

Sommaire

- 2 [Mot du président](#)
- 2 [Ententes entre l'ACRGTO et l'Alliance syndicale](#)
- 3 [Webinaire : le harcèlement psychologique et sexuel au travail](#)
- 4 [Décès sur un chantier résidentiel](#)
- 5 [Décès d'un travailleur lors de travaux d'élagage à Saint-Henri](#)
- 5 [Décès lors du démontage d'une grue au parc éolien de Lac-Alfred](#)
- 6 [Décès d'un soudeur à Granby](#)
- 6 [Un cariste écrasé mortellement à Mtl](#)
- 7 [Chute mortelle de plus de 8 mètres pour un vice-président d'entreprise](#)
- 8 [Graves blessures subies par trois travailleurs lors d'un effondrement](#)
- 9 [Décès d'un travailleur : la planification des travaux déficiente](#)
- 10 [Pomerleau et la Factry annoncent la création du aXLab](#)
- 11 [Un investissement de 20 M\\$ pour la création d'une route panoramique](#)
- 11 [Investissement de 5 ans dans la Chaire SAQ de valorisation du verre](#)
- 12 [Le gouvernement dévoile sa vision du vaste réseau intégré de transport collectif](#)
- 13 [Le tunnel Québec-Lévis franchit une nouvelle étape](#)
- 14 [Traverse de L'Isle-aux-Coudres : reconstruction des infrastructures](#)
- 15 [Québec autorise le projet de la ligne d'interconnexion des Appalaches-Maine](#)
- 15 [Feu vert final au projet de ligne d'interconnexion vers le Maine](#)
- 16 [Audit de conformité sur la publication des contrats municipaux dans le SEAO](#)
- 16 [Plus de 3,4 M\\$ pour les infrastructures d'eau à Saint-Georges](#)
- 17 [Le gouvernement du Québec passe à l'action en bonifiant l'aide financière](#)
- 18 [Un congrès virtuel; une réussite bien réelle!](#)
- 20 [Retour du tournoi de golf de l'ACRGTO](#)
- 22 [Lancement d'une grande offensive de transformation numérique des entreprises](#)
- 22 [Carrefour des membres associés](#)
- 23 [Nouveaux membres](#)



Au cœur de la nouvelle ère

(Extrait du discours prononcé dans le cadre du 77^e congrès de l'ACRGQ, de 5 au 7 mai dernier)

« C'est avec enthousiasme que l'ACRGQ vous a présenté son 77^e congrès de façon virtuelle. Il nous a permis de faire de grandes rencontres avec nos principaux collaborateurs et vis-à-vis politiques. Il y a aussi eu ces ateliers très intéressants qui seront d'ailleurs disponibles tout le mois de mai pour un visionnement en ligne pour tous les participants inscrits au congrès.

« Plusieurs d'entre eux nous ont d'ailleurs fait comprendre pourquoi l'innovation est, et sera importante pour les années à venir. La productivité dans le secteur de la construction est un enjeu depuis quelques années et l'innovation est une des clés pour poursuivre son amélioration. Le virage numérique et l'utilisation de nouvelles technologies constituent donc un enjeu majeur pour notre secteur.

« L'innovation nous rendra plus productifs, mais nous permettra aussi d'attirer de la main-d'œuvre jeune à la recherche de défis stimulants. En période de pénurie de la main-d'œuvre, nous devons effectivement redoubler d'efforts afin de rendre notre secteur attrayant.

« Dans l'ensemble de l'industrie, les mois et années à venir seront teintés d'innovation et chacun de nous avons la responsabilité de faire de la construction, une industrie innovante, dynamique et ouverte vers l'avenir.

« Mais l'avenir, c'est aussi de continuer de s'occuper, en priorité, de santé et de sécurité pour nos travailleurs. Au cours des dernières années, il y a eu une amélioration de la santé et sécurité sur les chantiers de construction. Mais un incident, un accident, c'en est un de trop. La sécurité sur les chantiers est un travail d'équipe avec les travailleurs, les entrepreneurs et les donneurs d'ouvrages.

« D'ailleurs, les entrepreneurs ont été exemplaires en mettant en place les mesures de protection requise pour permettre la poursuite des travaux durant cette période de pandémie qui nous a tous mis à rude épreuve. Il est important de continuer de la même façon et de ne pas baisser la garde.

« Au cours des prochains mois, l'association continuera son travail de représentation afin d'améliorer les relations avec les différents donneurs d'ouvrages - plusieurs discussions

positives sont déjà amorcées et nous sentons un réel progrès. Je tiens d'ailleurs à souligner notre participation à une table de travail avec la ville de Montréal. Aussi, nous entendons jouer un rôle de premier plan dans les mesures à mettre en place concernant la formation, l'attraction et la rétention de la main-d'œuvre. Le taux d'abandon des travailleurs de la construction qui est actuellement de 35 % après 5 ans est insoutenable pour la pérennité de notre industrie – nous devons agir!

L'innovation nous rendra plus productifs, mais nous permettra aussi d'attirer de la main-d'œuvre jeune à la recherche de défis stimulants.

« En terminant, je tiens à remercier sincèrement nos invités, partenaires et présentateurs de ce congrès, et bien sûr le comité organisateur qui a fait un travail extraordinaire!

« On se revoit les 19, 20 et 21 janvier 2022 au Centre des congrès de Québec, en présentiel, on l'espère bien, pour le 78^e congrès de l'ACRGQ!

« Je vous souhaite, à tous et toutes une saison de construction des plus sécuritaires! »

Sébastien Marcoux
président du conseil d'administration de l'ACRGQ ♦

Convention collective 2021-2025

Ententes entre l'ACRGQ et l'Alliance syndicale

Le 26 mai dernier, l'ACRGQ s'était dite satisfaite d'en être venue à une entente avec la partie syndicale relativement aux clauses communes applicables de la convention collective de l'industrie de la construction 2021-2025.

De plus, le 28 mai, l'ACRGQ a annoncé la conclusion d'une entente de principe concernant les clauses générales de la convention collective du secteur génie civil et voirie. En effet, l'ACRGQ et l'Alliance syndicale étaient réunies afin de finaliser la négociation sectorielle de la convention collective du secteur génie civil et voirie. Au moment d'écrire ces lignes, le processus de se poursuit avec un blitz de négociation aux tables particulières des métiers et des occupations.

Le secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction, représenté par l'ACRGQ, est un acteur majeur de la reprise économique et une grève aurait été néfaste pour le Québec. En effet, les entrepreneurs œuvrant majoritairement sur les chantiers d'infrastructures publiques contribuent efficacement à soutenir l'économie.

Ultimement, l'ACRGQ devra, conformément à la Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction, communément appelée Loi R-20, soumettre l'ensemble des ententes aux employeurs du secteur génie civil et voirie pour ratification. ♦

Webinaire de l'ACRGTO

Le harcèlement psychologique et sexuel au travail : le comprendre, le prévenir, le gérer et le sanctionner

Sessions de formation gratuites contre le harcèlement.

En tant qu'employeur, vous avez l'obligation d'intervention et de faire cesser le harcèlement sur vos chantiers et vos autres milieux de travail

18 % des travailleurs de la construction soutiennent avoir été victime d'intimidation, de discrimination et/ou de harcèlement.

Participez à une session de formation dont l'objectif est de répondre aux préoccupations des employeurs et de discuter de leurs expériences vécues. Elle sera axée sur la prévention, la gestion et la sanction du harcèlement au travail en proposant une application concrète et adaptée aux particularités des chantiers de construction.

Le personnel des relations du travail et des ressources humaines, les contremaîtres, les surintendants, et toute personne exerçant un rôle de gestion, de supervision ou d'autorité doivent savoir comment réagir devant ces comportements. En effet, les employeurs sont tenus d'appliquer une politique de prévention contre toute forme de harcèlement au travail.

- Quels sont les devoirs et obligations de l'employeur lorsqu'un salarié allègue être victime d'harcèlement psychologique?
- Quels sont les comportements qui constituent du harcèlement psychologique?
- Que doit comprendre une politique pour contrer le harcèlement?
- Comment procéder à une enquête?
- Quelles sont les mesures que l'employeur peut prendre s'il constate du harcèlement psychologique?
- Quels sont les recours que les salariés peuvent mettre en œuvre pour faire cesser le harcèlement psychologique?

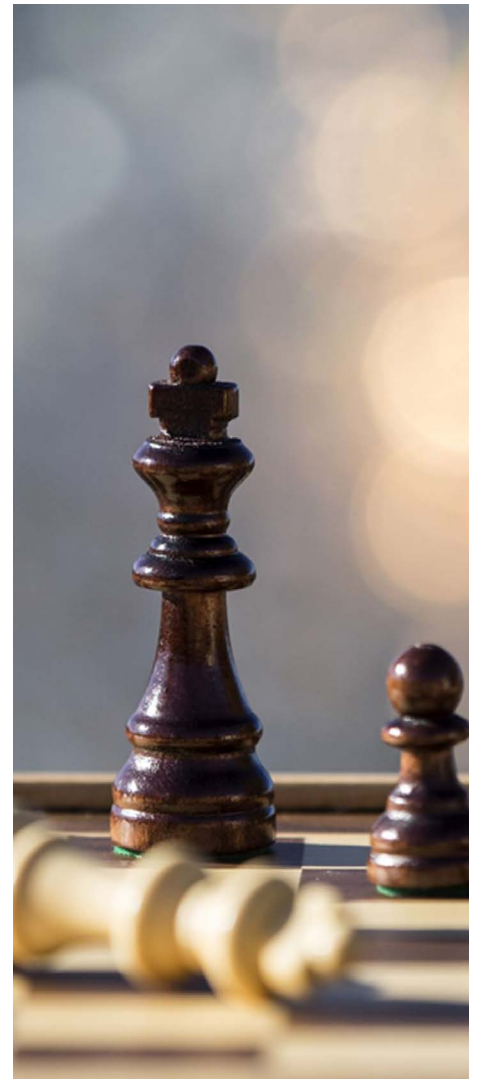
Voilà autant de questions qui seront répondues.

Ce projet est réalisé grâce au soutien financier de la CNESST par son *Programme visant la lutte contre le harcèlement psychologique ou sexuel dans les milieux de travail*. ♦

Sessions offertes de 9 h à midi, les dates suivantes :

- 11 juin
- 9 juillet
- 13 août
- 20 août
- 27 août
- 3 septembre

Maximum 20 participants par séance pour faciliter les échanges.



SIÈGE SOCIAL 435, Grande Allée Est, Québec (Québec) G1R 2J5

BUREAU DE MONTRÉAL 7905, boul. Louis-Hippolyte-Lafontaine, bureau 100, Montréal (Québec) H1K 4E4

Téléphone : 418 529-2949 | 514 354-1362 | 1 800 463-4672

Télécopieur : 418 529-5139 | 514 354-1301 | Téléc. du service des affaires juridiques et des relations du travail : 418 529-4831

EN LIGNE www.acrgtq.qc.ca | acrgtq@acrgtq.qc.ca



L'ACRGTO MÉDIA est publié par la direction générale de l'ACRGTO | Coordinatrice : Caroline Gilbert | cgilbert@acrgtq.qc.ca

ISSN 1913-9837 | Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Canada | Bibliothèque nationale du Québec | Poste-publication convention 40020392

Copyright © ACRGTQ 2021

Décès d'un homme sur un chantier d'une construction résidentielle

La CNESST a rendu publiques les conclusions de son enquête sur l'accident ayant coûté la vie à un homme sur un chantier de construction le 19 août 2020 en Outaouais.

Chronologie de l'accident

Le jour de l'accident, l'homme se trouvait sur le chantier d'une construction résidentielle et devait surveiller le déplacement d'une maison. Une chaîne accrochée aux extrémités de deux poutres d'acier supportant la maison est reliée à un boueur (bulldozer) par le câble du treuil. Peu avant le début des manœuvres de déplacement, l'homme est descendu au fond de l'excavation afin de vérifier l'alignement de la poutre. Tandis que le boueur tirait la maison, une des poutres supportant la maison a cédé. C'est alors que l'assemblage câble-chaîne-crochet a été projeté et l'a atteint à la tête. Les secours ont été appelés sur les lieux, et il a été transporté à un centre hospitalier où il est décédé quelques jours plus tard des suites de ses blessures.

Causes de l'accident

L'enquête a permis à la CNESST de retenir trois causes pour expliquer l'accident :

- au moment où le boueur tirait les poutres d'acier supportant la maison, sous l'effet d'une force supérieure à leur capacité, l'extrémité d'une poutre a cédé et libéré le crochet, entraînant la projection de l'assemblage câble-chaîne-crochet en direction de la tête de l'homme;
- la méthode de travail utilisée pour déplacer la maison était improvisée, notamment en ce sens que les capacités ainsi que la force de traction de l'assemblage câble-chaîne-crochet étaient inconnues;
- la méthode de surveillance du déplacement de la maison était dangereuse, car une personne se trouvait dans la zone de projection de l'assemblage câble-chaîne-crochet.

À la suite de l'accident, la CNESST a ordonné aux maîtres d'œuvre, soit les propriétaires de la maison, ainsi que l'employeur au sens de la Loi sur la santé et la sécurité du travail, la suspension des travaux sur le chantier et a interdit l'utilisation et l'accès au boueur. De plus, la CNESST a exigé qu'ils élaborent une méthode de travail et de surveillance des travaux sécuritaire, approuvée par un ingénieur, et qu'ils obtiennent une attestation de conformité signée et scellée par celui-ci une fois les préparatifs effectués.

À ce jour, aucune mesure corrective n'a été prise par les maîtres d'œuvre, et le chantier est inactif.

La CNESST a exigé qu'ils élaborent une méthode de travail et de surveillance des travaux sécuritaire, approuvée par un ingénieur, et qu'ils obtiennent une attestation de conformité signée et scellée par celui-ci une fois les préparatifs effectués.

Comment éviter un tel accident

Pour prévenir les accidents lors du déplacement d'une maison, des solutions existent, notamment :

- s'adresser préalablement à un ingénieur qualifié afin d'obtenir un avis et les plans nécessaires à la réalisation de tels travaux;
- se tenir à l'écart des zones de projection lorsqu'on utilise des équipements tels que des câbles ou des chaînes et que ceux-ci sont tendus;
- s'assurer de respecter la capacité de chaque équipement et accessoire utilisé lorsqu'une force est appliquée, par exemple, lors de la traction d'une maison.

De manière générale, en vertu de la Loi sur la santé et la sécurité du travail, l'employeur est tenu de prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique de ses travailleurs. Il a également l'obligation de s'assurer que l'organisation du travail ainsi que les équipements, les méthodes et les techniques pour l'accomplir sont sécuritaires. De leur côté, les travailleurs doivent faire équipe avec l'employeur pour repérer les dangers et mettre en place les moyens pour les éliminer ou les contrôler.

Source : CNESST ♦

Décès d'un travailleur lors de travaux d'élagage à Saint-Henri

La CNESST a rendu publiques les conclusions de son enquête sur l'accident du travail ayant coûté la vie à un homme à tout faire le 4 mai 2020 à Saint-Henri.

Chronologie de l'accident

Le jour de l'accident, le travailleur procédait à des travaux de dégagement de la limite cadastrale de l'érablière de son employeur la séparant du champ agricole voisin. Pour effectuer cette tâche, le travailleur utilisait une scie à chaîne. Alors qu'il se trouvait dans une échelle et procédait à la coupe d'une branche, cette dernière s'est cassée. Elle a alors percuté l'échelle, entraînant la chute du travailleur, ce qui lui a causé des blessures graves à la tête. Le travailleur a été transporté à l'Hôpital de l'Enfant-Jésus où il est décédé deux jours plus tard.

Causes de l'accident

L'enquête a permis à la CNESST de retenir deux causes pour expliquer l'accident :

- La technique d'élagage d'un arbre appliquée par le travailleur a provoqué sa chute.
- L'initiative du travailleur à couper une branche en hauteur, compte tenu de sa méconnaissance des techniques d'élagage, l'exposait à un danger de chute.

À la suite de l'accident, la CNESST a ordonné la suspension des travaux forestiers et a notamment exigé à l'employeur qu'il élabore une méthode de travail sécuritaire, incluant l'analyse des risques reliés à l'environnement où s'effectuent les travaux d'élagage et d'abattage d'arbres. De plus, une décision interdisant l'utilisation de l'échelle impliquée dans l'accident a également été rendue, car elle était endommagée.

Comment éviter un tel accident

Pour prévenir les accidents lors de travaux d'élagage, des solutions existent, notamment :

- Les travailleurs doivent avoir reçu une formation leur permettant d'exécuter ce type de travail en toute sécurité et connaître les risques liés à ces tâches.
- Les travailleurs doivent porter l'équipement de protection individuelle que l'employeur doit leur fournir, lequel est adapté à la tâche à accomplir.

Source : CNESST ♦

la CNESST dévoile les conclusions de son enquête

Décès lors du démontage d'une grue au parc éolien de Lac-Alfred

La CNESST a rendu publiques les conclusions de son enquête sur l'accident du travail ayant coûté la vie à un grutier le 10 juin 2020 au parc éolien de Lac-Alfred.

Chronologie de l'accident

Le jour de l'accident, le travailleur se trouvait au parc éolien de Lac-Alfred et procédait au démontage d'une grue et au chargement de ses composantes sur des semi-remorques. Alors que le travailleur était affecté aux opérations de gréage au sol, deux de ses collègues se trouvaient sur la remorque pour participer aux opérations de chargement. Après que le travailleur eut effectué le gréage d'une section de fléchette, il s'est déplacé le long de la remorque. C'est à ce moment qu'une pièce de l'assemblage déposée précédemment sur la remorque a basculé et a chuté, écrasant le travailleur. Aussitôt, l'équipe des grutiers a utilisé une seconde grue pour soulever l'assemblage qui écrasait le travailleur. L'un des grutiers a communiqué par téléphone avec les services d'urgence. Le décès du travailleur a été constaté sur place.

Causes de l'accident

L'enquête a permis de retenir deux causes pour expliquer l'accident.

- L'assemblage des sections 3 et 4 de la fléchette de la grue Terex Demag AC 200-1 déposé sur la remorque a basculé et a chuté au sol, écrasant mortellement le travailleur.
- La méthode de travail de chargement de l'assemblage des sections 3 et 4 de la fléchette de la grue Terex Demag AC 200-1 en vue de son transport a exposé le travailleur à un danger d'écrasement.

À la suite de l'accident, la CNESST a arrêté les travaux avec la fléchette portée sur la grue Terex Demag AC 200-1 ainsi que les travaux de chargement des équipements de grue sur le site de l'éolienne 81 du parc éolien de Lac-Alfred. L'employeur a pu reprendre ses activités après s'être conformé aux conditions de reprise exigées.

Comment éviter un tel accident

Pour prévenir les accidents de chargement, des solutions existent, notamment :

- toujours suivre les prescriptions du fabricant; celles-ci doivent être connues, comprises et appliquées dans le milieu de travail;
- stabiliser les charges sur la remorque lors du chargement pour éviter qu'elles puissent se renverser;
- bien arrimer les charges à la remorque avant de les détacher de la grue pour éviter que celles-ci se renversent;
- s'assurer de mettre en place des méthodes de travail qui n'exposent pas les travailleuses et les travailleurs à un danger tel qu'un renversement de charges sur eux.

En vertu de la loi, l'employeur est tenu de prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique de ses travailleurs et travailleuses. Il a également l'obligation de s'assurer que l'organisation du travail ainsi que les équipements, les méthodes et les techniques pour l'accomplir sont sécuritaires.

Source : CNESST ♦

La CNESST dévoile les conclusions de son enquête

Décès d'un soudeur à Granby

La CNESST a rendu publiques les conclusions de son enquête sur l'accident du travail ayant coûté la vie à un soudeur le 14 janvier 2020 à Granby.

Chronologie de l'accident

Le jour de l'accident, le travailleur s'affairait à souder une pièce de grande dimension (raccord) qui avait été placée en hauteur à l'aide d'un équipement nommé positionneur. Pour ce faire, il est monté sur une plateforme élévatrice déployée qui reposait en partie sur une plaque de métal couvrant une fosse, celle-ci pouvant être ouverte pour certaines opérations de soudage sur des pièces de grande dimension. Lors de la rotation du raccord et du plateau du positionneur, une partie de ce dernier a touché à la plaque et provoqué son soulèvement. C'est alors que la plateforme s'est renversée et que le travailleur en a été éjecté. Les secours ont été appelés sur les lieux et le travailleur a été transporté au centre hospitalier, où son décès est survenu quelques heures plus tard.

Causes de l'accident

L'enquête a permis à la CNESST de retenir deux causes pour expliquer l'accident :

- La plateforme élévatrice, déstabilisée par le soulèvement de la plaque sur laquelle elle reposait en partie, s'est renversée;
- La gestion des travaux de soudage en hauteur était déficiente en ce qui a trait à l'identification des dangers et à l'application des mesures préventives reliées à l'utilisation d'une plateforme de travail élévatrice.

À la suite de l'accident, la CNESST a exigé de l'employeur qu'il mette en place les mesures nécessaires aux travaux de soudage sécuritaires qui impliquent les plateformes élévatoires. L'employeur a notamment dû établir des procédures de travail, fournir des attestations de sécurité, réaliser la formation des travailleurs et mettre en place des mesures de contrôle. L'employeur s'est conformé à ces exigences.

Comment éviter un tel accident

Pour prévenir les accidents lors de travaux nécessitant des plateformes élévatoires, entre autres, lors de leur utilisation en interaction avec d'autres équipements, des solutions existent, notamment :

- Bien planifier les travaux, dont l'identification des dangers et l'application des mesures préventives;
- Tenir compte des conditions et de l'environnement de travail afin d'évaluer les risques pouvant entraîner l'instabilité de l'équipement;
- S'assurer que la plateforme est placée sur une surface solide et stable;
- S'assurer que l'utilisation de la plateforme est conforme aux instructions du fabricant;
- Informer, former et superviser les travailleurs sur les méthodes de travail sécuritaires et mettre en place des mesures de contrôle.

Source : CNESST ♦

Un cariste écrasé mortellement à Montréal

La CNESST a rendu publiques les conclusions de son enquête sur l'accident du travail ayant coûté la vie à un manutentionnaire cariste le 19 juin 2019, à Montréal.

Chronologie de l'accident

Le jour de l'accident, le travailleur et un collègue procédaient au déchargement de paquets de tuyaux, de tubes et de barres métalliques d'un camion-remorque à plateforme à l'aide de deux chariots élévateurs. Chaque cariste travaillait de part et d'autre de la plateforme. Alors qu'il s'affairait à positionner un paquet sur les fourches de son chariot élévateur, le collègue cariste a entendu le chauffeur du camion

Les employeurs ont la responsabilité d'élaborer des méthodes de travail sécuritaires encadrant les activités de déchargement et de s'assurer que celles-ci sont connues et appliquées.

appeler à l'aide de l'autre côté de la remorque. Ce premier a laissé son chariot élévateur et est accouru du côté conducteur. Il a constaté qu'un paquet de tuyaux avait chuté de la plateforme et que le travailleur était étendu au sol. Les secours sont arrivés sur les lieux et le décès a été constaté au centre hospitalier.

Causes de l'accident

L'enquête a permis à la CNESST de retenir trois causes pour expliquer l'accident :

- Le travailleur a laissé un paquet en équilibre précaire sur une remorque plateforme pendant des manœuvres de déchargement, favorisant ainsi la chute du paquet.
- Le travailleur a quitté son chariot élévateur et s'est retrouvé dans la trajectoire du paquet lorsqu'il a chuté.
- La gestion de la santé et de la sécurité du travail était déficiente parce que l'employeur n'avait pas mis en place les mesures nécessaires pour éliminer les comportements dangereux.

La CNESST dévoile les conclusions de son enquête

Chute mortelle de plus de 8 mètres pour un vice-président d'une entreprise

La CNESST a rendu publiques les conclusions de son enquête sur l'accident du travail ayant coûté la vie à un vice-président d'une entreprise le 1^{er} décembre 2020 dans l'arrondissement Verdun, à Montréal.

Chronologie de l'accident

Le matin de l'accident, il se trouvait avec un collègue à un immeuble résidentiel situé sur la rue Allard, à Verdun, pour colmater une fissure par laquelle s'écoulait de l'eau, près de l'événement de la toiture. Pour accéder à la toiture, il a déployé une échelle portative à coulisse et l'a appuyée sur le mur du bâtiment. Il est ensuite monté dans l'échelle en tenant un ventilateur de toit dans sa main droite. Une fois au sommet de l'échelle, alors qu'il tentait d'accéder à la toiture, le sommet de l'échelle a glissé. Il a alors fait une chute libre de 8,2 mètres. Les services d'urgence ont été appelés, et son décès a été constaté sur place.

Plusieurs règles de sécurité prévues au Code de sécurité pour les travaux de construction ainsi qu'aux normes Échelles portatives n'ont pas été appliquées quant au choix et à l'utilisation de l'échelle comme moyen d'accès à la toiture.

Causes de l'accident

L'enquête a permis à la CNESST de retenir deux causes pour expliquer l'accident.

- Le glissement latéral du sommet de l'échelle, au moment où le vice-président accédait à la toiture, a causé sa chute.
- La planification des travaux relativement à l'accès à la toiture, le matériel utilisé et la méthode d'utilisation de l'échelle exposaient le vice-président à une chute. En effet, plusieurs règles de sécurité prévues au Code de sécurité pour les travaux de construction ainsi qu'aux normes Échelles portatives (CAN3-Z11-M81 et CSA Z11-18) n'ont pas été appliquées quant au choix et à l'utilisation de l'échelle comme moyen d'accès à la toiture.

À la suite de l'accident, la CNESST a interdit à l'employeur l'utilisation d'une échelle portative à coulisse comme moyen d'accès au toit. De plus, la CNESST a exigé de l'employeur qu'il élabore une méthode de travail sécuritaire avant que l'utilisation de ce type d'équipement soit de nouveau autorisée.

Comment éviter un tel accident

Lorsqu'une échelle est utilisée comme moyen d'accès, quatre règles de sécurité doivent être appliquées.

1. L'échelle doit être appuyée sur une base stable.
2. L'échelle doit dépasser l'appui supérieur d'au moins 900 mm.
3. L'échelle doit être fixée solidement.
4. Le travailleur doit avoir les mains libres pour y monter ou en descendre.

De plus, il faut s'assurer que l'échelle utilisée ainsi que son inclinaison sont conformes à la réglementation et qu'elle est inspectée régulièrement pour y détecter tous les bris et toutes les déficiences et les corriger. Finalement, il faut s'assurer que tous les travailleurs sont formés sur l'utilisation sécuritaire des échelles.

Source : CNESST ♦

À la suite de l'accident, la CNESST a interdit le déchargement à l'aide de deux chariots élévateurs et a exigé une procédure de travail sécuritaire à l'employeur lors des opérations de déchargement. Le 26 juin 2019, l'employeur a répondu aux exigences en se conformant à celles-ci.

Comment éviter un tel accident

Pour prévenir les accidents lors du déchargement d'une remorque plateforme avec un ou des chariots élévateurs, des solutions existent, notamment :

- aucun piéton ne doit circuler à proximité d'une plateforme de remorque lorsque des activités de déchargements, impliquant des chariots élévateurs, sont en cours;
- les travailleurs ne doivent jamais laisser une charge partiellement dans le vide sur la plateforme d'une remorque;

Les employeurs ont la responsabilité d'élaborer des méthodes de travail sécuritaires encadrant les activités de déchargement et de s'assurer que celles-ci sont connues et appliquées. Par la loi, tout employeur est tenu de prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité

et l'intégrité physique de ses travailleurs. Il a également l'obligation de vérifier que l'organisation du travail ainsi que les équipements, les méthodes et les techniques pour l'accomplir sont sécuritaires.

Les travailleurs doivent faire équipe avec l'employeur pour repérer les dangers et mettre en place les moyens pour les éliminer ou les contrôler.

Source : CNESST ♦

Graves blessures subies par trois travailleurs lors de l'effondrement d'un bâtiment résidentiel à Blainville

La CNESST a rendu publiques les conclusions de son enquête sur l'accident du travail ayant blessé trois maçons le 20 janvier 2020 à Blainville.

Chronologie de l'accident

Le jour de l'accident, trois maçons entraînent des blocs de béton à l'intérieur d'un bâtiment résidentiel en construction comportant un sous-sol et trois étages, en vue de l'érection de deux murs coupe-feu à partir de la section centrale du bâtiment. Alors que quatre palettes et demie de blocs de béton (environ 8 229 kg) avaient déjà été déchargées et entreposées sur chacun des deux premiers planchers et que les maçons terminaient le chargement et l'entreposage d'une quatrième palette (environ 7 315 kg) sur le plancher du 3^e étage, deux craquements ont été entendus. Le plancher a ensuite cédé sous les trois travailleurs, qui ont été emportés par l'effondrement du bâtiment. Un des travailleurs a réussi à se sortir seul des décombres tandis que les deux autres y sont demeurés coincés jusqu'à leur sauvetage. Les trois travailleurs ont été conduits en centre hospitalier pour soigner de graves blessures.

Causes de l'accident

L'enquête a permis à la CNESST de retenir deux causes pour expliquer l'accident :

- L'entreposage des blocs de béton sur les planchers de la section centrale du bâtiment en construction a provoqué la rupture par flambement d'un mur de colombage au rez-de-chaussée déjà en surcharge, et l'effondrement de cette section du bâtiment;
- L'organisation des travaux pour la construction de murs coupe-feu en période hivernale était déficiente en ce qu'elle a amené les travailleurs à surcharger la charpente de la section centrale du bâtiment.

À la suite de l'accident, la CNESST a ordonné la fermeture complète du chantier de construction et interdit l'accès au bâtiment, sa démolition et sa reconstruction jusqu'à la réception d'une procédure signée et scellée par un ingénieur. Le maître d'œuvre s'étant conformé à cette exigence, la CNESST a autorisé la démolition mécanique de la section centrale du bâtiment.

Comment éviter un tel accident

Pour prévenir les accidents lors de la construction d'une structure, des solutions existent. Par exemple :

- Apporter un soin rigoureux à la planification et à la coordination des travaux : pendant les travaux de construction ou de démolition, c'est au maître d'œuvre du chantier que revient la responsabilité de s'assurer de la stabilité des ouvrages et des structures ainsi que de leurs résistances aux charges imposées;
- S'assurer que tous les intervenants restent en communication pendant les travaux : le maître d'œuvre doit être en contact constant avec les contremaîtres, les chefs de chantier, les ingénieurs et les travailleurs;
- S'assurer que toute modification à une charpente, non prévue par le concepteur, fasse l'objet de plans détaillés préparés par un ingénieur de manière qu'elle soit appuyée, contreventée ou haubanée pour résister à toute charge pendant la construction;
- Veiller à ce que les éléments du contreventement assurant la stabilité des ouvrages et des structures soient clairement marqués, signalés à tous les intervenants présents sur le chantier et maintenus en place aussi longtemps que le concepteur l'a prévu;
- Éviter de surcharger le bâtiment lors de l'entreposage des matériaux de construction.

Un des travailleurs a réussi à se sortir seul des décombres tandis que les deux autres y sont demeurés coincés jusqu'à leur sauvetage.

Source : CNESST ♦

Décès d'un travailleur : la planification des travaux déficiente

La CNESST a rendu publiques les conclusions de son enquête sur l'accident du travail ayant coûté la vie à un monteur de chantiers le 21 septembre 2020 à Sainte-Eulalie.

Chronologie de l'accident

Le jour de l'accident, le travailleur se trouvait sur un chantier de l'auto-route 20 et s'affairait à l'installation des glissières en béton pour chantiers dans le but de fermer la voie de circulation de gauche de l'autoroute en direction est. Le travailleur se déplaçait à pied à l'intérieur de l'aire de travail délimitée temporairement par des repères visuels afin d'aider l'opérateur du chariot élévateur à aligner les glissières.

Alors que l'opérateur du chariot élévateur se déplaçait pour soulever une glissière, le travailleur, qui se situait alors à proximité d'un repère visuel positionné à la limite de la voie de droite ouverte à la circulation, a été heurté par une automobile. Les secours ont été appelés sur les lieux et le travailleur a été transporté au centre hospitalier où son décès a été constaté.

Causes de l'accident

L'enquête a permis à la CNESST de retenir deux causes pour expliquer l'accident :

- Le travailleur a été heurté mortellement alors qu'il se trouvait momentanément dans la trajectoire de l'automobiliste qui a emprunté la voie ouverte à la circulation de l'autoroute en direction est.
- La planification des travaux d'installation des glissières en béton pour chantiers en contexte autoroutier était déficiente et exposait le travailleur à un danger de heurt.

À la suite de l'accident, la CNESST a interdit l'installation des glissières en béton pour chantiers et a exigé de l'employeur et du maître d'œuvre qu'ils fournissent une méthode de travail sécuritaire. L'employeur et le maître d'œuvre se sont conformés à ces exigences en fournissant une méthode de travail écrite accompagnée de plans de signalisation signés et scellés par un ingénieur. Ces plans incluaient la fermeture de la bretelle d'accès adjacente, la mise en place

d'un espace tampon éloignant les travailleurs de la circulation et une déviation de la circulation dans l'accotement.

Comment éviter un tel accident

Pour éviter qu'un travailleur ou un usager de la route soit impliqué dans un accident lors de la mobilisation des glissières en béton pour chantiers, des solutions existent. Notamment :

- Préconiser l'utilisation d'équipements de manutention qui limitent le nombre de travailleurs près des voies ouvertes à la circulation (p. ex. : grue montée sur camion avec accessoires de manutention);
- Adopter des méthodes de travail sécuritaires qui prévoient le positionnement adéquat des travailleurs et la manutention sécuritaire de la glissière. Cette dernière doit notamment être adossée au tablier du chariot élévateur;
- Prévoir des entraves à la circulation qui tiennent compte de l'aire de travail devant être occupée par les équipements de manutention durant toutes les étapes de manipulation des glissières et qui augmentent la sécurité des travailleurs à pied d'œuvre sur le réseau autoroutier (p. ex. : fermeture et chemin de détour, espace tampon latéral, déviation).

Source : CNESST ♦

Pomerleau et la Factory annoncent la création du aXLab, un laboratoire d'innovation consacré à la construction

Pomerleau, chef de file de la construction au Canada, s'associe à la Factory, premier centre de formation au Canada axé sur le développement des compétences créatives, afin de faire naître aXLab Pomerleau, un laboratoire d'innovation consacré à accélérer l'intégration de technologies innovantes dans l'industrie de la construction.

Ce laboratoire, unique en son genre, est le fruit d'une collaboration étonnante entre deux organisations qui partagent les mêmes valeurs : la collaboration, l'audace et la volonté de provoquer des changements concrets dans un monde en pleine transformation pour bâtir les milieux de vie de demain.

L'innovation au service d'une industrie en pleine révolution

L'industrie de la construction vit une révolution majeure, propulsée par d'importantes percées technologiques. Pomerleau, qui investit depuis plusieurs années en innovation, a l'ambition d'être le leader de cette transformation en accélérant le développement de nouvelles technologies, équipements et processus qui pourront être déployés sur des chantiers d'un bout à l'autre du pays. Dans un contexte de relance économique, il y a urgence de concevoir des bâtiments évolutifs ainsi que des infrastructures agiles qui vont répondre aux besoins concrets des collectivités.

C'est pourquoi Pomerleau a choisi d'installer son laboratoire en plein cœur du campus Factory, une organisation reconnue pour sa capacité à faire naître des projets innovants, qui placent l'humain au cœur de toute transformation.

« Avec ce projet, nous souhaitons développer de nouvelles compétences pour propulser l'industrie de la construction vers le futur, déclare Ian Kirouac, vice-président exécutif, Opérations Bâtiment Canada et Transformation d'entreprise. La créativité, c'est se donner le droit d'imaginer des solutions aux problèmes les plus complexes, et cette collaboration avec la Factory est le moyen tout désigné pour y arriver », ajoute-t-il.

« Nos entreprises regorgent déjà d'idées concrètes de collaboration, et l'arrivée d'un laboratoire hautement technologique au cœur d'une école de créativité est un grand atout. Les vrais changements de société s'opèrent lorsque les humains et les technologies se complètent intelligemment. L'association entre Pomerleau et la Factory fera cohabiter sous un même toit le meilleur du potentiel humain et technologique », affirme Marie Amiot, présidente directrice générale et co-fondatrice de la Factory.

Une façon concrète de contribuer à la relance du centre-ville

En plus, loin de délaissier un centre-ville forcé à la dormance en raison de la pandémie, Pomerleau et la Factory croient à l'importance d'offrir une occasion de plus à Montréal de se distinguer.

efficacité et leur valeur ajoutée sur nos projets et pour toute l'industrie. Nous croyons au fort potentiel d'émulation avec l'écosystème créatif de la Factory », affirme Eric Lessard, vice-président, Innovation et technologie et chef des opérations numériques chez Pomerleau.

Des échanges bénéfiques pour tous

Près de 4 000 jeunes et professionnels provenant de secteurs variés visitent la Factory chaque année. Le aXLab permettra à cette relève d'apprendre auprès d'experts de Pomerleau qui prendront part à des ateliers et d'autres initiatives éducatives. Ces échanges permettront par le fait même d'inspirer les équipes d'innovation et de bonifier les projets de recherche technologique; une collaboration gagnante pour tous. Les futures programmations de la Factory, composées de



Carolyne Filion, Ing. M.ing., gérante Innovation, R&D et projets spéciaux chez Pomerleau

Ce laboratoire est le fruit d'une collaboration étonnante entre deux organisations qui partagent les mêmes valeurs : la collaboration, l'audace et la volonté de provoquer des changements concrets dans un monde en pleine transformation

Situé en plein cœur du Quartier de l'innovation, le campus Factory sera le lieu de rendez-vous tout désigné pour les équipes d'innovation de Pomerleau. Elles y transigeront afin de développer des technologies prometteuses comme la robotique, la construction hors site, l'internet des objets, l'intelligence artificielle et les jumeaux numériques.

« En essayant diverses technologies dans un laboratoire adapté, nous serons en mesure de déterminer avec précision leur

formations, ateliers et événements variés, feront une place de choix aux idées, connaissances, questions et surprises qui prendront vie à même le aXLab.

Pomerleau entamera l'aménagement du aXLab au cours des prochaines semaines. Il sera dirigé par Carolyne Filion, Ing. M.ing., gérante Innovation, R&D et projets spéciaux chez Pomerleau. L'évolution des travaux et la collaboration entre Pomerleau et la Factory seront documentées et feront l'objet d'une communication régulière.

Source : Pomerleau Inc. ♦

Un investissement de 20 M\$ pour la création d'une route panoramique entre les régions des Laurentides et de Lanaudière

Le gouvernement du Québec annonçait le 29 mars dernier un investissement de 20 millions de dollars pour la réalisation d'un projet de route panoramique qui reliera les municipalités de Saint-Donat et de Saint-Michel-des-Saints en traversant le parc national du Mont-Tremblant, contribuant ainsi au développement touristique du secteur.

Le projet consiste à asphalté la chaussée de la route 3 sur un tronçon de 30 km qui traverse le parc national du Mont-Tremblant et à y effectuer les travaux nécessaires pour permettre aux véhicules d'y circuler à 50 km/h. Une bande cyclable d'un mètre sera aussi ajoutée pour favoriser le développement du cyclotourisme. Enfin, des haltes panoramiques seront intégrées pour bonifier l'expérience des usagers et mettre en valeur les beautés du territoire.

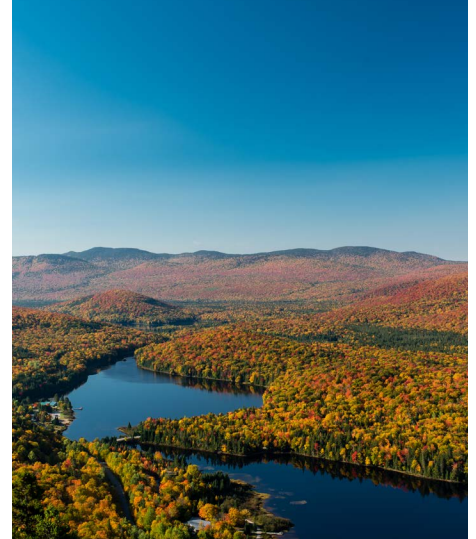
Faits saillants

La route 3 est un tronçon d'un chemin reliant les municipalités de Saint-Michel-des-Saints et de Saint-Donat qui est actuellement non pavé. La réfection d'un tronçon de 24 km situé sur le territoire de Saint-Michel-des-Saints (route des Cyprès) a été menée à l'automne 2020.

L'achèvement de la route 3 permettra d'offrir une voie de communication est-ouest entre les régions des Laurentides et de Lanaudière, et de créer une boucle qui désenclavera le nord de Lanaudière.

Source : Gouvernement du Québec ♦

Parc du Mont-Tremblant



Investissement de 5 ans dans la Chaire SAQ de valorisation du verre

La Chaire SAQ dédiée à la valorisation du verre dans les matériaux, dirigée par Arezki Tagnit-Hamou, professeur à la Faculté de génie de l'Université de Sherbrooke (UdeS), peut compter sur l'enthousiasme et la participation de ses partenaires pour poursuivre ses travaux liés à l'intégration de la poudre de verre dans le béton. L'Université de Sherbrooke et son partenaire principal depuis 16 ans, la Société des alcools du Québec (SAQ), annonçait le 14 avril dernier un nouveau financement de 5 ans pour la Chaire, en partenariat avec Hydro-Québec, la Ville de Montréal, la Ville de Sherbrooke, Éco Entreprises Québec, Prodexim International, Techo-Bloc et La Fondation de l'UdeS. La Chaire pourra ainsi s'appuyer sur un financement de l'ordre de 2,4 M\$ de 2020 à 2024.

Poudre de verre : après la normalisation, la démocratisation

Au cours des cinq dernières années, l'équipe de la Chaire s'est concentrée sur la normalisation de la poudre de verre comme matériau

cimentaire - aussi bien dans la norme canadienne (CSA A3000) que dans la norme américaine (ASTM) - et sur le transfert des connaissances vers l'industrie. Aucun nouvel ajout cimentaire n'avait été normalisé dans le monde au cours des 40 dernières années.

Fort de ces succès, la Chaire SAQ a bien l'intention d'accroître la synergie entre l'industrie, les municipalités et les activités de la Chaire dans la recherche de solutions toujours plus innovantes. Elles travailleront ensemble à :

- Valoriser le verre mixte.
- Développer d'autres types de bétons.
- Poursuivre le transfert de technologies vers l'industrie du ciment et du béton.
- Participer à la normalisation de l'utilisation du verre dans le béton et à la caractérisation des agrégats de verre issus des centres de tri du Québec.
- Effectuer l'analyse du cycle de vie du béton avec poudre de verre.

Des réalisations porteuses, dont une première mondiale

La poudre de verre et l'étendue de son utilisation suscitent l'intérêt à travers le monde. Les recherches l'ont prouvé : l'ajout de poudre de verre dans le béton en remplacement d'une partie du ciment permet d'obtenir un béton beaucoup plus durable, imperméable et résistant, en plus de contribuer à réduire de façon importante l'émission de GES liée à sa production. Dernièrement, c'est son intégration dans le pont Darwin, situé à L'Île-des-Sœurs, une première mondiale, qui a piqué la curiosité du monde scientifique et des Québécois. En effet, après la construction du second pont Darwin en 2021, ce sera l'équivalent de 70 000 bouteilles de vin qui auront trouvé une seconde vie et qui auront permis d'économiser 40 000 kg de ciment. L'American Concrete Institute (ACI) - volet Québec a d'ailleurs remis son Prix d'excellence « Infrastructures 2021 » à cette réalisation.

Source : Université de Sherbrooke ♦

Réseau express de la Capitale

Le gouvernement dévoile sa vision du vaste réseau intégré de transport collectif dans la région métropolitaine de Québec

Le gouvernement du Québec a dévoilé le 17 mai dernier la vision du transport collectif dans la région métropolitaine de Québec, une vision misant sur un vaste réseau de transport collectif régional, le Réseau express de la Capitale (REC). Ils étaient accompagnés pour l'occasion du maire de Québec, M. Régis Labeaume, ainsi que du maire de Lévis, M. Gilles Lehoullier.

Dans le cadre du REC, le gouvernement du Québec mise sur deux axes de déplacements (nord-sud et est-ouest) et la complémentarité de quatre grands projets de transport collectif qui se déploieront sur le territoire de la région métropolitaine de Québec sur un horizon de dix ans. En intégrant ces projets dans un réseau vaste comme le REC, le gouvernement met de l'avant une vision qui permettra d'optimiser les possibilités de déplacement pour les citoyennes et les citoyens de la région et de favoriser leur utilisation du transport collectif.

Tunnel Québec-Lévis

Infrastructure majeure qui bénéficiera non seulement à la région, mais également à tout l'est du Québec, le tunnel Québec-Lévis offrira un lien direct entre les deux centres-villes de même qu'un meilleur accès aux pôles d'emplois et aux grands générateurs de déplacements. Les temps de parcours seront diminués et la fluidité dans le secteur des ponts Pierre-Laporte et de Québec sera améliorée. En bouclant la boucle du réseau routier régional, le projet facilitera les déplacements des usagers de la route et de ceux du transport collectif. Le transport de marchandises sera lui aussi amélioré considérablement, puisque le nouveau lien permettra de traverser le fleuve plus à l'est, notamment via la sortie Dufferin-Montmorency.

Le tunnel sera composé d'un tube unique d'un diamètre de 19,4 mètres et sa longueur sera d'environ 8,3 kilomètres. Il reliera l'autoroute Jean-Lesage (20), à la hauteur de la route Monseigneur-Bourget, à l'autoroute Laurentienne (973), à la hauteur du boulevard Wilfrid-Hamel (secteur ExpoCité), et il comprendra une sortie vers l'autoroute Dufferin-Montmorency. Le tunnel comportera 3 voies de 3,5 mètres par direction. Ces voies seront superposées. Une gestion dynamique des voies sera mise en place pour permettre d'adapter, au besoin, leur attribution.

La composante consacrée au transport collectif dans le cadre de ce projet est majeure et constituera l'axe de déplacements nord-sud du REC. En plus de prévoir une voie réservée aux autobus électriques dans chaque direction, le tunnel sera doté de stations de correspondance : deux permettront une connexion avec le tramway de Québec (stations colline Parlementaire et Jean-Paul-L'Allier), tandis que les stations situées aux terminus nord et sud permettront des correspondances avec les autobus qui circuleront sur les voies réservées prévues dans les projets de desserte des banlieues de Québec (vers Lebourgneuf ou Charlesbourg) et de la Rive-Sud (boulevard Guillaume-Couture).

Le projet comporte également de nombreux avantages sur le plan de la sécurité, d'une part parce qu'il permettra le passage rapide de véhicules d'urgence entre les deux rives en cas de congestion à la tête des ponts, d'autre part parce qu'il permettra des déplacements à l'abri des événements météorologiques qui affligent parfois la circulation sur les ponts actuels.

La réalisation du tunnel, dont le coût de construction est estimé entre 6 G\$ et 7 G\$, s'échelonnera sur un horizon de 10 ans et fera l'objet prochainement d'une demande de financement officielle auprès du gouvernement fédéral. Comme pour tous les projets majeurs d'infrastructure, le coût total comprend le coût de construction auquel s'ajoutent des réserves et d'autres frais qui ne peuvent être connus de façon plus précise qu'à l'étape du dossier d'affaires. À ce stade-ci du projet, la marge d'incertitude pour ces frais demeure donc élevée. Le ministère des Transports estime que le montant associé à ces réserves et frais se situera entre 10 % et 35 % du coût de construction.

Les travaux préparatoires débuteront en 2022 et le dossier d'affaires doit être finalisé en 2025.

Tramway de Québec

Constituant l'axe de déplacements est-ouest du REC, une ligne de tramway de près de 20 kilomètres sera construite au cours des prochaines années dans la ville de Québec. Sa mise en service est prévue en 2027. Le gouvernement du Québec a travaillé de concert

avec la Ville de Québec et des experts indépendants pour définir un tracé optimisé qui répondra à la demande en transport.

Le tramway entamera son parcours à l'ouest, dans le secteur de Cap-Rouge, et desservira le secteur de Sainte-Foy, qui comprend de grands générateurs de déplacements. Il poursuivra son trajet en passant par la colline Parlementaire, véritable point de convergence du REC non seulement grâce à sa connexion au tunnel Québec-Lévis, mais également à la station Jean-Paul-L'Allier, dans le secteur de Saint-Roch. Le tracé se terminera à l'est, dans le secteur D'Estimauville, qui comprend le cégep Limoilou, l'hôpital de l'Enfant-Jésus et la future Zone d'innovation Littoral Est.

Le secteur situé à l'ouest, au terminus Le Gendre, fera l'objet d'un aménagement axé sur l'innovation qui sera planifié conjointement par la Ville de Québec et le gouvernement du Québec. Le site, actuellement moins densifié, offre des milieux naturels et un potentiel de développement important, en plus de l'espace suffisant pour accueillir les installations du centre d'entretien et d'exploitation du tramway.

Le projet bénéficie d'un investissement de 3,365 G\$ de la part du gouvernement du Québec, du gouvernement fédéral et de la Ville de Québec.

Desserte des banlieues de Québec

Misant sur la complémentarité des différents projets de transport collectif de la région métropolitaine de Québec, le REC intégrera un important projet de voies réservées pour mieux desservir les banlieues de Québec, accroître le transfert modal en faveur du transport collectif et faciliter les déplacements en partance de la Rive-Sud ou vers celle-ci, via le tunnel Québec-Lévis.

Déployées sur plus de 100 kilomètres, ces voies réservées cibleront non seulement les principaux axes routiers de la région, dont les autoroutes Félix-Leclerc, Henri-IV, Robert-Bourassa et Laurentienne, mais également des routes municipales comme le boulevard Pierre-Bertrand et la 1^{re} Avenue.

La réalisation du tunnel, dont le coût de construction est estimé entre 6 G\$ et 7 G\$, s'échelonnera sur un horizon de 10 ans

Des stationnements incitatifs seront construits afin de soutenir ce nouveau réseau et d'amener le plus de personnes possibles à utiliser le transport collectif. La localisation finale et le volume de ces stationnements incitatifs feront l'objet d'analyses au cours des prochains mois.

Les voies réservées se déploieront sur les axes où les épisodes de congestion sont les plus fréquents. Les temps de déplacement seront significativement diminués. Ainsi, le recours aux bus électriques qui circuleront sur ces voies deviendra une option très attrayante pour les citoyennes et les citoyens de secteurs où la voiture était jusqu'à maintenant le seul moyen de transport envisageable. Toutefois, puisque la réalité quotidienne de plusieurs ne permet pas toujours l'utilisation du transport en commun, aucune voie ne sera retirée aux automobilistes.

La réalisation des tronçons ciblés représente un investissement estimé à 844 M\$. L'échéancier de réalisation des voies réservées de même que l'emplacement et la

superficie des stationnements incitatifs qui font partie de ce projet seront précisés une fois la planification terminée.

Desserte de la Rive-Sud

Dans le cadre du REC, une interconnexion optimale des réseaux de transport en commun de Québec et de Lévis est prévue.

Des mesures préférentielles seront aménagées dans le secteur au nord des ponts jusqu'au pôle d'échanges de Sainte-Foy afin que les usagers de la Rive-Sud puissent effectuer une correspondance efficace avec la ligne de tramway. L'objectif est d'assurer la mise en service de ces aménagements en même temps que celle du tramway. Un appel d'offres sera publié dans les prochaines semaines pour la réalisation de l'avant-projet définitif ainsi que des plans et devis des interventions liées à l'interconnexion des réseaux de transport en commun de Québec et de Lévis à l'approche nord des ponts.

L'implantation de voies réservées et d'une piste multifonctionnelle sur le boulevard Guillaume-Couture, dans les secteurs des principaux générateurs de déplacements, soit le secteur Saint-Romuald (entre le chemin du Sault et la rue de Mercure) et le secteur Lévis (entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer), est également prévue dans le cadre du REC.

Ces mesures permettront d'accroître la fiabilité des services offerts aux usagers du transport en commun, en plus d'améliorer les temps de déplacement et les conditions de circulation sur le boulevard Guillaume-Couture.

La Société de transport de Lévis travaille à la préparation du projet. Un dossier d'affaires sera déposé au gouvernement prochainement. La mise en service des mesures préférentielles est prévue en 2025. Ce projet représente un investissement de 87,9 M\$. Le financement sera assuré par les gouvernements du Québec et du Canada ainsi que par la Ville de Lévis.

Source : gouvernement du Québec ◊

Le tunnel Québec-Lévis franchit une nouvelle étape avec le lancement du processus d'évaluation environnementale

Le ministère des Transports a lancé le 28 mai dernier l'appel d'offres visant la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet du tunnel Québec-Lévis. Cette étape importante permettra de raffiner la planification du projet par l'analyse de multiples considérations, le tout en vue d'assurer une intégration optimale de l'infrastructure qui respectera l'environnement, les milieux de vie et le patrimoine bâti. Ce processus débutera à l'automne.

Conformément au Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, l'étude se penchera aussi bien sur les répercussions temporaires liées à la phase de construction que sur l'incidence permanente du tunnel Québec-Lévis. Sans être exhaustive, la liste des impacts étudiés comprend notamment le climat sonore, la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, la faune, les milieux humides et hydriques ainsi que les territoires agricoles.

Source : ministère des Transports du Québec ◊

L'étude se penchera aussi bien sur les répercussions temporaires liées à la phase de construction que sur l'incidence permanente du tunnel Québec-Lévis.

Investissement majeur à la traverse de L'Isle-aux-Coudres

Traverse de L'Isle-aux-Coudres : reconstruction complète des infrastructures terrestres

La Société des traversiers du Québec (STQ) reconstruira les infrastructures terrestres de la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive d'ici les cinq prochaines années, un important projet pour la région de Charlevoix qui permettra d'assurer la pérennité de la traverse et d'améliorer significativement le service offert à ses clients.

Cet important investissement, inscrit par le gouvernement du Québec dans le Plan québécois des infrastructures (PQI) 2021-2031, permettra non seulement d'assurer l'avenir de la traverse pour les 50 prochaines années, mais aussi d'améliorer les opérations et de bonifier de façon importante l'expérience des clients. En plus des quais et des embarcadères à proprement parler, les aires d'attente, gares, stationnement et autres équipements destinés aux clients seront aussi reconstruits à neuf selon les nouveaux standards de confort de la STQ. Datant du tournant des années 1970, les infrastructures actuelles de la traverse atteindront bientôt leur fin de vie utile.

La reconstruction sera aussi l'occasion de trouver des solutions aux enjeux de cohabitation entre la traverse et les résidents vécus dans les moments les plus achalandés de l'année, en particulier l'attente sur le réseau routier.

Comme pour tous les projets d'infrastructure de cette ampleur, la Société québécoise des infrastructures (SQI) agira comme gestionnaire de projet, en collaboration avec la STQ. Les premières études auront lieu dès cette année et si tout se déroule comme prévu, les infrastructures devraient être fonctionnelles vers la fin 2026.

Un montant de 4 M\$ est prévu cette année pour la réalisation du dossier d'opportunité. L'envergure de l'investissement nécessaire pour mener à bien l'ensemble du projet sera déterminée après cette étape.

Entre-temps, la STQ continuera à entretenir les infrastructures actuelles afin qu'elles demeurent fonctionnelles et sécuritaires. Le service sera assuré de façon continue tout au long du projet.

Faits saillants

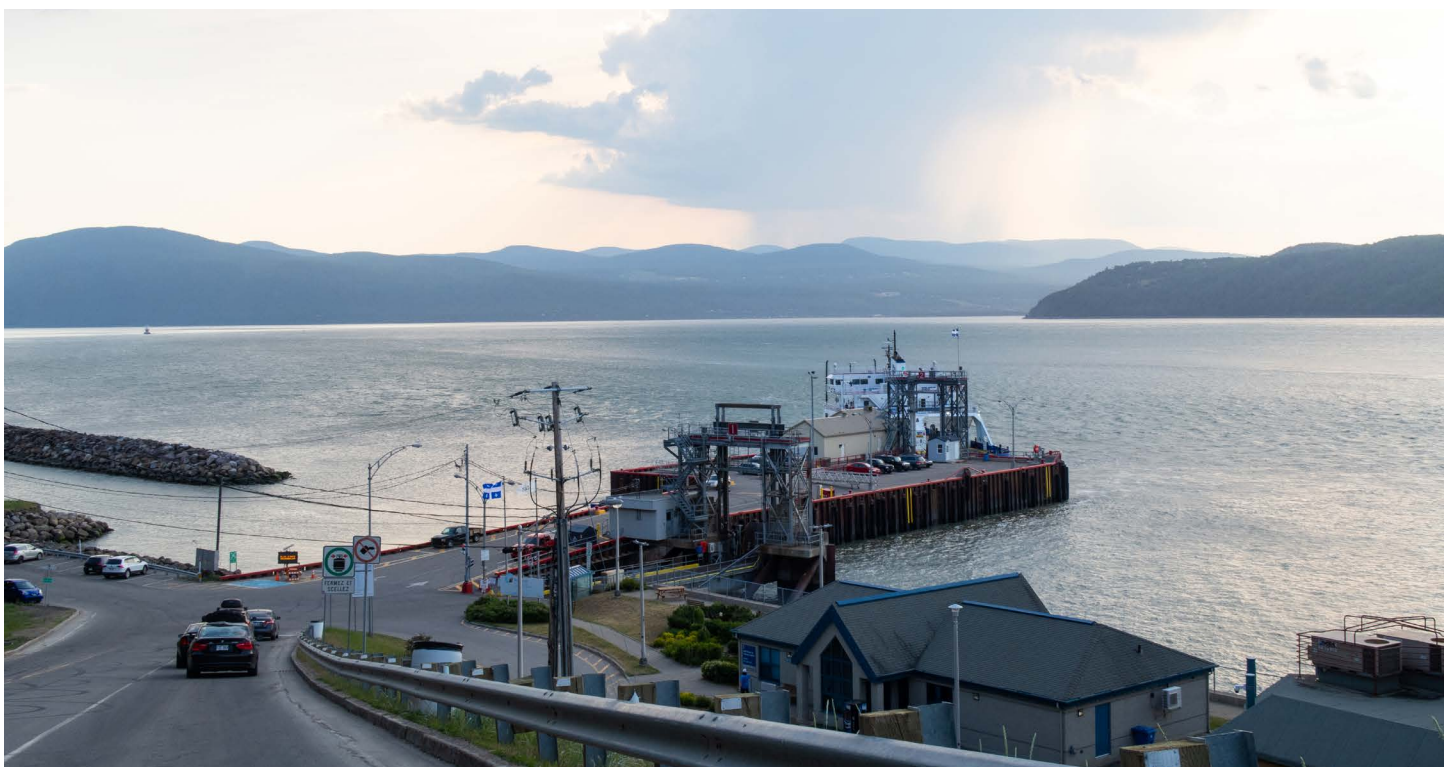
Un montant de 4 M\$ est prévu pour la réalisation du dossier d'opportunité. L'investissement nécessaire pour l'ensemble du projet sera déterminé à la conclusion du dossier d'opportunité et du dossier d'affaires.

Le dépôt du dossier d'opportunité est prévu au printemps 2022.

Le quai actuel de Saint-Joseph-de-la-Rive a fait l'objet d'une reconstruction en 1961 et celui de L'Isle-aux-Coudres en 1977.

La durée de vie estimée des nouvelles infrastructures sera de 50 ans.

Source : Société des traversiers du Québec ♦



Québec autorise le projet d'Hydro-Québec de la ligne d'interconnexion des Appalaches-Maine

Le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles et ministre responsable de la région de la Côte-Nord et de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, M. Jonatan Julien, ainsi que le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, ministre responsable de la Lutte contre le racisme et ministre responsable de la région de Laval, M. Benoit Charette, annonçaient le 14 avril dernier que le gouvernement du Québec donne son autorisation à Hydro-Québec pour réaliser le projet de la ligne d'interconnexion des Appalaches-Maine sur le territoire des municipalités régionales de comté (MRC) des Appalaches et du Granit.

Le décret autorisant le projet a été adopté au conseil des ministres le 7 avril dernier. Rappelons que ce projet a été soumis à la procédure d'évaluation environnementale, du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), dont le rapport a été rendu public en décembre dernier.

Ce décret du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques est une étape cruciale dans la réalisation de l'important projet de ligne d'interconnexion des Appalaches-Maine. Le gouvernement du Québec consolide ainsi son statut de batterie verte du nord-est de l'Amérique. L'électrification est au cœur du Plan pour une économie verte, dans une perspective de réduction de GES, en plus d'être un levier économique majeur pour le Québec.

La construction d'une ligne d'interconnexion a pour but d'accroître la capacité d'échange entre le Québec et la Nouvelle-Angleterre. Cette ligne se raccordera à la ligne de transport New England Clean Energy Connect (NECEC) qui sera construite dans l'État du Maine. Le projet permettra à Hydro-Québec d'augmenter ses exportations d'électricité, au bénéfice des Québécois. Il s'inscrit également dans les efforts de lutte contre les changements climatiques en fournissant une énergie renouvelable aux États du Maine et du Massachusetts.

Source : Cabinet du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles ♦



Approbation de la Régie de l'Énergie du Canada

Feu vert final au projet de ligne d'interconnexion vers le Maine

La Commission de la Régie de l'énergie du Canada (REC) a émis le permis le 21 mai dernier autorisant la construction et l'exploitation de la ligne d'interconnexion des Appalaches - Maine qui se raccordera au New England Clean Energy Connect (NECEC), dont la construction est entamée depuis février 2021 dans l'État du Maine. Le projet a donc obtenu toutes les autorisations nécessaires pour aller de l'avant, de Saint-Adrien-d'Irlande au Québec jusqu'à la ville de Lewiston au Maine.

L'autorisation de la REC suit une évaluation du dossier de 21 mois, incluant une période de commentaires du public.

Les travaux débiteront au cours des prochaines semaines. La mise en service des nouveaux équipements est prévue en 2023.

Rappelons que le gouvernement du Québec a autorisé le projet le 7 avril dernier, alors que la Commission de protection du territoire agricole et la Régie de l'énergie l'ont fait respectivement en décembre et en juillet 2020.

La nouvelle ligne électrique des Appalaches-Maine-NECEC permettra d'acheminer 1 200 mégawatts d'hydroélectricité du Québec jusqu'en Nouvelle-Angleterre. L'interconnexion permettra d'approvisionner le Massachusetts avec 9,45 terawattheures d'hydroélectricité propre du Québec. De plus, grâce à une entente conclue avec le Maine l'été dernier, cet État bénéficiera d'un approvisionnement de 0,5 terawattheures par année pendant 20 ans.

Selon le tracé retenu au Québec, la ligne à 320 kV à courant continu s'étendra sur 100 km entre le poste des Appalaches, situé à Saint-Adrien-d'Irlande près de Thetford Mines, et un point de raccordement situé dans la municipalité de Frontenac en Estrie, à la frontière entre le Québec et le Maine. L'ajout au poste des Appalaches d'un convertisseur qui convertira le courant alternatif en courant continu pour alimenter la nouvelle ligne est aussi prévu. La longueur du tracé au Maine est de 233 km.

Source : Hydro-Québec ♦

La Commission municipale annonce un audit de conformité sur la publication des contrats municipaux dans le système électronique d'appel d'offres (SEAO) dans cinq municipalités

La Commission municipale annonçait le 22 avril dernier qu'elle réalise un audit de conformité portant sur la publication des contrats municipaux dans le système électronique d'appel d'offres (SEAO). L'audit est réalisé à Beaconsfield, Saint-Eustache, Saint-Lin-Laurentides, Thetford Mines et Varennes, et son objectif est de s'assurer que les informations publiées sur le site du SEAO sont conformes à l'encadrement légal, notamment en termes d'intégralité, d'exactitude et de délai de publication.

Les municipalités sont tenues d'utiliser le SEAO pour différentes publications liées à leurs demandes de soumissions publiques et leurs contrats. Ce système électronique permet d'élargir l'accès aux renseignements relatifs aux contrats publics, d'améliorer la reddition de comptes en matière d'utilisation des fonds publics et de renforcer le principe de transparence. Il est donc pertinent que la Commission évalue si les municipalités publient ces informations dans les délais exigés, et si ces dernières sont complètes et exactes.

Un audit en plusieurs étapes

La première étape d'un audit est celle de l'étude préliminaire, laquelle est suivie de l'analyse détaillée dont le but est de conclure sur chacun des objectifs de l'audit. Un rapport sera ensuite publié pour présenter les conclusions ainsi que les recommandations qui découlent des travaux réalisés.

Les travaux effectués par la Vice-présidence à la vérification ne constituent ni une enquête de la municipalité, ni une tutelle, une administration provisoire, une médiation ou encore un accompagnement.

Liens connexes

Pour connaître le déroulement d'un audit, consultez le Guide à l'intention des municipalités et des organismes municipaux audités et la capsule vidéo Comprendre l'audit municipal.

Pour mieux saisir la structure et le fonctionnement actuel du système municipal québécois, connaître des processus structurants pour les activités des municipalités qui ont un impact sur les services offerts aux citoyens, et enfin avoir un éclairage sur la situation financière des municipalités, consultez le Portrait des municipalités de moins de 100 000 habitants.

Pour en savoir plus sur les activités de la Commission, suivez-nous sur LinkedIn et visitez notre site Web.

Source : Commission municipale du Québec ♦



Programme d'infrastructures municipales d'eau Plus de 3,4 M\$ pour les infrastructures d'eau à Saint-Georges

Au nom de la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation, Mme Andrée Laforest, le député de Beauce-Sud, M. Samuel Poulin, annonçait le 13 mai dernier qu'une aide financière de 3 446 930 dollars a été accordée à la Ville de Saint-Georges pour des travaux dans le cadre du Programme d'infrastructures municipales d'eau (PRIMEAU). L'aide financière est répartie pour la réalisation de trois projets distincts.

Un montant de 1 232 850 dollars est octroyé pour le renouvellement de 794 mètres de conduites d'eau sous la 18^e Rue, la 116^e Rue, la 151^e Rue, la 152^e Rue ainsi que la 7^e avenue.

Les travaux de renouvellement de 790 mètres de conduites sous les 91^e et 119^e Rues ainsi que la 5^e Avenue bénéficient d'une aide financière de 1 128 680 dollars.

Enfin, une somme de 1 085 400 dollars est accordée pour le renouvellement de 767 mètres des réseaux sous la 129^e Rue, la 110^e Rue et la 27^e Rue.

Source : ministère des affaires municipales et de l'Habitation ♦

Programme de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale

Le gouvernement du Québec passe à l'action en bonifiant l'aide financière

Afin de soutenir le développement sécuritaire du transport ferroviaire ainsi que la relance économique, le gouvernement du Québec a annoncé le 13 avril dernier l'augmentation du soutien financier pour les infrastructures de transport ferroviaire. Le programme est doté d'un budget annuel de 12 M\$, portant ainsi le total des investissements à 24 M\$ pour les deux prochaines années.

Le Programme de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale (PSITFIM) est aussi enrichi grâce à l'ajout d'un troisième volet qui a pour objectif d'identifier des sites favorisant l'intégration modale. Ce volet vise également à accroître l'offre de services en transport de marchandises ou de passagers.

« Le transport ferroviaire est un mode à considérer autant pour favoriser l'économie du Québec que pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'augmentation substantielle du budget de 4 M\$, en 2020-2021, à 12 M\$ annuellement pour les deux prochaines années contribuera à soutenir plus de projets, notamment ceux de plus grande envergure. Cela témoigne de l'écoute, de la part de votre gouvernement, des besoins des différents acteurs de l'industrie. »

François Bonnardel, ministre des Transports et ministre responsable de la région de l'Estrie

Faits saillants

Prolongé de deux ans, le PSITFIM sera en vigueur jusqu'au 31 mars 2023.

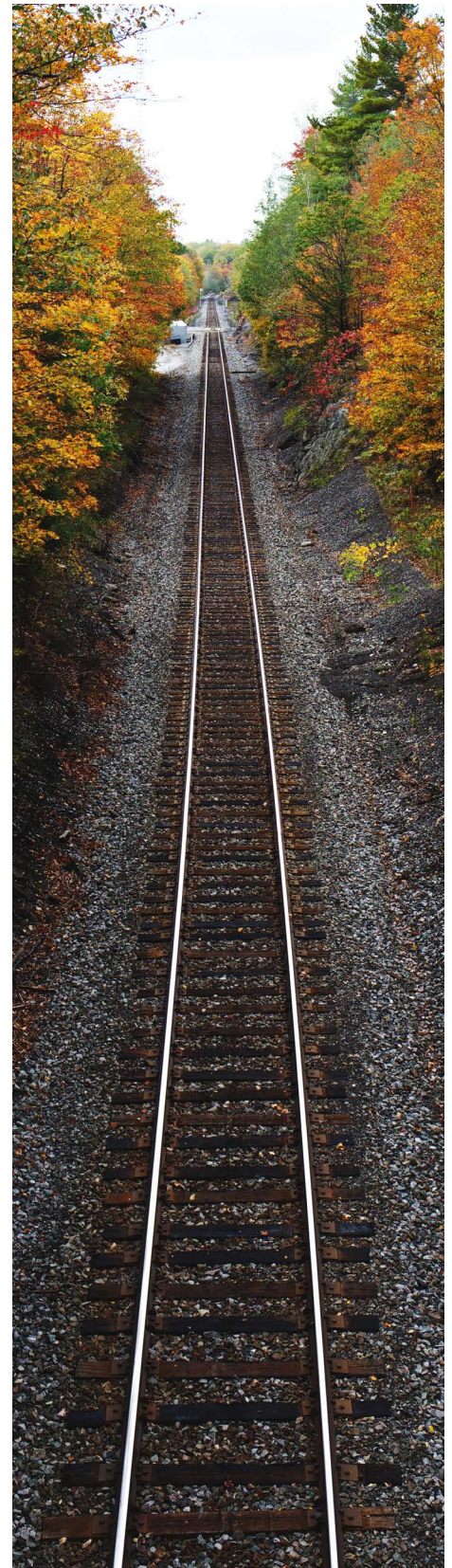
Les projets concernant les chemins de fer d'intérêt local, les trains touristiques et les chemins de fer d'entreprises effectuant du transport pour autrui, tant ceux de compétence québécoise que fédérale, seront dorénavant admissibles au programme.

Les objectifs du PSITFIM sont de :

- préserver l'intégrité du réseau ferroviaire et de ce système de transport, notamment en ce qui a trait aux impacts des changements climatiques;
- améliorer l'efficacité et la compétitivité du réseau au Québec;
- améliorer l'offre d'infrastructures;
- améliorer l'intégration au transport routier ou maritime;
- améliorer et développer le transport ferroviaire par la réalisation d'études.

Dans le cadre du budget 2020-2021, le gouvernement du Québec a prévu des investissements de 70,2 M\$ au Plan québécois des infrastructures 2020-2030 afin de donner suite aux engagements pris en décembre 2019 lors du Sommet sur le transport ferroviaire.

Source : gouvernement du Québec ♦



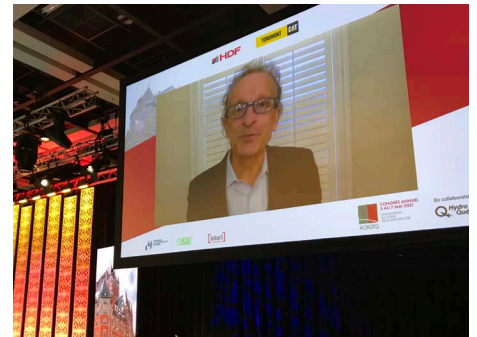
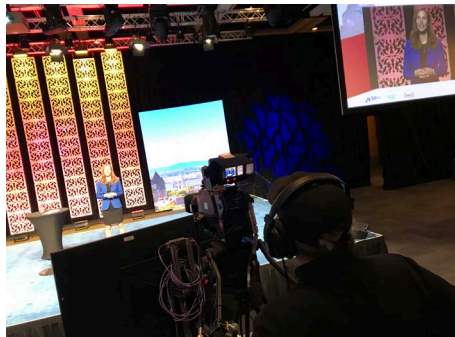
77^e congrès annuel de l'ACRGTO

Un congrès virtuel; une réussite bien réelle!

Ayant pour thème « l'innovation au cœur de la nouvelle ère », le 77^e congrès annuel de l'ACRGTO s'est tenu les 5, 6 et 7 mai dernier en formule entièrement virtuelle.

L'ACRGTO s'adapte et innove. Cette édition virtuelle a eu l'avantage de rendre disponibles aux participants toutes les présentations pendant 1 mois.

Avec des conférenciers internationaux et locaux, l'Association a mis en place des ateliers qui ont fait une différence pour ses membres dès maintenant et pour les années à venir.



23 conférences et présentations en 3 demi-journées

Conférence d'ouverture portant sur l'innovation au cœur de la nouvelle ère.

L'intelligence artificielle, la robotique et bien d'autres volets de l'innovation sont aux portes de l'industrie de la construction. Lors de cet atelier, des experts de renommée mondiale ont fait un portrait de ces thèmes qui seront névralgiques dans les années à venir. De plus, ils ont démontré comment faire pour bien intégrer l'innovation en entreprise avec des principes de gestions éprouvés et des meilleures pratiques pour favoriser son intégration auprès de la main-d'oeuvre.

Zoubeir Lafhaj, titulaire de la Chaire Construction 4.0, et Johann Goineau, chef, projet Innovation pour le Groupe COLAS à Paris, nous ont fait l'honneur d'être présents en direct de Paris.

7 grandes entrevues

Lors des grandes entrevues, l'ACRGTO s'est entretenue avec des personnalités marquantes de notre industrie :

- Jean Boulet, ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité social;
- M^e Sonia LeBel, présidente du conseil du trésor;
- François Bonnardel, ministre des Transports;
- Pierre Fitzgibbon, ministre de l'Économie et de l'Innovation;
- Sophie Brochu, PDG d'Hydro-Québec;
- Diane Lemieux, PDG de la CCQ;
- Sylvain Ouellet, vice-président du comité exécutif de la ville de Montréal.

La conférence pour tous

La conférence pour tous intitulée « La Révolution numérique : l'humain d'abord » a été présentée par Carol Allain, auteur, conférencier et formateur international. Il a partagé sa réflexion sur l'intrusion des technologies numériques toujours plus grandes dans notre quotidien et au travail.

Neuf (9) ateliers ont couvert un large choix de sujets, notamment la santé et la sécurité du travail, les nouveautés techniques, le virage numérique ou encore des questions juridiques.

Remise de prix

Prix Fernand-Houle

L'ACRGTO a remis le prix Fernand-Houle à Pierre Baillargeon. Le prix Fernand-Houle rend hommage à un entrepreneur qui s'est démarqué par un parcours entrepreneurial inspirant, une réalisation ou une carrière impressionnante dans le domaine du génie civil et voirie, et en reconnaissance pour sa contribution à son industrie.

Prix Défi prévention santé et sécurité du travail

L'ACRGTO et l'Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail du secteur de la construction (ASP Construction) ont remis le prix Défi prévention santé-sécurité du travail à Construction Kiewit.

Prix Génie-voirie en développement durable

Chaque année depuis 2008, l'ACRGTO et Constructo honorent une entreprise s'étant impliquée dans sa communauté ou ayant contribué à la protection de l'environnement ou à la préservation des ressources naturelles. Le prix Génie-voirie en développement durable a été remis à KPH Turcot.

Nouveau - Prix Innovation

Cette année, l'Association innove en mettant en place le prix Innovation qui valorise les efforts de ses membres dans la recherche de solutions innovantes permettant d'améliorer la productivité de leur organisation. Le tout premier prix Innovation a été remis à Pomerleau.

Prix Reconnaissance-mixité

L'ACRGTO souligne pour une troisième année consécutive, en collaboration avec AON, l'implication d'un entrepreneur dans la promotion de la place des femmes dans l'industrie de la construction. Le prix Reconnaissance-mixité a été remis à NouvLR.

Levée de fonds pour Leucan

C'est grâce à la générosité des participants que la levée de fonds au profit de Leucan a dépassé l'objectif. Ainsi, 2 065 \$ ont été récoltés!

Au nom de Leucan, merci!



*Merci aux
congressistes
d'avoir été au
rendez-vous!*



Merci aux nombreux partenaires, indispensables à la tenue de l'événement!

PRINCIPAL

HYDRO-QUÉBEC

PLATINE - Grands partenaires de programmation

MAGAZINE CONSTAS

SMS EQUIPEMENT INC.

TOROMONT

INSTITUTIONNELS

CNESST

CCQ

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DE L'INNOVATION (MEI)

OR

ASURANCES RICHARD POWERS INC. :
Conférence d'ouverture et partenaire de la
levée de fonds pour Leucan

INTACT COMPAGNIE D'ASSURANCE : Plate-
forme événementielle

ASP CONSTRUCTION : Prix Défi prévention en
santé et sécurité du travail et atelier

ARGENT

Remise de prix

AON : Prix Reconnaissance-mixité

ACTIVA ENVIRONNEMENT : Prix Génie-voirie
en développement durable

Grands entretiens

ENCANS RITCHIE BROS. CANADA LTÉE

FIERS ET COMPÉTENTS

J. Y. VOGHEL INC.

SOLENO INC.

W. CÔTÉ & FILS LTÉE

Conférence pour tous

CONSTRUCTIONS H.D.F. INC.

Ateliers

ACCEO SOLUTIONS INC.

BÉTON PROVINCIAL LTÉE

BRANDT TRACTORS LTD

COMPAGNIE D'ASSURANCE TRAVELERS DU
CANADA

GROUPE CONSTRUCTO

LES INDUSTRIES FIL MÉTALLIQUE MAJOR

MAESTRO TECHNOLOGIES INC.

BRONZE

ESSA-TECH

ASTUS INC.

LGD INTERNATIONAL

ROBITAILLE ÉQUIPEMENT ♦

Retour du tournoi de golf de l'ACRGTO

Le tournoi de golf de l'ACRGTO aura lieu le mardi 13 juillet 2021 au Club de golf Le Mirage à Terrebonne.

Cet événement, exclusivement réservé aux membres et à leurs invités, est un événement rassembleur important pour l'ACRGTO.

Une partie des profits du golf est remise à Leucan. Nous vous rappelons que l'ACRGTO et ses membres soutiennent Leucan depuis 20 ans cette année.

Il n'y a pas de tour cycliste cette année.

Inscriptions

Le nombre de joueurs est limité.

Les inscriptions sont ouvertes et se font exclusivement en ligne au www.acrgtq.qc.ca, menu Activités.

Païement par carte de crédit ou dépôt direct uniquement.

Horaire de la journée

9 h à 12 h Accès au champ de pratique

10 h Départs des golfeurs aux 8 minutes

9 h à 17 h Exposition de machineries

Aucun rassemblement n'est autorisé à la fin de la journée.

L'heure de départ de chaque quatuor sera confirmée le 5 juillet.

Coût

Quatuor : 1120 \$ + taxes

Joueur individuel : 280 \$ + taxes

Le billet inclut la partie de golf et la voiturette.

Pour permettre au plus grand nombre de membres d'y participer, les inscriptions se limiteront à 1 quatuor par compagnie membre.

Une liste d'attente sera constituée le cas échéant et les compagnies désirant un 2^e quatuor seront contactées suivant l'ordre des demandes.





Terrains

Dessinés et conçus par Graham Cooke, architecte réputé, les deux parcours du Mirage offrent des défis totalement différents.

L'Arizona est typique des terrains du désert de l'Arizona, chaque trou exigeant des coups de précision (target golf). D'une longueur de 6384 verges, certaines allées sont entourées de Waste Bunkers et de sept lacs. Les verts et les départs sont également surélevés de 5 à 8 pieds.

Le Carolina se distingue par son style traditionnel en offrant des défis stratégiques. D'une longueur de 6 805 verges, il a été conçu aussi avec des départs séparés et des verts surélevés de 5 à 8 pieds, protégés par des fosses de sable et entourés de monticules. Six lacs de grandeurs variées agrémentent et augmentent les difficultés du parcours.

Application mobile

Grâce à l'application spécialisée Green19, les golfeurs pourront :

- Saisir leur pointage directement sur leur téléphone mobile et consulter le classement des équipes en temps réel;
- Connaître la distance exacte qui les sépare du vert grâce au GPS;
- Localiser facilement la position exacte du vert en cas de vision obstruée, grâce à la réalité augmentée;
- Partager des photos auprès de tous les participants du tournoi;
- Avoir une vision globale de l'allée, identifier des trappes et des embuches à éviter grâce à la vue satellite.

Partenariats

Devenez partenaire

Dans un environnement des plus invitants, cette activité représente une excellente opportunité de visibilité. Un plan de partenariats variés et attrayants a été élaboré pour répondre à vos besoins de communication / marketing auprès des membres de l'ACRGTO.

Pour toute information merci de contacter Marie-Josée Banville au 1 800 463-4672 ou au 418 529-2949 ou par courriel à l'adresse : mjbanville@acrgtq.qc.ca. ♦

130 M\$ dans les douze prochains mois

Lancement d'une grande offensive de transformation numérique des entreprises de toutes les régions du Québec

Le gouvernement du Québec annonçait le 29 mars dernier le lancement de l'**Offensive de transformation numérique (OTN)**, une initiative stratégique pilotée par le ministère de l'Économie et de l'Innovation, afin d'accélérer le virage numérique des entreprises de l'ensemble des secteurs d'activité et des régions du Québec. Une enveloppe de 130 millions de dollars avait été accordée à cette initiative lors de la mise à jour budgétaire de novembre 2020.

L'OTN vise à mobiliser les partenaires stratégiques de l'écosystème de développement économique et des réseaux d'expertise, et à concerter leurs actions. L'objectif : soutenir davantage les entreprises souhaitant entreprendre ou consolider une démarche de transformation numérique. Parmi les partenaires stratégiques figurent Investissement Québec, la Banque de développement du Canada, le Fonds de solidarité FTQ, le Mouvement Desjardins et la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Le ministère de l'Économie et de l'Innovation annonce aujourd'hui les deux premières initiatives financières de l'OTN. Les organisations Inno-centre et Groupe BIM du Québec se voient attribuer une aide financière totalisant 33,7 millions pour la réalisation de leurs projets.

Groupe BIM du Québec

Le ministère de l'Économie et de l'Innovation attribue une contribution financière non remboursable de 13,7 millions de dollars au Groupe BIM du Québec afin d'appuyer un projet visant la transformation numérique du secteur de la construction.

L'initiative prévoit notamment la réalisation de plus de 350 diagnostics numériques et plans d'implantation du numérique auprès d'entreprises du secteur de la construction. Elle permettra également d'offrir un accompagnement et de la formation à plus d'une centaine d'entreprises souhaitant implanter des solutions numériques.

Inno-centre

Le ministère de l'Économie et de l'Innovation accorde une contribution financière non remboursable de 20 millions de dollars à Inno-centre afin de soutenir un projet évalué à plus de 43,8 millions de dollars.

L'initiative vise à accompagner des PME dans l'évaluation et le développement de leurs stratégies d'affaires et leurs démarches de transformation numérique afin d'accélérer leur croissance et d'accroître leur compétitivité. Les entreprises ciblées pourront ainsi profiter de services-conseils de qualité, offerts par Inno-centre et ses partenaires professionnels et financiers, afin d'entreprendre et de réussir leur virage numérique ainsi que de maximiser leur productivité.

Source : le gouvernement du Québec ♦

Carrefour des membres associés

Groupe Constructo annonce un partenariat avec Elenco

Groupe Constructo, leader de l'information stratégique dans la construction, conclut le 5 mai un partenariat d'affaires avec **Elenco**, une plateforme performante d'invitation à soumissionner ainsi qu'un répertoire de sous-traitants dans le domaine de la construction.

Par ce partenariat, les entreprises de l'industrie de la construction auront accès à une offre de services davantage étoffée, répondant à un besoin important de rapidité et d'efficacité dans leurs soumissions. De plus, cette entente permettra d'accroître les efforts pour développer le marché à l'échelle du Québec d'abord et dans le reste du Canada ensuite.

La plateforme développée par Elenco répertorie, classe et géolocalise avec leurs coordonnées toutes les entreprises de construction au Québec, sans compter nombre de fournisseurs essentiels pour mener un chantier à bien. Elle permet ainsi aux entrepreneurs de trouver rapidement en un seul lieu tous les soumissionnaires dont ils ont besoin pour formuler des soumissions, tant publiques que privées, dans le secteur du bâtiment institutionnel, commercial et industriel.

Source : Constructo ♦

Nouveaux membres

3M CANADA

7290, rue Frederick Banting
St-Laurent, (QC) H4S 2A1
Tél. : 514 605-2810
Membre associé
Représentant ACRGTQ : Steeve Giasson
Fournisseur
Activités : Communications (radios, téléphones, etc.)

CAUTIONNEMENT EXPERT INC

6405, rue Christophe-Pélissier
Trois-Rivières, (QC) G9A 5C9
Tél. : 819 519-5666
<https://www.cexpert.ca>
Membre associé
Rep. ACRGTQ : Mathieu Bellerive-Villemure
Fournisseur
Activités : Assurances et cautionnements.

CONSTRUCTION T.R.B. INC.

991, rue Lauzanne
Saint-Jérôme, (QC) J5L 1V8
Tél. : 450 438-3783
Télééc. : 450 438-2052
info@e-tgc.com
Membre régulier
Représentant ACRGTQ : Mélanie Lévesque
Entrepreneur général
Activités : Aqueducs, égouts, canalisations; déneigement; travaux génie voirie.

PAVAGE DESJARDINS INC.

4115, rue Lavoisier
Boisbriand, (QC) J7H 1N1
Tél. : 450 275-5667 | 514 377-8914
Membre régulier
Représentant ACRGTQ : Ariane Mathieu
Représentant technique : Maude Desjardins
Rep. adm./ventes : Simon Desjardins
Entrepreneur spécialisé
Activités : Ponts et viaducs; Routes, terrassement et voirie; Chaussées d'asphalte (pose, planage, pulvérisation, scellement de fissures, etc.); Chaussées de béton; Trottoirs, bordures et chaînes de rue.

PURLIFT INC.

2101, Rue Halpern
Saint-Laurent, (QC) H4S 1S3
Tél. : 514-613-6112
<https://www.purlift.com/>
Membre régulier
Représentant ACRGTQ : Pierre Angell
Entrepreneur spécialisé
Activités : Aqueducs, égouts, canalisations; Barrages, digues, bassins de rétention; Ponts et viaducs; Tunnels et métros; Routes, terrassement et voirie; Pose de pieux et ouvrages de soutènement; Chaussées d'asphalte (pose, planage, pulvérisation, scellement de fissures, etc.); Trottoirs, bordures et chaînes de rue; Bétonnage (coffrage, forage, injection, etc.); Voies ferrées; Béton de ciment, ciment et produits en béton (tuyaux, etc.); Produits de soutènement, pieux

RAIL CANTECH

650, Boulevard Lionel Boulet
Varenes, (QC) J3X 1P7
Tél. : 450 652-3010
Fax : 450 652-5250
martial.major@railcantech.com
Membre affilié
Représentant ACRGTQ : Martial Major
Entrepreneur général
Entrepreneur spécialisé
Activités : Déneigement; Voies ferrées.



Tournoi de golf de l'ACRGTO
Le mardi 13 juillet 2021
au Mirage, à Terrebonne

**FIERS
ET COMPÉTENTS**.COM
FORMATION
DANS L'INDUSTRIE
DE LA CONSTRUCTION

Formation de la main-d'œuvre

Pour vos besoins en formation, n'hésitez pas à contacter
Jean-Marc Jacob, conseiller en formation à l'ACRGTO.

1 800 463-4672 | jmjacob@acrgtq.qc.ca



Soirée Construire l'espoir au profit de Leucan

Réservez votre 4 novembre prochain! L'ACRGTO vous prépare
une soirée souper-spectacle mémorable!



À faire cette semaine

- s'inscrire au tournoi de golf de l'ACRGTO avant qu'il ne soit complet!
- S'inscrire à l'une des formations sur le harcèlement données par les avocats de l'Association.