatons que les 3 plus importants regroupements régionaux (Bas St-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Abitibi-Témiscaminque/Nord-du-Québec, Côte-Nord), sont situés dans les Directions territoriales les plus éloignées, à l'écart des principales concentrations urbaines du Québec.

Plusieurs facteurs influencent le degré de mobilité des centrales mobiles, au Québec :

- des frais de déplacement élevés, nécessitent des contrats avec des volumes relativement élevés pour amortir ces frais tout en restant concurrentiel;
- l'exploitant doit bénéficier d'un approvisionnement en matériaux bruts de qualité dans la zone où il se dirige.

L'élément essentiel de la mobilité demeure l'importance du contrat convoité et du profit escompté.

¹⁵ Les trois centrales mobiles sans territoire ne sont pas prises en compte dans le calcul

4.2 Le pouvoir de négociation des clients

Dans le rapport Marcon¹⁶ de novembre 1997, il est mentionné que le MTQ demeure le plus grand consommateur individuel de recouvrement routier au Québec avec environ 45% de la demande. Selon Bitume Québec¹⁷, le MTQ utilise généralement 35 % de la production annuelle des enrobés. Pour 2006, on aurait 2,8 millions de tonnes d'enrobés sur 7,5 millions pour l'ensemble du Québec, soit 37 %. Pour 2007 il s'agirait de 2,7 millions de tonnes d'enrobés sur un total de 8,5 millions au Québec, soit 32 %. Enfin, pour 2008, le MTQ a posé 4,1 millions de tonnes d'enrobés sur 9 millions, soit 46 %.

L'ensemble des municipalités s'accapare aussi un volume élevé d'enrobés bitumineux, mais contrairement au Ministère, ce pouvoir d'achat est dispersé entre elles. Il va de soi que cette situation lui confère un important pouvoir d'achat qui agit comme stimulant important de la concurrence dans l'industrie.

Conséquemment, le MTQ exerce une grande influence sur l'industrie, non seulement en raison de son pouvoir d'achat, mais aussi du fait qu'il détient énormément d'informations et qu'il possède une forte expertise technique.

Le rapport Marcon retenait aussi que le Ministère est très prudent dans l'utilisation de son rapport de force vis-à-vis de l'industrie. Il soulignait qu'en fin de compte, le MTQ dicte les règles du jeu dans cette industrie, du moins, en ce qui concerne ses propres achats et par l'influence qu'il exerce sur d'autres acheteurs institutionnels et privés.

Enfin, le rapport Marcon concluait que si la situation de l'offre changeait drastiquement sur le marché, le MTQ serait quand même en mesure de maintenir l'industrie dans un état de concurrence relative très adéquate :

- en modifiant ses règles et modes d'attribution des contrats.
- en regroupant des contrats.
- en réalisant certains travaux lui-même.
- en attribuant aux centrales mobiles hors zone certains contrats à un prix négocié avantageux.
- en utilisant plusieurs autres modes de pression décrits plus loin dans ce document.

Or, selon l'« Analyse du marché du pavage à l'échelle de la province et par direction territoriale 1996-2013 », la situation du marché du pavage ne semble pas favorable au MTQ étant donné que la diminution de la concurrence et la concentration du marché augmentent habituellement le niveau des prix ainsi que les risques de collusion. Néanmoins, le niveau des prix a légèrement diminué par rapport aux estimations passant de 97,5 % à 94,7 % (ratio montant original/estimation des contrats adjugés par appels d'offres). Ainsi, le niveau des prix se serait amélioré malgré une baisse du niveau de concurrence.

¹⁶ « Étude de marché des producteurs d'enrobés bitumineux au Québec ». Rapport final présenté au Ministère des Transports du Québec, MARCON, novembre 1997

¹⁷ « Profil de l'industrie de la chaussée souple au Québec ». Étude, Février 2010, Bitume Québec, www.bitumequebec.ca.

4.3 La menace de nouveaux entrants

Normalement, lorsque la demande au sein d'une industrie s'accroît rapidement, comme ce fut le cas au sujet des enrobés bitumineux au Québec dans les dernières années, l'appât du gain attire les investisseurs potentiels. Dans le contexte, la menace de nouveaux entrants n'exerce que bien peu d'influence sur le degré d'intensité de la concurrence. On constatait au tableau 2 de la section 1.3 que la part des deux plus importants propriétaires s'est accentuée malgré une hausse de la demande, tandis que celle des mono-propriétaires a presque chuté de moitié depuis 1999. Conséquemment, peu importe le niveau futur de la demande, le phénomène de concentration entamé depuis des années semble en voie de se perpétuer.

4.4 Les obstacles à l'entrée et à la sortie

Selon le rapport Marcon de 1997, les obstacles à l'entrée sont peu présents dans l'industrie. Il est mentionné que les besoins en capitaux nécessaires sont relativement modestes et qu'aucun producteur ne dégage un avantage absolu au plan des coûts. De plus, les circuits de distribution ne sont pas contrôlés par un ou des joueurs en particulier et aucun producteur ne détient une courbe d'expérience exclusive.

Sur ces points, nous sommes plutôt en désaccord. Il nous semble que les besoins en capitaux sont très élevés pour entrer sur ce marché et qu'un producteur peut certainement dégager un avantage sur les coûts selon le niveau technologique et la capacité de production tonnes/heure de sa centrale. Les circuits de distribution ne sont pas nécessairement contrôlés par un ou des joueurs, mais tous ne sont pas sur le même pied d'égalité. Enfin, il est évident à notre avis que la rareté de l'expérience des employés dans le domaine est un obstacle à l'entrée.

Nous sommes néanmoins d'accord sur le fait, tel que noté par Marcon, que la technologie est relativement accessible et que les équipements sont aussi disponibles sur le marché.

Le rapport souligne que le principal obstacle à l'entrée demeure le peu d'intérêt pour des nouveaux arrivants d'investir dans ce secteur, compte tenu du niveau de la demande actuelle. Ce n'est plus vraiment le cas, car la demande du MTQ a progressé de façon notable depuis 2008. Cependant, pour des joueurs déjà présents dans le secteur, il peut être intéressant de consolider leurs opérations et d'augmenter leurs parts de marché par l'acquisition de centrales déjà existantes.

D'ailleurs, depuis la crise de confiance générée par les enquêtes sur l'industrie de la construction, plusieurs entreprises semblent être intéressées à faire de bonne affaire en rachetant les entreprises importantes dans le domaine.

Pour toutes ses raisons, nous sommes d'avis qu'il s'agit d'un marché relativement fermé. Dans tous les cas, il est difficile de croire que la consolidation des joueurs de l'industrie ne se poursuivra pas dans un horizon à moyen terme.

4.5 Impact de la norme ISO

La norme ISO 9001:2008 repose sur un certain nombre de principes de management de la qualité, notamment une forte orientation client, la motivation et l'engagement de la direction, l'approche processus et l'amélioration continue. L'ISO n'a pas à délivrer elle-même les certifications. Ce sont des organismes certificateurs tiers, préalablement accrédités, qui s'en chargent. La certification obtenue n'est pas permanente, elle est valable 3 ans et renouvelable suite à un audit de qualité une fois par année.

L'implantation de la norme ISO a permis d'imposer un standard global de gestion uniforme aux producteurs d'enrobés bitumineux. Les autres clientèles, tel que les municipalités et le secteur privé, peuvent aussi bénéficier de cette norme. Elle assure un seuil de qualité uniforme au niveau des processus de fabrication.

La Norme ISO 9001 est en cours de révision afin de s'assurer qu'elle répond toujours aux objectifs. La version ISO 9001 :2015 sera publiée en septembre 2015. Les entreprises auront un délai de 3 ans pour migrer vers la certification ISO 9001 :2015. Les certificats ISO 9001 :2008 seront valides jusqu'à la fin de la période de transition.

Certaines centrales affichent aussi la norme ISO 14000. Il s'agit d'une norme internationale portant sur les systèmes de gestion de l'environnement. Elle sert d'outil pour définir et mettre en place des activités répondant aux besoins environnementaux des entreprises.

5.0 Marché de la pose d'enrobés bitumineux

5.1 Contrats du MTQ

Ces informations proviennent d'un rapport produit par le SEAM intitulé l' « Analyse du marché du pavage à l'échelle de la province et par direction territoriale 1996-2013 ».

Tableau 26
Contrats de pavage adjugés par appel d'offres public et sur invitation
du 1^{er} avril 1996 au 31 mars 2006 selon la direction territoriale

Direction territoriale	Contrats	Valeur originale des contrats	Ratio moyen montant original / estimation	Nombre moyen de soumissionnaires
	N	M\$	%	N
Laval-Mille-Îles	35	29,4	89,0	5,5
Est-de-la-Montérégie	108	111,3	94,8	4,2
Île-de-Montréal	22	30,0	95,5	4,1
Ouest-de-la-Montérégie	78	50,1	91,8	3,8
Capitale-Nationale	56	44,5	96,2	3,8
Laurentides-Lanaudière	68	34,2	87,1	3,7
Côte-Nord	28	24,4	106,4	3,5
Mauricie-Centre-du-Québec	103	84,8	99,8	3,1
Estrie	108	58,6	100,3	3,0
Outaouais	34	26,5	98,3	3,0
Chaudière-Appalaches	81	64,7	101,9	2,9
Saguenay-Lac-St-Jean- Chibougamau	65	37,6	100,8	2,9
Abitibi-Témiscamingue	59	91,2	103,5	2,5
Bas-St-Laurent-Gaspésie-Îles-de- la-Madeleine	21	4,8	101,0	1,8
Moyenne	62	49,4	97,4	3,4

Source : Données extraites du système IAC 2.42 pour les années 1996-2006 (fournies par la DCRM) et du système SIC pour les années 2006-2013 (compilation faite par le SEAM), janvier 2014.

Tableau 27
Contrats de pavage adjugés par appel d'offres public et sur invitation
du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2013 selon la direction territoriale

Direction territoriale	Contrats	Valeur originale des contrats	Ratio moyen montant original / estimation	Nombre moyen de soumissionnaires
	N	M\$	%	N
Laval-Mille-Îles	55	54,1	90,8	4,7
Laurentides-Lanaudière	129	143,9	88,3	3,9
Capitale-Nationale	39	78,4	88,6	3,9
Outaouais	36	62,5	92,5	3,9
Ouest-de-la-Montérégie	99	105,1	92,1	3,4
Île-de-Montréal	17	38,8	85,0	3,3
Mauricie-Centre-du-Québec	123	118,2	92,1	3,1
Est-de-la-Montérégie	86	104,7	97,7	3,0
Estrie	125	111,8	98,9	2,7
Saguenay-Lac-St-Jean- Chibougamau	64	90,0	100,3	2,5
Côte-Nord	36	48,9	96,5	2,4
Abitibi-Témiscamingue	31	68,6	106,5	2,1
Chaudière-Appalaches	85	70,2	100,7	2,1
Bas-St-Laurent-Gaspésie-Îles-de- la-Madeleine	106	95,1	95,1	1,6
Moyenne	74	85,0	94,7	3,0

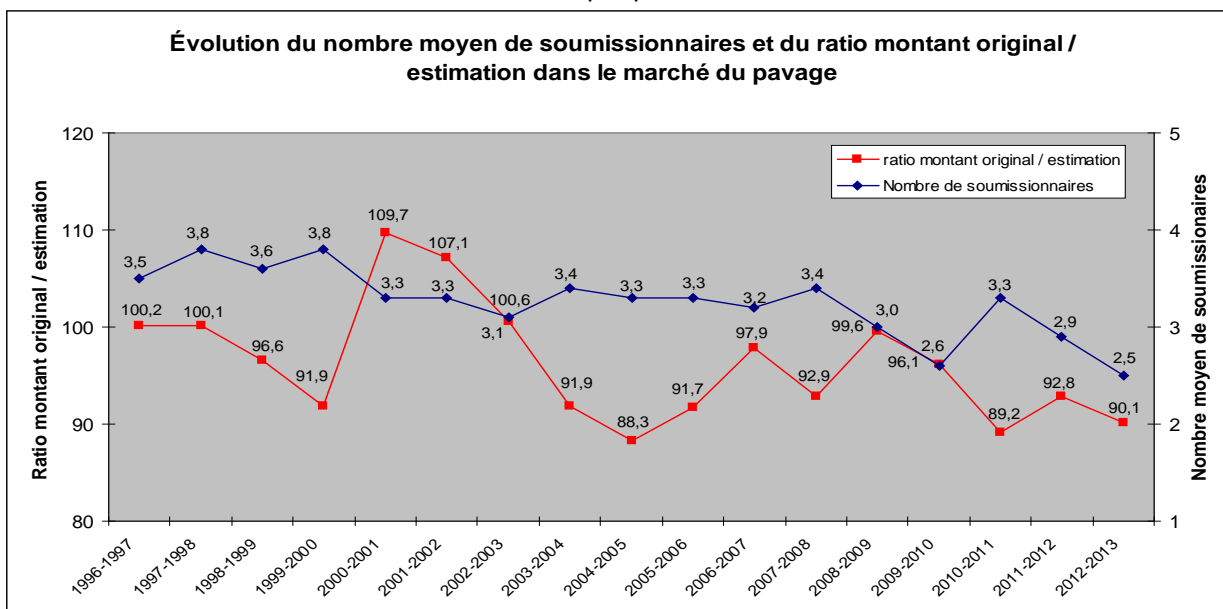
Source : Données extraites du système IAC 2.42 pour les années 1996-2006 (fournies par la DCRM) et du système SIC pour les années 2006-2013 (compilation faite par le SEAM), janvier 2014.

Constats à l'égard de la relation selon le niveau de concurrence par DT :

- En général, dans les DT où le niveau de concurrence est plus élevé (nombre moyen de soumissionnaires), on note un ratio montant original / estimation plus faible, alors qu'on observe un ratio plus élevé dans les DT où le niveau de concurrence est faible. En 1996-2006, seule la DT de la Côte-Nord a un niveau de concurrence et un ratio montant original / estimation supérieurs à la moyenne. En 2006-2013, seule la DT de l'Est-de-la-Montérégie a un niveau de concurrence et un ratio montant original / estimation supérieurs ou égaux à la moyenne. Il semble donc y avoir une relation entre le ratio montant original / estimation et le niveau de concurrence.
- On observe une grande différence au niveau du ratio montant original / estimation si l'on compare les 3 ou 4 DT ayant les plus hauts niveaux de concurrence et les 3 ou 4 ayant les plus faibles niveaux, et ce pour les deux périodes. Ainsi, en 1996-2006 le ratio moyen pour les 3 DT ayant un fort niveau de concurrence est de 93,1 % alors que celui des 4 DT avec les plus faibles niveaux est de 101,8 %. En 2006-2013, ces mêmes ratios sont de 90,1 % et 99,7 %.

- Le nombre moyen de soumissionnaires a diminué dans 10 des 14 DT. Seules les DT de l'Outaouais, des Laurentides-Lanaudière, de la Mauricie-Centre-du-Québec et de la Capitale-Nationale ont vu le nombre moyen de soumissionnaires demeurer stable ou augmenter.
- Quant au niveau de prix, celui-ci a diminué dans 9 des 14 DT. Seules les DT de l'Abitibi-Témiscamingue, des Laurentides-Lanaudière, Laval-Mille-Îles, l'Ouest-de-la-Montérégie, et l'Est-de-la-Montérégie ont vu le ratio montant original/estimation augmenter.

Graphique 10



Source : Données extraites du système IAC 2.42 pour les années 1996-2006 (fournies par la DCRM) et du système SIC pour les années 2006-2013 (compilation faite par le SEAM), janvier 2014.

Le marché du pavage ici décrit peut être incomplet puisqu'il contient seulement les contrats de nature 06, 07 et 10¹⁸. Il ne tient pas compte des autres natures de travaux qui comportent une part de pavage. Aussi, il ne tient pas compte de la sous-traitance ni de l'achat d'enrobé bitumineux par le MTQ. Le ratio montant original/estimation et le nombre moyen de soumissionnaires sont de bons indicateurs du niveau de concurrence. Il en existe d'autres :

- Bassin de soumissionnaires
- Nombre d'entrepreneurs qui sont adjudicataires
- Part de marché des 5 principaux entrepreneurs
- Nombre d'entrepreneurs qui soumissionnent souvent

¹⁸ 06 : Revêtement sur pavage (excluant rapiéçage à l'enrobé bitumineux et scellement de fissures) (incluant couche d'usure, décohésionnement, rapiéçage au béton de ciment, retraitement en place de la chaussée et traitement de surface).

07 : Revêtement des surfaces granulaires (incluant revêtements de nouveau pavage sur gravier.

10 : Fabrication et pose d'enrobés (travaux n'incluant pas de travaux préparatoires : réparations de fondations, élargissement des accotements, etc.) et pas plus de 25 % de travaux connexes, soit pas appel d'offres public, par appel d'offres sur invitation ou à tarifs non négociables.

Constats sur l'évolution de la concurrence :

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue (DAT)

4 des 5 indicateurs montrent qu'il y a eu une **concentration du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Le **bassin d'entrepreneurs** a grandement diminué de 18 à 4.
- Le **nombre d'adjudicataires** a baissé de 8 à 2.
- La **part de marché** (en termes de valeur) du top 5 a augmenté de 98 % à 100 %.
- Le **nombre moyen de soumissionnaires** est passé de 2,5 à 2,1.
- Seul le nombre de soumissionnaires fréquents est resté constant à 2.

Direction de l'Outaouais (DO)

3 des 5 indicateurs montrent qu'il y a eu une **diversification du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Le **nombre moyen de soumissionnaires** a augmenté de 3,0 à 3,9.
- Le **nombre de soumissionnaires fréquents** est passé de 4 à 5.
- La **part de marché** (en termes de valeur) du top 5 a diminué de 99 % à 83 %.
- Le bassin d'entrepreneurs (17) et le nombre d'adjudicataires (9) sont restés constants.

Direction des Laurentides – Lanaudière (DLL)

Tous les indicateurs montrent qu'il y a eu une **diversification du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Le **bassin d'entrepreneurs** a légèrement augmenté passant de 28 à 32.
- Le **nombre d'adjudicataires** s'est élevé de 12 à 17.
- Le **nombre moyen de soumissionnaires** a augmenté légèrement de 3,7 à 3,9.
- Le **nombre de soumissionnaires fréquents** est passé de 5 à 10.
- La **part de marché** (en termes de valeur) du top 5 a diminué de 91 % à 78 %.

Direction de Laval – Mille-Îles (DLMI)

Certains indicateurs montrent qu'il y a eu une **légère concentration du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Il y a une **diminution du bassin d'entrepreneurs** qui soumissionnent sur des contrats de pavage dans cette DT (passant de 23 en 1996-2005 à 20 en 2006-2013).
- Le **nombre moyen de soumissionnaires** diminue passant de 5,5 à 4,7 entre 1996-2005 et 2006-2013 ;

- Le nombre d'entrepreneurs qui sont adjudicataires des contrats est constant (10) entre les deux périodes malgré que le nombre de contrats augmente grandement entre 1996-2005 (35) et 2006-2013 (55).
- Toutefois, la part de marché détenue par les 5 principaux entrepreneurs diminue (passant de 92 % en 1996-2005 à 82 % en 2006-2013) et le nombre de soumissionnaires fréquents passe de 7 à 9.

Direction de l'Île-de-Montréal (DIM)

Certains indicateurs montrent qu'il y a eu une **légère concentration du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Il y a une **diminution du bassin d'entrepreneurs** qui soumissionnent sur des contrats de pavage dans cette DT (passant de 24 à 17).
- Le **nombre moyen de soumissionnaires diminue** passant de 4,1 à 3,3.
- Le nombre de soumissionnaires fréquents a diminué de 6 à 4.
- Toutefois, il faut considérer comme facteur atténuant que le nombre de contrats adjugés a diminué de 22 en 1996-2006 à 17 en 2006-2013.
- Par ailleurs, le nombre d'entrepreneurs qui sont adjudicataires des contrats est demeuré constant (9) pour les deux périodes.
- Bien que la part des contrats obtenus (en nombre) par les 5 principaux entrepreneurs a légèrement diminué (passant de 82 % à 77,0 %), leur part de marché a augmenté (passant de 92 % à 98 %).

Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie (DOM)

Tous les indicateurs montrent qu'il y a eu une **concentration du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Il y a une **diminution du bassin d'entrepreneurs** qui soumissionnent sur des contrats de pavage dans cette DT (passant de 37 à 25).
- Il y a une **diminution du nombre d'adjudicataires** (de 18 à 15).
- La **part** des contrats obtenus (en nombre) par les **5 principaux entrepreneurs augmente** considérablement (passant de 57 % à 78 %) ainsi que leur part de marché (70 % à 85 %).
- Le **nombre moyen de soumissionnaires diminue** passant de 3,8 à 3,4.
- Il y a **moins de soumissionnaires fréquents** (8 vs 7) bien que le nombre de contrats soit plus élevé pour la période 2006-2013.

Direction de l'Est-de-la-Montérégie (DEM)

Tous les indicateurs montrent qu'il y a eu une **forte concentration du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Il y a une **diminution de plus de 50 % du bassin d'entrepreneurs** qui soumissionnent sur des contrats de pavage dans cette DT (passant de 41 à 18).

- Il y a une **diminution du nombre d'adjudicataires** (de 17 à 11).
- La **part de marché** détenue par les **5 principaux entrepreneurs a augmenté** considérablement passant de 78 % à 97 %.
- Le **nombre moyen de soumissionnaires a fortement diminué** passant de 4,2 à 3,0.
- Il y a **moins de soumissionnaires fréquents** (9 vs 4).

Direction de l'Estrie (DE)

4 des 5 indicateurs montrent qu'il y a eu une **concentration du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Le **bassin d'entrepreneurs** a diminué de 21 à 13.
- Le **nombre d'adjudicataires** a baissé de 10 à 9.
- Le nombre moyen de soumissionnaires est passé de 3,0 à 2,7.
- La **part de marché** (en termes de valeur) du top 5 a augmenté de 92 % à 97 %.
- Seul le **nombre de soumissionnaires fréquents** est resté constant à 5.

Direction de la Mauricie – Centre-du-Québec (DMCQ)

4 des 5 indicateurs montrent qu'il y a eu une **concentration du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Le **bassin d'entrepreneurs** a diminué de 25 à 17.
- Le **nombre d'adjudicataires** a baissé de 10 à 9.
- Le **nombre de soumissionnaires fréquents** est passé de 7 à 5.
- La **part de marché** (en termes de valeur) du top 5 a augmenté de 88 % à 97 %.
- Seul le nombre moyen de soumissionnaires est resté constant à 3,1.

Direction de Chaudière-Appalaches (DCA)

4 des 5 indicateurs montrent qu'il y a eu une **concentration du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Le **bassin d'entrepreneurs** a grandement diminué de 28 à 13.
- Le **nombre d'adjudicataires** a baissé de moitié passant de 12 à 6.
- Le nombre moyen de soumissionnaires est passé de 2,9 à 2,1.
- La **part de marché** (en termes de valeur) du top 5 a augmenté de 96 % à 100 %.
- Seul le nombre de soumissionnaires fréquents est resté constant à 4.

Direction de la Capitale-Nationale (DCNAT)

4 des 5 indicateurs montrent qu'il y a eu une légère **concentration du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

Le **bassin d'entrepreneurs** a légèrement diminué de 22 à 19.

- Le **nombre d'adjudicataires** a baissé de 10 à 7.
- Le **nombre de soumissionnaires fréquents** est passé de 6 à 5.
- La **part de marché** (en termes de valeur) du top 5 a augmenté de 83 % à 97 %.
- Seul le nombre moyen de soumissionnaires a légèrement augmenté de 3,8 à 3,9.
- Il faut toutefois considérer comme facteur atténuant pour certains indicateurs que le nombre de contrats adjugés par appel d'offres a diminué de 56 à 39.

Direction du Saguenay – Lac-Saint-Jean - Chibougamau (DSLSJC)

Certains des indicateurs montrent qu'il y a eu une légère **concentration du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Le **bassin d'entrepreneurs** a diminué de 21 à 16.
- Le **nombre moyen de soumissionnaires** est passé de 2,9 à 2,5.
- La **part de marché** (en termes de valeur) du top 5 a légèrement augmenté de 99,4 % à 99,7 %.
- Le nombre de soumissionnaires fréquents est resté constant à 3.
- Le **nombre d'adjudicataires** a augmenté passant de 7 à 10. Cette augmentation s'explique principalement par les contrats de faible valeur adjugés sur invitation à des PME locales.

Direction de la Côte-Nord (DCN)

4 des 5 des indicateurs montrent qu'il y a eu une **assez forte concentration du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Le **bassin d'entrepreneurs** a diminué de 18 à 13.
- Le **nombre d'adjudicataires** a décru passant de 12 à 9.
- Le **nombre moyen de soumissionnaires** est passé de 3,5 à 2,4.
- La **part de marché** (en termes de valeur) du top 5 a augmenté de 89 % à 94 %.
- Seul le nombre de soumissionnaires fréquents est resté constant à 4.

Direction du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine(DBGI)

Les indicateurs de concurrence sont difficiles à appliquer pour cette DT compte tenue de la très grande différence de contrats octroyés par appels d'offres entre les deux sous-périodes. Néanmoins, 4 des 5 des indicateurs montrent qu'il y a eu une **concentration du marché** entre 1996-2006 et 2006-2013, soient :

- Le **bassin d'entrepreneurs** a diminué de 15 à 10.
- Le **nombre d'adjudicataires** a décru passant de 9 à 7.
- Le **nombre moyen de soumissionnaires** est passé de 1,8 à 1,6.
- La **part de marché** (en termes de valeur) du top 5 a augmenté de 88 % à 99 %.
- Seul le nombre de soumissionnaires fréquents a augmenté de 2 à 4.

5.2 Contrats des municipalités

Le 18 novembre 2013, le Service des enquêtes et de l'analyse de marché (SEAM) a complété une analyse des soumissionnaires sur les contrats de pavage adjugés par appel d'offres public, sur invitation ou de gré à gré par les municipalités dans la région métropolitaine de Montréal, du 1^{er} octobre 2008 au 31 octobre 2013.

Cette analyse avait pour but de présenter un portrait des soumissionnaires dans le marché du pavage par direction territoriale dans la région métropolitaine de Montréal, entre 2008 et 2013. Aussi, l'objectif est de présenter l'évolution de la concurrence pendant cette période et d'identifier des indices de situations problématiques de marché.

Résultats :

Dans la direction territoriale de l'Ouest-de-la-Montérégie, il y a une concentration du marché entre 2010 et 2013, alors que peu de contrats ont été soumis aux appels d'offres durant la période de 2008 à 2010. Ali Construction et Ali Excavation Inc. est un acteur important pour la période de 2010 à 2013 puisqu'il a contracté une forte partie des contrats. Les autres entrepreneurs importants sont Construction DJL Inc., Les Pavages Chenail et Sintra Inc.

Dans la direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie, il y a une très forte concentration du marché entre 2010 et 2013. L'entreprise Construction DJL Inc. est l'entreprise qui a fait le plus de soumissions et qui a contracté le plus de contrats. Pavage Maska Inc. et Sintra Inc. sont également des entrepreneurs importants dans cette direction territoriale.

Dans la direction territoriale de l'Île-de-Montréal, il y a également une concentration du marché entre 2010 et 2013, mais davantage entre 2011 et 2012. Durant toute la période de 2008 à 2013, la compagnie Construction DJL Inc. est celle qui a le plus soumissionné et le plus contracté. Les entreprises Construction Soter Inc., Louisbourg SBC, s.e.c. et Les Pavages Chenail ont aussi soumissionné et contracté plusieurs fois.

Dans la direction territoriale de Laval – Mille-Îles, les résultats démontrent qu'il n'y a aucune concentration durant la période de 2008 à 2010 et qu'il y a une faible concentration du marché entre 2010 et 2013. Les entrepreneurs importants sont Louisbourg SBC s.e.c., Asphalte Desjardins Inc., J. Dufresne Asphalte Ltée et Construction DJL Inc.

Finalement, dans la direction territoriale des Laurentides – Lanaudière il y a une très forte concentration du marché entre 2010 et 2013. Les trois compagnies avec une forte importance sont, en ordre, Sintra Inc., Asphalte Desjardins Inc. et Les Entreprises Guy Desjardins Inc. Par contre, certaines autres entreprises sont aussi importantes comme Maskimo Construction Inc. et Excavation Normand Majeau inc.

Les résultats démontrent également que dans les périodes de forte concentration de marché, certains entrepreneurs ont soumissionné plusieurs fois, mais n'ont jamais été contractant. De plus, certaines influences ont été remarquées entre différents entrepreneurs.

5.3 Part des producteurs d'enrobés dans la pose d'enrobés bitumineux

Ces informations proviennent de l' « Analyse du marché du pavage à l'échelle de la province et par direction territoriale 1996-2013 ».

Tableau 28
Part de marché par entrepreneur des contrats de pavage
octroyés du 1^{er} avril 1996 au 31 mars 2006

Adjudicataires	Contrats	Valeur des contrats obtenus	Part de marché	Original / estimation	Nombre moyen de soumissionnaires
	N	M\$	%	%	N
Sintra inc. (et divisions)	659	311,2	26,6	99,5	3,0
Construction DJL inc. (et divisions)	163	100,6	8,6	97,0	3,7
Inter-Cité construction ltée	131	55,0	4,7	99,8	3,4
Construction Norascon Inc	39	49,6	4,2	102,8	2,4
Asphalte Desjardins inc. (et divisions)	105	44,2	3,8	97,0	3,9
Pavages Beau Bassin inc.	183	42,3	3,6	99,8	1,7
Construction & Pavage Maskimo Ltee	56	42,0	3,6	91,7	5,5
Pavages Maska Inc (et divisions)	73	38,3	3,3	96,4	3,7
Pavex ltée	81	34,8	3,0	98,7	3,0
Construction et pavage Portneuf inc.	75	31,5	2,7	99,4	4,0
Autres entrepreneurs	1 205	418,9	35,9	99,1	3,4
Total	2 770	1 168,3	100	98,9	3,4

Source : Données extraites du système IAC 2.42 pour les années 1996-2006 (fournies par la DCRM) et compilation faite par le SEAM, janvier 2014.

Tableau 29
Part de marché par entrepreneur des contrats de pavage
octroyés du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2013

Adjudicataires	Contrats	Valeur des contrats obtenus	Part de marché	Original / estimation	Nombre moyen de soumissionnaires
	N	M\$	%	%	N
Sintra inc. (et divisions)	739	536,9	30,1	98,2	2,5
Construction DJL inc. (et divisions)	365	240,4	13,8	98,3	3,0
Béton Provincial (et filiales)	220	141,5	8,1	99,1	2,3
Inter-Cité construction ltée	83	81,5	4,7	99,6	2,8
Construction et pavage Portneuf inc.	73	77,5	4,5	93,9	4,3
Pavages Maska inc.	67	67,5	3,9	99,7	3,1
Groupe Lechasseur ltée	130	57,2	3,3	99,8	1,6
Asphalte Desjardins inc.	52	48,0	2,8	91,9	3,7
Maskimo Construction inc.	51	42,6	2,5	92,4	3,9
Asphalte, béton, carrières R-N inc.	37	39,8	2,3	88,1	4,0
Autres entrepreneurs	624	393,4	22,7	97,2	3,1
Total	2 445	1 737,2	100	97,7	3,0

Source : Données extraites du système SIC en décembre 2013 et compilées par le SEAM en janvier 2014

Constats à l'égard de la relation selon le niveau de concurrence par entrepreneur :

- En général, chez les entrepreneurs qui ont obtenu des contrats lorsque le niveau de concurrence était plus élevé (nombre moyen de soumissionnaires), on note un ratio montant original / estimation plus faible, alors qu'on observe un ratio plus élevé chez les entrepreneurs où le niveau de concurrence est faible. En supposant que toutes choses étant égales par ailleurs, il semble donc y avoir une relation entre le ratio montant original / estimation et le niveau de concurrence.
- Ainsi, on observe une certaine différence au niveau du ratio montant original / estimation si l'on compare les trois entrepreneurs ayant obtenu des contrats dans un contexte avec les plus hauts niveaux de concurrence et les deux ou trois avec les plus faibles niveaux. Ainsi, en 1996-2006, le ratio moyen pour les trois entrepreneurs évoluant dans un fort niveau de concurrence est de 96,0 % alors que celui des trois entrepreneurs avec les plus faibles niveaux est de 101,3 %. En 2006-2013, ces ratios sont respectivement de 99,0 % et 91,5 %.

Constats à l'égard des parts de marché :

- Les 10 principaux entrepreneurs en pavage ont augmenté leur part de marché de 54 % en 1996-2006 à 68 % en 2006-2013.
- Les deux principaux entrepreneurs ont augmenté leurs parts de marché et ils ont entre autres procédé à l'acquisition de concurrents pour réaliser cela. Ainsi, Sintra par l'acquisition dans les années 2000 de Pagé Construction, CAL et Pavages Laurentiens, voit sa part augmenter de 27 % à 30 %. Construction DJL, a quant à lui fait l'acquisition de Pavages Beau Bassin ainsi que Constructions et Pavages Continental, et a vu sa part augmenter de 9 % à 14 %.
- Béton Provincial qui semblait déjà détenir Pavex avant les années 2000, a acquis Pavages des Monts (et Pavages Rimouski) ainsi que les Entreprises Mont Sterling. Il détient maintenant 8 % des parts de marché.
- Ainsi, les trois principaux entrepreneurs en pavage détiennent maintenant un peu plus de la moitié des parts de ce marché (52 %).

Conclusion :

À l'échelle provinciale, on constate une diminution de la concurrence et une concentration du marché qui se sont produites entre les périodes 1996-2006 et 2006-2013. Ainsi, le nombre de soumissionnaires moyen a diminué passant de 3,4 à 3,0. Le bassin de soumissionnaires a également été réduit passant d'une centaine d'entrepreneurs à environ 80. Les 10 principaux entrepreneurs en pavage voient leur part de marché augmenter de 64 % à 77 %. Les trois principaux entrepreneurs ont également augmenté leur part de 40 % à 52 %. Les trois principaux entrepreneurs pour la période 2006-2013 sont Sintra (30 % des parts), Construction DJL (14 %) et Béton Provincial (8 %).

Ainsi, au global, la situation du marché du pavage ne semble pas favorable au MTQ compte tenu que la diminution de la concurrence et la concentration du marché augmentent habituellement le niveau des prix ainsi que les risques de collusion. Néanmoins, le niveau des prix a légèrement diminué par rapport aux estimations passant de 97,5 % à 94,7 % (ratio montant original / estimation des contrats adjugés par appels d'offres). En effet, le niveau des prix se serait amélioré malgré une baisse du niveau de concurrence (sous toute réserve que ce ratio est comparable d'une période à l'autre et que les estimations sont bonnes). Plusieurs pistes peuvent expliquer cette situation :

- La mise en place par le Ministère de mesures visant à resserrer les règles dans l'attribution et la gestion des contrats.
- La mise en œuvre de mesures pour répondre aux recommandations proposées par le Vérificateur général du Québec dans son Rapport en 2009.
- La mise en place par le gouvernement du Québec de mesures visant la lutte à la corruption, par exemple, l'unité anticollusion, l'UPAC et la Commission Charbonneau qui a pu mettre un frein aux pratiques problématiques des entreprises de construction et des firmes de génie-conseil.
- Une fluctuation naturelle étant donné l'offre et la demande sur le marché.
- La possibilité que les estimations ne soient pas assez précises.

Conclusion et recommandations

Chacun des chapitres précédents traitait de sujets particuliers et contenait les analyses nécessaires à la compréhension des enjeux traités. Ce chapitre se veut un extrait des points principaux, mettant en évidence les éléments stratégiques à la prise de décision pour le Ministère, dans un contexte objectif.

Premièrement, on constate à la section 1.5 que le Ministère ne parvient plus à cerner précisément le producteur puisqu'il n'effectue plus de recensement des centrales depuis bon nombre d'années.

Deuxièmement, le niveau d'intensité concurrentielle qui prévaut présentement dans l'industrie n'est pas aussi favorable qu'il ne l'était dans le passé. On assiste progressivement à une concentration des centrales d'enrobés aux mains de quelques grands propriétaires. C'est une tendance lourde qui ne semble pas être en voie de se résorber. De plus, le fait que la demande en enrobés bitumineux par le Ministère soit en décroissance marquée ne favorise pas l'arrivée de nouveaux concurrents. Dans un contexte où les investissements du MTQ continueront d'accuser une baisse, la situation de l'industrie risque de présenter un défi d'envergure.

Troisièmement, la section 4.1.2 indique que malgré la présence de centrales mobiles dans les directions territoriales éloignées, plusieurs régions affichent un nombre réduit de centrales et de concurrents différents. Cela affecte négativement le niveau de concurrence. Une analyse plus poussée selon les sous-ensembles géographiques serait bénéfique afin de déterminer le niveau de concurrence local.

On remarque aussi que les grands propriétaires de centrales tels Sintra et DJL sont souvent propriétaires de carrières et sablières. Plus encore, notre analyse semble indiquer une légère concentration des carrières/sablières aux mains des propriétaires de centrales du côté de Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Étant donné que :

- le Ministère est le principal client de l'industrie;
- la concentration industrielle tend à se poursuivre;
- la concentration industrielle régionale varie énormément entre les régions;
- les grands propriétaires de centrales d'enrobés sont souvent propriétaires de carrières/sablières.
- le Ministère désire payer le juste prix au niveau des prix de base à la centrale.

Nous recommandons :

1. De déterminer le niveau de concurrence local du marché de l'enrobés bitumineux en analysant les différents sous-ensembles géographiques des directions territoriales.
2. D'étendre l'analyse des grands propriétaires de centrales d'enrobés aussi propriétaires de carrières/sablières à toutes les régions du Québec et de déterminer si cette possession en amont du granulat désavantage les centrales concurrentes concernant le prix payé de la matière première.
3. Au Secrétariat du Comité des prix de réinstaurer le recensement des centrales d'enrobés.