

Sommaire

- 2 Mot du président
- 3 Mot de la directrice générale
- 4-5 Cyclo-Golf 2023
une année de records !
- 6-7 L'ACRGTO vous invite à son
colloque en prévention,
santé et sécurité du travail
- 8 Soirée Construire l'espoir
et autres événements
- 9-11 Adoption de l'omnibus
réglementaire 2 en matière
environnementale
- 12 Montréal : problématique liée
à la pose de signalisation
temporaire
- 13-14 Hydro-Québec se questionne
à propos de l'énergie
nucléaire
- 15 Nouvelle entité au ministère
des Transports ?
- 16-17 REM de l'Est : retour à la
table à dessin
- 18-19 Plan d'action en sécurité
routière 2023-2028
- 20 Cour d'appel : maintien d'une
condamnation pour
négligence criminelle
- 21 En bref : nouvelles ressources
au sein de l'ACRGTO





Un été 2023 mouvementé!

Alors que l'été se veut normalement une période tranquille, celui de cette année fut mouvementé dans l'actualité.

Si certains projets d'infrastructures se sont poursuivis ou ont même abouti, d'autres ont tiré les politiciens hors de leurs vacances!

Retour sur les grands dossiers de l'été 2023.

Les grandes infrastructures dans la Ville de Québec...

À Québec, plusieurs projets sont sur la table, mais deux nous intéressent davantage puisque le sort de l'un est tout aussi nébuleux que le sort de l'autre!

En mai, le Gouvernement du Québec nous présentait une nouvelle mouture du 3^e lien puisque le projet précédent (le bi-tube) était désormais évalué à plus de 10 milliards de dollars. Selon les élus, les nouvelles données d'achalandage routier ne justifiaient plus cet investissement. Le nouveau projet – un tube sous-terrain unique dédié au transport en commun – devrait théoriquement coûter moins cher. Dans les dernières semaines, dû à l'élection dans le comté de Jean-Talon, des rumeurs nous ont laissés croire que le gouvernement savait déjà depuis un certain temps qu'il ne ferait tout simplement pas de

troisième lien à Québec. Néanmoins, le premier ministre a démenti cette rumeur et laisse savoir, encore aujourd'hui, que les détails du projet s'en viennent. Par ailleurs, rappelons que le gouvernement se laisse la possibilité de réviser le projet aux 5 ans afin de répondre adéquatement à la réalité de la Ville de Québec.

Pendant ce temps, le tramway de la Ville de Québec évolue en parallèle. Si le maire de Québec a fait savoir que le coût du tramway dépasserait maintenant 4 milliards de dollars, la rumeur des dernières semaines rapportée par les radios – ni démentie par le municipal ni par le provincial – parle plutôt d'un coup minimal de 8 milliards de dollars se rapprochant dangereusement du seuil de non-acceptabilité du troisième lien. Le maire Bruno Marchand maintient que le projet se fera, mais qu'il n'a pas l'intention de laisser les consortiums faire exploser injustement la facture. Certains chroniqueurs et certains experts, quant à eux, commencent à remettre en doute la réalisation du projet.

... et à Montréal

À Montréal, le REM a débuté ses activités et est maintenant offert au public.

Le prochain grand projet est celui du REM de l'Est devenu le Projet structurant de l'Est. Je vous invite à poursuivre la lecture de ce MEDIA pour avoir un portrait de la situation. Essentiellement, malgré un nouveau projet sous-terrain présenté par un comité de travail de l'ARTM et l'approbation de certains élus sur l'île de Montréal, la proposition de desserte dans la couronne nord de l'île et (surtout) la facture de 36 milliards de dollars ont freiné sec le projet. L'ARTM est présentement à la recherche de solutions.

Le manque énergétique au Québec

Enfin, je ne peux passer sous silence la fameuse question du nucléaire au Québec. Encore une fois, vous trouverez un portrait de la situation dans les pages de ce MEDIA. En résumé, Hydro-Québec est mandatée d'évaluer une éventuelle relance de Gently-2 et du type de réacteur qu'on y trouverait. Présentement, l'opinion publique est incertaine et l'espace médiatique est très critique. Le gouvernement recherche un scénario d'équilibre entre le social, l'environnemental et l'économie. Advenant qu'il le trouve, celui-ci fera face à un grand défi de communication vers les Québécois.

Par ailleurs, rappelons-nous que l'ère des surplus énergétique au Québec est terminée. Les projections sont présentement pessimistes quant à nos projets d'avenir. On virage trop accentué vers l'énergie électrique pour nos besoins quotidiens est présentement non envisageable sans nouvelles infrastructures, et c'est sans parler de dizaines de projets de développement économique qui sont en attentes.

L'ACRGQTQ compte suivre l'évolution de ces dossiers afin d'y représenter adéquatement ses membres auprès des instances décisionnelles.

Je vous souhaite une bonne fin d'été et un bel automne,

Steve Gonthier
Président du conseil d'administration de l'ACRGQTQ



L'ACRGTQ vous donne rendez-vous à l'automne!

Ça y est! La période estivale tire à sa fin et avec elle arrive la grande rentrée!

Les vacances s'achèvent, les Québécois retournent au travail – d'autres poursuivent leur sprint quant au développement de nos infrastructures! – et les politiciens rentrent dans leurs conseils municipaux, à l'Assemblée nationale à Québec ou encore au Parlement à Ottawa.

Alors que l'été se veut normalement une période tranquille dans l'actualité, celui de cette année fut mouvementé. En plus des dossiers évoqués dans le mot de notre président, je vous rappelle également ceux de l'éventuelle agence gouvernementale dédiée au transport en commun, la nouvelle réglementation en matière de sécurité des transports ou encore, l'élection partielle à Québec qui sert de prétexte pour la rentrée parlementaire à venir.

Et pendant ce temps-là, malgré tout, il y a la vie associative à l'ACRGTQ qui se poursuit! Voici un survol des prochains rendez-vous que nous vous proposons.

Colloque en Prévention, Santé et Sécurité du Travail de l'ACRGTQ 2023

J'aimerais d'abord vous inviter au 3e colloque en prévention, santé et sécurité du travail de l'ACRGTQ.

L'édition de cette année se tiendra à Trois-Rivières à l'Hôtel Delta, le 18 octobre. Plusieurs conférences de partenaires et d'experts vous seront offertes afin de partager des expériences et des connaissances qui pourront vous aider dans vos milieux de travail.

La conférence de cette année sera offerte par l'historien Laurent Turcot, professeur à l'UQTR spécialisé dans l'histoire sociale et culturelle du Québec et de l'Europe. Fondateur de la chaîne YouTube L'Histoire nous le dira avec plus de 450,000 abonnés, M. Turcot vous proposera un retour sur l'évolution historique des normes de santé et sécurité du travail. C'est à ne pas manquer!

La soirée Construire l'espoir 2023

Depuis 22 ans, l'ACRGTQ soutient Leucan via plusieurs de ses activités. Depuis 2021, grâce à la contribution des membres, nous avons dépassé l'impressionnante somme de 1 million de dollars.

La cause me tient particulièrement à cœur. En mon nom et celui des enfants malades et de leurs familles, je vous remercie.

J'en profite pour vous inviter à nous rejoindre le 23 novembre prochain au Cabaret du Casino de Montréal pour le spectacle Les Nuits de la Havane au profit de Leucan. Vous trouverez les détails dans les prochaines pages.

Congrès 2024 de l'ACRGTQ

À mettre dans vos agendas: notre 80e congrès se tiendra au Centre des congrès de Québec et à l'Hôtel Hilton Québec les 23, 24 et 25 janvier 2024. Les inscriptions débiteront à la mi-octobre. Plus de détails vous seront communiqués dans les prochaines semaines.

Je vous souhaite une bonne rentrée, un automne des plus fructueux et j'espère vous rencontrer lors de nos événements !

Me Gisèle Bourque
Directrice générale de l'ACRGTQ

Le Cyclo-Golf 2023 de l'ACRGQTQ : une année de records !

Le 18 juillet dernier se tenait le Cyclo-Golf de l'ACRGQTQ.

Cette année, l'organisation a atteint différents niveaux records de participation :

46 cyclistes ont parcouru entre 75 et 95 km; 336 golfeurs ont participé au tournoi sur les deux terrains du Club de Golf Le Mirage; 462 membres et partenaires se sont réunis lors du souper en soirée.



Félicitations à l'équipe Toromont-CAT (Louis Chalifoux, Michel Giroux, Jean-Yves Grand et Kevin Lacasse) qui a remporté le tournoi sur le terrain Arizona!

Félicitations à l'équipe Cegerco Inc. (Marie-Claude Baril, Jean-François Coudé, Olivier Turcotte et Éric Veilleux) qui a remporté le tournoi sur le terrain Carolina !



Par ailleurs, l'ACRGQTQ soutient annuellement Leucan à travers ses différentes activités. Un moitié-moitié a été organisé lors du Cyclo-Golf et au total, c'est une somme – elle aussi record – de 4000\$ qui a été remise. Un merci tout spécial à M. Kevin Lacasse qui a remporté le tirage du moitié-moitié et qui a choisi d'ajouter son prix à la somme remise par l'ACRGQTQ.

Enfin, l'ACRGQTQ tient à remercier l'ensemble de ses partenaires sans qui l'organisation de l'événement n'aurait pas été possible. Un merci particulier aux trois grands collaborateurs Travelers, Fiers et Compétents ainsi que Garda World.

MERCI AUX PARTENAIRES 2023

GARDAWORLD

**FIERS &
COMPÉTENTS**
PERFECTIONNEMENT EN CONSTRUCTION

TRAVELERS

Grands collaborateurs

GardaWorld, Tour cycliste
Fiers et compétents, Brunch et Conseil de pro aux champs de pratique
Travelers, Cocktail après-golf et Vins au souper

Affichez-vous

Ali Excavation, Voiturettes
Toromont CAT Québec, Fanions sur les verts

Intact Assurance, Balles de golf

Démarquez-vous

David Couture - AI Groupe financier, Bouteille d'eau réutilisable
I-tech solutions, Application mobile Green 19

Équipement SMS, Photo souvenir
J. Y. Voghel, Smoothies à l'accueil

Rencontrez les joueurs

Accéo solutions, Breuvage au 9 1/2
Brandt Tractor, Concours Balle sur le vert
Constructo, Breuvage santé
Enterprise location d'autos et de camions, Collation
Financement d'équipement TD Canada, Concours Vitesse de la balle
Groupe financier Power, Concours Frappez fort avec Powers
Groupe signalisation, Concours Deveniez le nombre de balles
Jacques Dufort - IG Gestion de patrimoine, Fruits frais
Location d'équipements Cooper, Mini-svoulaki
PSC, Collation
Solenio, Bière

ACRGTQ-Mission en Europe, Concours trou d'un coup
Cactusoft, Surprise glacée au 9 1/2
Côté, Pizza au 9 1/2
Groupe conseil B & G, Hot-dogs
Garier, Concours Coup d'adresse
Groupe Newtown, Breuvage alcoolisé
Guy Griffiths, Kiosque au 9 1/2 - Objets promotionnels
Leucan, Moitié-moitié
Maestro technologies, Vins et fromages
Robitaille équipement, Collation
Wajax, Mini-burger

Machineries en exposition

Atelier RF
Béton provincial
Équipement SMS

Brandt Tractor
Côté liée
Wajax

Les photos souvenirs du Cyclo-Golf 2023 sont disponibles sur la page Facebook de l'ACRGTQ.



Colloque en prévention, santé et sécurité du travail

Mercredi, 18 octobre, à l'hôtel Delta de Trois-Rivières

Coût et inscriptions

Les inscriptions en ligne sont en cours.

Événement pour les membres exclusivement
Nombre de places limitées

95\$ + taxes

L'ACRGQTQ présente son troisième colloque en prévention santé et sécurité du travail. Cet événement se tiendra le mercredi 18 octobre 2023 à l'hôtel Delta de Trois-Rivières. Il s'agit d'une journée bien remplie où des représentants d'Hydro-Québec, de la CNESST et du MTMD feront des présentations.

Aussi, certains membres de l'Association viendront présenter leurs histoires et leurs projets quant à la prise en charge de la santé et sécurité au travail.

La journée se terminera avec une présentation spécialement développée pour nous par l'historien Laurent Turcot portant sur l'évolution de la santé et de la sécurité sur les chantiers.

C'est à ne pas manquer !

Participants visés

Dirigeants d'entreprise, cadres supérieurs, gestionnaires des chantiers de construction et personnel en prévention, santé et sécurité.

Les inscriptions se font en ligne au :

www.acrgtq.qc.ca/evenements/colloque-sst/



**Colloque en
prévention, santé
et sécurité du travail**

Le 18 octobre 2023, de 9 h à 16 h 45
Hôtel Delta de Trois-Rivières
Activité réservée aux membres. Places limitées.

Partenaire majeur :



En collaboration avec :



Association paritaire
pour la santé et la sécurité du travail
du secteur de la construction

Dans le cadre du colloque en prévention, santé et sécurité du travail, Hydro-Québec vous présente l'article suivant.

Hydro-Québec : La santé comme priorité

La santé et la sécurité des travailleuses et travailleurs a connu une transformation significative à Hydro-Québec au fil des dernières années, alors qu'elle accorde une attention croissante à la prévention sur les chantiers de construction. Aujourd'hui, Hydro-Québec est un leader en matière de proactivité, un élément crucial de la santé et sécurité du travail.

Un tragique accident de trop

Hydro-Québec, l'un des plus grands producteurs d'électricité propre au monde, alimente en électricité les foyers québécois depuis des décennies. L'entreprise mène de nombreux chantiers afin de se doter d'installations et d'équipements nécessaires pour remplir sa mission, soit d'assurer la distribution d'électricité à sa clientèle.

Le décès d'un quatrième travailleur au chantier de la Romaine a été un moment charnière pour l'entreprise qui a amorcé un virage en santé-sécurité. Malgré de bonnes statistiques en matière d'accident de travail comparativement à celles de l'industrie, elle s'est fixé comme priorité de s'assurer que ses employées et employés travaillent et retournent en toute sécurité à la maison, auprès de leur famille.

L'engagement d'Hydro-Québec envers les travailleuses et travailleurs a contribué à créer une culture de sécurité bidirectionnelle, où chaque personne, sous-traitant ou sous-traitante sait qu'elle ou qu'il peut exercer ses fonctions dans un environnement sécuritaire et signaler toute situation à risque.

Formation et sensibilisation

Un des piliers qui contribue au succès d'Hydro-Québec en matière de santé et de sécurité sur les chantiers réside dans la formation et la sensibilisation. Une équipe de 60 agentes et agents de changement, désignés par leurs paires et pairs et formés pour intervenir auprès de leurs collègues lors d'une situation à risque, a été mise en place au chantier de la Romaine. Les rencontres de début de quart ont été orientées en grande partie sur la santé et sécurité du travail et ont porté sur des observations sur le terrain, la rétroaction sur les incidents et la détermination des risques associés, y compris les mesures de contrôle. Des méthodes de travail adaptées aux besoins des travailleuses et travailleurs, approuvées, diffusées et devant être comprises ont été exigées afin d'en assurer leur application sécuritaire sur le terrain.

De plus, l'entreprise organise régulièrement des campagnes de sensibilisation pour rappeler à toutes et à tous l'importance de la sécurité. Ces campagnes incluent des séances d'information et des ateliers de démonstration. En guise d'exemple, une niveleuse, une déneigeuse ou un camion de 50 tonnes a été installée près de la cafétéria afin que tout le monde puisse découvrir les angles morts avec lesquels les conductrices et conducteurs de ces gros véhicules doivent composer.

La technologie en renfort

Hydro-Québec investit également dans des technologies de pointe pour améliorer la sécurité sur ses chantiers et dans ses activités. Les innovations technologiques telles que les drones et les capteurs intelligents sont utilisées pour surveiller les équipements et ainsi diminuer les risques potentiels. Elles permettent d'éviter complètement certains risques autrefois habituels. L'utilisation de la réalité virtuelle et de la réalité augmentée dans la formation sont d'autres exemples impressionnants de l'engagement d'Hydro-Québec à l'égard de la sécurité. Ces technologies immersives offrent des simulations réalistes qui aident les travailleuses et travailleurs à se préparer à faire face à des situations dangereuses sans mettre en péril leur sécurité.

Tout au long du cycle de vie d'un projet

L'entreprise utilise aussi une approche d'intégration de la sécurité dans la conception d'un projet (safety by design) qui met en pratique les principes d'ingénierie et d'intégration de la gestion des risques liés aux activités de construction, d'installation, de maintenance, d'exploitation et, éventuellement, de la mise hors service des installations. Cette méthode permet d'anticiper et de déterminer méthodiquement les dangers et les risques qui leur sont associés. Ces actions ne peuvent se réaliser sans la participation active des entrepreneurs lors de la planification et de la réalisation des travaux ainsi que des bilans.

La santé est essentielle pour Hydro-Québec. Dans cette optique, l'entreprise forme ses infirmiers et infirmières afin de leur donner un rôle élargi pour qu'elles ou qu'ils puissent réaliser des interventions adaptées auprès des travailleuses et travailleurs et lors de situations d'urgence. De plus, la présence de conseillères et conseillers – Santé permet de mettre en place des programmes de prévention, de sensibilisation et des séances d'information en lien avec la santé au travail.

Collaboration et communication

En matière de santé et sécurité du travail, l'une des clés du succès consiste dans la collaboration étroite avec les entreprises sous-traitantes et les partenaires. Hydro-Québec s'efforce de créer une culture de sécurité partagée, où chacun et chacune joue un rôle actif dans la promotion de la sécurité. Toutes les paires d'yeux aident à repérer les risques. Tout le monde doit réagir avant qu'un drame ne survienne. La communication est essentielle dans cette démarche. C'est pourquoi Hydro-Québec organise régulièrement des réunions de sécurité où les personnes peuvent exprimer leurs préoccupations et leurs idées. Cette approche favorise un dialogue ouvert puisque la responsabilité de la santé et de la sécurité incombe à toutes et à tous.

Les efforts d'Hydro-Québec en matière de santé et sécurité du travail portent leurs fruits. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : le nombre d'accidents du travail sur ses chantiers a considérablement diminué au fil des ans, ce qui témoigne de l'efficacité des initiatives mises en place. La culture en santé-sécurité à Hydro-Québec a été reconnue à l'échelle nationale et internationale, ce qui en fait un modèle à suivre pour les entreprises de construction.



22e SOIRÉE-SPECTACLE CONSTRUIRE L'ESPOIR

Jeudi 23 novembre au Cabaret du Casino de Montréal

Plongez dans l'effervescence des rythmes latins avec Les Nuits de la Havane

Ce spectacle envoûtant vous transporte au cœur de la musique latine grâce à une fusion de voix, musiciens et danseurs talentueux.

Sous la direction de Vincent Egret, laissez-vous emporter par une soirée festive où l'énergie contagieuse vous invite à vous perdre dans les rythmes enivrants de la Havane.

Choisissez votre table en ligne et réservez
Les places sont limitées

Le coût du billet est de 330\$ par personne incluant un don de 120\$ (non-taxable) qui sera remis directement à Leucan. Un reçu de charité sera mis au nom de l'entreprise qui paient les billets et acheminé en début d'année 2024.

Tables pour 4 – 1 320\$
Tables pour 6 – 1 980\$
Table pour 8 – **complet**

Depuis 22 ans maintenant, l'ACRGQTQ soutient Leucan. D'ailleurs, l'impressionnante somme de 1 million de dollars a été atteinte en 2021. Enfin, depuis autant d'années, les membres soutiennent également Leucan via leurs participations au Congrès annuel et au Cyclo-Golf de l'ACRGQTQ.

Les inscriptions se font en ligne au :

<https://www.acrgtq.qc.ca/evenements/soiree-leucan-2023/>

80e CONGRÈS ANNUEL LES 23, 24 ET 25 JANVIER 2024

Centre des congrès de Québec et Hilton Québec

Les inscriptions débuteront le 12 octobre.
Événement pour les membres exclusivement.

Il sera possible de réserver un espace comme exposant au Quartier des affaires.

Le plan de partenariat est en développement. Les partenaires 2023 auront une invitation à renouveler leur commandite pendant le mois de septembre.

Adoption de l'omnibus réglementaire 2 en matière environnementale

Le 21 juin dernier étaient publiés à la Gazette officielle du Québec les textes finaux des projets de règlements modifiants, entre autres :

_____ le Règlement sur les carrières et sablières (RCS) ;

_____ le Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère (RAA) ;

_____ le Règlement sur les usines de béton bitumineux (RUBB) ;

_____ le Règlement sur la gestion de la neige, des sels de voirie et des abrasifs (RNeige) ;

_____ le Règlement sur les usines de béton bitumineux (RUBB) ;

_____ le Règlement concernant la traçabilité des sols contaminés excavés (RTSCE) ;

_____ le Règlement sur l'encadrement des activités en fonction de leur impact sur l'environnement (REAFIE) ;

Vous trouverez l'ensemble des documents concernant l'omnibus réglementaire, dont les versions officielles des textes réglementaires à l'adresse suivante :

www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/projet-omnibus-2023/index.htm

L'ACRGQTQ avait émis ses recommandations, basées sur les commentaires de ses membres, au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) lors des préconsultations ainsi qu'au moment de la consultation publique tenue l'hiver dernier.

Peu de modifications ont été apportées aux projets de règlements entre la version soumise à la consultation publique et la version officielle. Néanmoins, certains commentaires exprimés par l'ACRGQTQ et ses membres se sont concrétisés par des modifications réglementaires. Nous poursuivrons nos représentations et nos discussions avec le Ministère afin de continuer d'encourager l'évolution de la réglementation et des pratiques environnementales adaptées à l'industrie.



Vous trouverez ci-après un résumé des changements réglementaires adoptés et propres à l'industrie du granulat et au domaine du génie civil et de la voirie.

Dates d'entrée en vigueur des changements réglementaires

Règlements visés	Dates d'entrée en vigueur complète
RCS	18 décembre 2023
RAA	6 juillet 2023
RUBB	18 décembre 2023
RNeige	18 décembre 2023
RTSCE	6 juillet 2023
REAFIE	Article 113 – 18 décembre 2023 Article 284 – 6 juillet 2023

Règlement sur les carrières et sablières

Certaines recommandations de l'ACRGTQ ont été incorporées aux modifications réglementaires. Essentiellement, les modifications à ce règlement sont les suivantes

Ajout de la faculté d'entreposer ou d'éliminer dans une carrière ou une sablière les poussières récupérées des dépoussiéreurs à sec utilisés par une usine de béton bitumineux (23 RCS);

Ajout de la faculté d'utiliser les poussières récupérées des dépoussiéreurs à sec utilisés par une usine de béton bitumineux pour la restauration et le réaménagement d'une carrière ou d'une sablière (42 RCS);

Dans le cas d'une carrière, ajout de la faculté d'utiliser du béton de catégorie 1 pour la construction d'une infrastructure, notamment comme couche drainante ou pour une aire de stationnement, de circulation ou d'entreposage dans le cadre de la restauration et du réaménagement (42 RCS);

Ajout de la faculté d'enfourer des sols contenant des espèces floristiques exotiques envahissantes dans le cadre du réaménagement et de la restauration (44 RCS);

Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère

Les amendements qui nous concernent et qui avaient été proposés dans le projet de modification du RAA ont été adoptés tels quels, malgré nos représentations à ce sujet. En voici un résumé :

Ajout de définitions relativement aux termes suivants : « établissement d'enseignement, établissement de santé et de services sociaux, établissement touristique, habitation (3 RAA);

Ajout de l'obligation de fournir au ministre, à sa demande, toute donnée inscrite dans un registre ou autre document enregistré par un système de mesure et d'enregistrement en continu des émissions (5 RAA) ;

Retrait du terme « fixe » à la notion de « source de contamination » relativement à l'interdiction de construire ou de modifier une telle source s'il est susceptible d'en résulter une augmentation de la concentration dans l'atmosphère d'un contaminant mentionné à l'Annexe K au-delà de la valeur limite prescrite pour ce contaminant ou au-delà de la concentration d'un contaminant pour lequel la valeur limite est déjà excédée (197 RAA);

Ajout de la précision à l'effet que la concentration de contaminant doit être calculée pour l'ensemble des sources de contamination (202 RAA).

Règlement sur les usines de béton bitumineux

Les amendements portant sur le RUBB demeurent les mêmes et concernent la concentration de contaminants et le pH des eaux rejetées dans l'environnement par l'exploitation de l'usine afin de les harmoniser aux normes du RCS (15 et 16 RUBB).

Règlement sur la gestion de la neige, des sels de voirie et des abrasifs

Certaines modifications touchent le cadre d'exploitation d'un centre d'entreposage et de manutention de sels de voirie et d'abrasifs :

Précision à l'effet que les aires doivent être aménagées de manière que les eaux de ruissellement provenant de l'extérieur ne puissent y pénétrer notamment par l'aménagement de fossés périphériques ou de tout autre système de captage (9 RNeige);

Modification de la fréquence de l'inspection visuelle des aires d'entreposage, de manutention et de chargement de façon hebdomadaire (10 RNeige);

Ajout de l'exigence à l'effet que les aires de manutention et de chargement doivent être exemptes, en tout temps, d'accumulation de sels et d'abrasifs résultant des opérations de manutention et de chargement (10 RNeige).

Règlement concernant la traçabilité des sols contaminés excavés

Des précisions ont été apportées au regard de la personne qui est tenue de fournir l'attestation notamment à l'effet qu'un professionnel au sens du Code des professions ou une personne autorisée par un ordre professionnel en ce sens sont habilités à donner cette attestation.

Par ailleurs, seul le titulaire d'un diplôme d'études postsecondaires qui signe une attestation ne peut cumuler plusieurs fonctions : celle de remplir le bordereau et celle d'être l'excavateur des sols. Le professionnel et la personne agréée ou certifiée dans le domaine de la caractérisation et de la réhabilitation de terrains pourront cumuler ces fonctions (16 RTSCE).

Règlement sur l'encadrement des activités en fonction de leur impact sur l'environnement

Dans le cas d'une carrière ou d'une sablière établie avant le 17 août 1977, ajout de l'obligation d'obtenir une autorisation, dans le cadre du réaménagement et de la restauration, pour remblayer avec du béton, des boues et des poussières (113 REAFIE, 42 et 23 RCS);

Ajout d'une précision concernant l'exemption de valorisation à l'effet qu'il est suffisant pour un valorisateur de matières granulaires résiduelles qui en est lui-même le producteur de détenir les renseignements et documents permettant de démontrer la catégorie de la matière, sans devoir détenir spécifiquement l'attestation prévue à l'article 25.1 du RVMR (284 REAFIE).

N'hésitez pas à contacter Me Émilie Truchon par courriel au etruchon@acrgtq.qc.ca si vous avez des questions ou désirez en discuter.

Ville de Montréal : problématiques liées à la pose et l'enlèvement de la signalisation temporaire en 24 heures



À partir de l'été 2023, la Ville de Montréal instaure une mesure consistant à limiter la période pour poser ou enlever la signalisation temporaire, soit 24 heures avant le début ou après la fin de travaux.

Cette clause a pour but de diminuer la quantité de panneaux présents sur le territoire de la ville. Cependant, certaines difficultés sont à prévoir dans son application.

La signalisation requise sur la plupart des chantiers de génie civil s'installait généralement de nuit, surtout dans des contextes urbains denses. Pour mettre en place cette signalisation, on disposait d'abord les panneaux à l'endroit requis. Puis le moment venu, on les retournait pour les rendre effectifs, c'est-à-dire visibles pour les usagers. La mise en place se faisait souvent sur plusieurs nuits, alors qu'il n'y avait pas de trafic et que les employés pouvaient se déplacer aisément dans les rues.

En limitant la période de pose à 24 heures, on forcera les compagnies à terminer la mise en place de jour afin d'éviter des pénalités. L'opération sera cependant moins efficace à cause du trafic et donc plus coûteuse. En effet, en diminuant la période de mise en place, plus d'effectifs humains seront requis, mais de façon ponctuelle. Non seulement des heures supplémentaires seront à prévoir pour arriver à faire la mise en place ou l'enlèvement en 24 heures, mais la gestion du personnel sera également complexifiée pour les compagnies de signalisation, alors que nous sommes pourtant dans un contexte de rareté de main-d'œuvre.

En outre, la mesure contribuera au ralentissement et à la congestion dans les rues de la ville, ce qui sera en pleine contradiction avec sa raison d'être!

Enfin, il y a beaucoup de raisons valables pour lesquelles un chantier peut être inoccupé : un délai peut être requis pour la cure des trottoirs de béton; la pose d'une deuxième couche d'enrobé bitumineux ne doit pas être faite s'il pleut; un entrepreneur peut attendre après une réponse de l'administration municipale face à un imprévu; etc. Les gestionnaires de projet de la ville sont utilisés au maximum de leurs capacités. Ainsi, qui gèrera les appels des citoyens dans ces cas?

En ce qui concerne les travaux de génie civil, comme une période de 72 heures plutôt qu'une période de 24 heures pour effectuer les opérations susmentionnées n'a pas d'impact majeur quant à la quantité totale de panneaux présents sur le territoire de la ville, un tel changement apparaît souhaitable.

Dès la fin de l'été, nous serons en mesure d'analyser les impacts qu'aura eus la nouvelle réglementation de la Ville de Montréal.

Pour toute question ou proposition, veuillez communiquer avec madame Isabelle Danis au (514) 229-1157 ou par courriel : idanis@acrgtq.qc.ca

Hydro-Québec se questionne à propos de l'énergie nucléaire

Michael Sabia l'avait brièvement évoqué au printemps, mais c'est maintenant confirmé : le gouvernement se questionne à propos d'un retour de l'énergie nucléaire afin de pallier le manque énergétique actuel et grandissant.

M. Sabia a donc mandaté Hydro-Québec pour travailler sur une étude de faisabilité afin de relancer l'usine de Gentilly-2, celle-ci étant inactive depuis 2012 grâce à la décision du gouvernement Marois de l'époque.

En entrevue au 98,5 avec Paul Arcand, le ministre de l'Énergie Pierre Fitzgibbon a soulevé les points suivants :

_____ L'étude se fait sur suggestion d'Hydro-Québec et il n'y a pas d'échéancier dans ce dossier;

_____ Aucune décision d'aller de l'avant ou non n'est actuellement prise;

_____ Le déséquilibre entre l'offre et la demande énergétique nuit déjà à de nombreux projets industriels;

_____ Le gouvernement souhaite une augmentation de l'offre énergétique renouvelable ou à bas carbone, mais de façon rentable;

_____ Sur la question du risque environnemental lié au nucléaire, le ministre espère qu'avec des technologies d'aujourd'hui et la recherche qui se fait en continu, le danger sera moindre;

_____ Le nucléaire est zéro carbone, mais il y a cependant des résidus qui perdureront longtemps. C'est un impact environnemental différent à considérer;



En réponse aux gens qui pourraient croire que le besoin énergétique au Québec est tellement grand que les considérations environnementales ne pèseront pas lourd dans la balance, le ministre répond qu'on cherche une situation d'équilibre environnement/économie/rendement et que sans cet équilibre, le Québec n'ira pas de l'avant. Le ministre est conscient qu'il y a du travail de communications qui pourrait être à faire auprès des Québécois.

En ce sens, le premier ministre François Legault spécifié en marge du Conseil des ministres du 16 août: «Il n'y a rien de décidé concernant le nucléaire, puis je veux peut-être apporter une précision concernant Gentilly: il n'est pas question de rouvrir une centrale comme il avait déjà été prévu avant la fermeture de la centrale en 2012 [...] Ce qu'on a demandé à Hydro-Québec, c'est de regarder tous les scénarios. On sait qu'actuellement il y a beaucoup de besoins, d'abord pour décarboner à 100% le Québec, et deuxièmement, pour être capable de faire des projets qui créent des emplois bien payés».

Autres réactions

Les acteurs socioéconomiques de la Mauricie et différents experts ont aussi réagi:

Philippe Dumas, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie du Cœur-du-Québec (CCICQ) avoue qu'au niveau de la Chambre de commerce, « ça nous surprend, cette nouvelle-là. On est loin d'imaginer la réouverture de Gentilly-2. On est vraiment conscient que c'est une étude de faisabilité ultraprélinaire. On comprend qu'Hydro-Québec veut avoir toutes les informations et on est conscient qu'il y a des enjeux énergétiques au Québec et plus précisément avec la filière batterie », dit-il.

« En principe, rien ne devait se passer avant 2050. Il n'y avait pas de plan pour démanteler la centrale. On a retiré les carburants fossiles, mais on n'a pas trop touché à la centrale. Évidemment, l'enjeu devrait être la remise à niveau. [...] Le nucléaire est considéré à faible impact carbone » - Normand Mousseau, professeur de physique à l'Université de Montréal et directeur scientifique de l'Institut de l'énergie Trottier à Polytechnique Montréal.

« Contrairement aux énergies renouvelables, le nucléaire peut être constant », Yvan Cliche, expert en énergie au CÉRIUM

« Quotidiennement oui [ce n'est pas polluant], mais le défi est dans la disposition des déchets et la manière dont ils seront disposés sans nuire à l'environnement » - Jean-Denis Girard, ex-président de la Chambre de commerce du Cœur-du-Québec

« Quelle erreur monumentale d'avoir fermé ça » lance pour sa part l'ancien maire de Trois-Rivières, Yves Lévesque. « C'était 140 millions\$ de retombées économiques... », souligne-t-il, « et Dieu sait qu'on n'est pas en décroissance au niveau des besoins électriques », dit-il en ajoutant que le nucléaire, « c'est de l'énergie propre. On a beau parler des déchets, mais Hydro-Québec, ce n'est pas une entreprise qui est toute croche. Elle a des standards de qualité et d'opération au-delà de la moyenne », plaide-t-il

Relancer G2, peut-être, « mais jamais au détriment de la sécurité des gens [...] Je fais confiance à Hydro-Québec pour qu'elle fasse les bonnes études » - Danielle St-Amand, ancienne députée libérale de Trois-Rivières (2008-2014)

« On sait que les coûts de tous les projets d'infrastructures explosent [...] Surtout que d'autres options [énergétiques] existent » - Pierre-Olivier Pineau, titulaire de la Chaire de recherche du secteur de l'énergie à HEC Montréal, qui remet aussi en question le véritable besoin du Québec pour cette source d'énergie, considérant qu'Hydro Québec avait publié une étude révélant que la province consommait beaucoup d'énergie et qu'une réduction serait possible sans affecter la qualité de vie des Québécois.

« Plus un système est complexe, plus il est difficile de prédire un accident ou la probabilité qu'il arrive. » - Michel Duguay, professeur de génie à la retraite .

Sources

1 - Pierre Fitzgibbon en entrevue avec Paul Arcand | Relance de la centrale nucléaire Gentilly-2: le ministre n'a pas d'échéancier — 98.5 Montréal (985fm.ca)

2 - Gentilly: pas question de rouvrir la centrale telle qu'elle était, précise Legault | JDQ (journaldequebec.com)

3 - Gentilly-2: le milieu s'en remet à Hydro-Québec (lesoleil.com)

4 - L'énergie nucléaire est une option intéressante pour décarboner, explique un chercheur en énergie au CÉRIUM | JDM (journaldemontreal.com)

5 - Gentilly-2 : des experts se prononcent | Radio-Canada.ca

6 - Une étude de faisabilité à Hydro-Québec | Relance de Gentilly-2: «Il n'y a pas encore de plan pour démanteler la centrale» — 98.5 Montréal (985fm.ca)

Une nouvelle entité au ministère des Transports ?

Dans un article intitulé [Réforme en route au ministère des Transports](#), le journal La Presse nous apprend que le gouvernement évalue la possibilité de mettre en place une nouvelle agence dont le mandat serait de gérer de grands projets routiers et de transport collectif.

Or, en marge du Conseil des ministres du 16 août 2023, le premier ministre François Legault a précisé que l'agence serait plutôt consacrée à la gestion de projets en matière de transport collectif uniquement.

« On regarde juste pour le transport collectif, a précisé François Legault mercredi. C'est une option. Il n'y a rien de décidé. Ce que je veux, c'est d'être capable de réduire les délais. Je trouve ça beaucoup trop long, les délais pour construire le transport collectif », a dit M. Legault.

« Il y a un enjeu de nombre de soumissionnaires, d'attractivité, de délais et un enjeu de coûts qui en découle. Tout ça fait en sorte que nos projets sont plus longs, plus compliqués, plus coûteux à livrer. Il faut être plus efficace. Et au moment où je serai prête à faire des annonces officielles, je le ferai », a complété la ministre des Transports et de la Mobilité durable, Geneviève Guilbault.

Selon La Presse, les travaux en vue de la création d'une nouvelle agence ont commencé lors du premier mandat de la CAQ. Ceux-ci sont maintenant très avancés. La date pour le dépôt d'un projet de loi est encore inconnue, mais on pense que le texte législatif sera présenté à l'automne. Les travaux sont si avancés au sujet de la création d'une agence des transports que le gouvernement Legault a bien failli en faire une promesse formelle dès les élections générales de l'an dernier.

La réflexion s'est amorcée au cours du premier mandat de la CAQ suite à l'adoption de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure en 2020. Depuis, en infrastructures de transports:

20 projets sont en réalisation;
25 sont en planification
(au 31 mars dernier);
5 projets sont simplement à l'étude;
2 ont été retirés depuis décembre 2020.

Or, le gouvernement aurait constaté depuis l'adoption de la loi que les délais continuent de s'allonger pour les projets en matière de transport.

Par ailleurs, le coût des travaux est souvent sous-estimé; par exemple, le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal est passé de 4,5 à 6,4 milliards en quatre ans, avant la première pelletée de terre.

Enfin, selon ce que rapporte Tommy Chouinard de La Presse, «La saga récente autour du REM de l'Est n'a fait que confirmer à Québec la nécessité de donner un coup de barre. La nouvelle agence devrait hériter du dossier, alors que l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), dont le travail a été critiqué plus d'une fois par le gouvernement, est dans le collimateur. Au minimum, son rôle sera revu.»

Sources

1 - [Réforme en route au ministère des Transports](#) | La Presse

2 - [Création d'une agence des transports | À un cheveu d'une annonce électorale](#) | La Presse



Le REM de l'Est devient le Projet structurant de l'Est, puis retourne à la table à dessin

En juillet dernier, l'Agence régionale de transport métropolitain (ARTM) dévoilait sa recommandation quant au Projet structurant de l'Est: un projet de 34 km, à 36 milliards de dollars, entièrement sous-terrain et incluant 7 stations. Le tracé de départ entre le quartier Pointe-aux-Trembles et le Cégep Marie-Victorin, dans l'arrondissement de Montréal-Nord, est maintenu. Deux liaisons avec la ligne verte du métro de Montréal, aux stations Assomption et Honoré-Beaugrand, sont ajoutées. Enfin, quatre nouvelles stations, dont une à Laval, deux à Rivière-des-Prairies et une à Charlemagne sont recommandées.



Selon le comité de travail sous la responsabilité de l'ARTM, des stations aériennes ne permettent pas une insertion urbaine harmonieuse en raison de leurs structures bétonnées, de caractère industriel, et de leur gabarit élevé en comparaison du gabarit des immeubles adjacents. De plus, des impacts sonores et vibratoires nuiraient au milieu avoisinant et sur la qualité de vie des résidents.

Réactions

Les municipalités de la couronne nord de Montréal ont froidement accueilli ce rapport final, dénonçant l'absence d'une vision claire et structurante en ce qui concerne les problèmes de mobilité dans le secteur. Les élus, dont les maires de L'Assomption, Repentigny, Charlemagne et Deux-Montagnes, déplorent ne pas avoir été consultés par le comité et ne pas avoir été informés de ses recommandations avant la sortie publique du rapport. Les villes de Mascouche et de Terrebonne représentent à elles seules un bassin de 175 000 personnes.

« J'ai été très surpris du coût de 36 milliards. J'ai mal avalé ma gorgée de café quand j'ai vu ça », a indiqué le premier ministre François Legault. « Définitivement, les Québécois n'ont pas la capacité de payer un projet de 36 milliards de dollars. [...] Ce n'est pas ce qu'on avait demandé au comité. On avait demandé qu'il y ait peut-être une petite partie qui soit souterraine. On n'avait pas demandé à l'ARTM que ce soit complètement souterrain »

« Ce projet-là, il va se faire [...] Le premier ministre François Legault et moi, le projet de l'Est, on y croit. On cherche la meilleure façon avec un prix attaché parce qu'on est de bons gestionnaires », à quant à elle soutenu Valérie Plante à la fin du mois d'août. »



PHOTO : RADIO-CANADA / IVANOH DEMERS

Et maintenant?

Le projet pour le transport structurant de l'Est de Montréal est de nouveau à la table à dessin dans l'objectif de revoir les coûts tout en soutenant une efficacité qui justifie le projet.

Pendant que l'ARTM évalue des scénarios de son côté, d'autres intervenants prennent la parole.

À la fin du mois d'août, un consultant externe employé par l'Autorité régionale de transport métropolitain, François Rebello, a notamment fait savoir au micro du 98,5FM qu'un projet de tramway serait dans les scénarios étudiés. « Si on veut être capables de rester en surface avec un train, il faut nécessairement croiser des routes. Et pour ça, on a besoin d'un chauffeur. À partir du moment où on étudie autre chose qu'un mode automatique, ça veut dire qu'on veut être en surface. En surface, ça ressemble pas mal à un tramway. [...] Pour les citoyens, de voir des tramways passer dans les rues, ça n'a pas le même impact négatif qu'un truc surélevé », a-t-il ajouté.

Ni l'ARTM - qui reconsidère depuis son lien d'affaire avec M. Rebello - ni la mairesse Plante ni les maires de l'Est de Montréal n'ont apprécié la sortie du consultant. Pour le moment, la RTM s'en tient à dire qu'elle étudie toujours certaines idées.

Ce qui n'a finalement pas empêché le collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) de prendre position pour un tramway, malgré les diverses réactions.

La proposition du collectif consiste à implanter un réseau de tramway de surface de 37,4 kilomètres qui relierait le Cégep Marie-Victorin à la gare de Pointe-aux-Trembles au coût de 4 milliards de dollars, avec une marge de 30 %, pour 54 stations. Pour 1 milliard supplémentaire, un nouveau service de train de banlieue de Laval-Est de 21 kilomètres pourrait partir de Mascouche pour se rendre à Terrebonne, avant de desservir le quartier Saint-François, à Laval, et se connecter au service rapide par bus (SRB) Pie-IX. Le service de l'actuel train de l'est pourrait également subir une cure de jouvence pour s'étendre jusqu'à Le Gardeur, L'Assomption et L'Épiphanie, avec un service de navettes fréquentes pour offrir davantage d'options aux usagers.

Sources:

- 1 - Un REM de l'Est entièrement souterrain pour 36 milliards \$, recommande un rapport | [Radio-Canada.ca](#)
- 2 - 36 milliards \$ pour le REM de l'Est, « ça n'a pas de bon sens », dit François Legault | [Radio-Canada.ca](#)
- 3 - Projet structurant de l'Est | « Ce projet-là, il va se faire », plaide la mairesse Plante | [La Presse](#)
- 4 - Tramway dans l'est de Montréal | L'ARTM recadre les propos d'un consultant | [La Presse](#)
- 5 - Un tramway pour l'est de Montréal? | [Radio-Canada.ca](#)

Plan d'action en sécurité routière 2023-2028

Extrait du communiqué du Gouvernement du Québec

La vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable, Mme Geneviève Guilbault, a dévoilé [le 22 août 2023] le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, qui propose une approche renouvelée inspirée de la Vision Zéro. Ce plan présente 27 mesures pour réduire le nombre d'accidents sur le réseau routier et leur gravité.

Les mesures de ce plan d'action robuste, qui représente des investissements de plus de 180 M\$, se déclinent en six axes, réunis sous quatre grands thèmes :

Aménager un réseau routier sûr, ce qui comprend :

- La volonté de réduire la limite de vitesse maximale à 30 km/h dans toutes les zones scolaires au Québec, sauf exception;
- L'encadrement de l'aménagement des zones et des corridors scolaires pour améliorer la sécurité des élèves;
- L'investissement de 68 M\$ supplémentaires, pour un total de 140 M\$, destinés aux municipalités pour réaliser des projets d'aménagements sécuritaires pour les piétons et les cyclistes, particulièrement dans les zones scolaires.

Prévenir les comportements à risque en :

- Déployant des radars photo pour accroître la sécurité, notamment dans les zones scolaires et aux abords des chantiers;
- Rendant disponibles des radars photo aux municipalités;
- Révisant les amendes et les points d'inaptitude à la hausse pour certaines infractions, dont celles commises envers les usagers vulnérables, tels que les piétons et les travailleurs sur les chantiers routiers;
- Renforçant le respect des directives des signaleurs routiers et des brigadiers scolaires;
- Augmentant l'utilisation des barrières automatiques pour les travaux routiers.

Innover en matière de recherche et de technologies, par :

- La mise en place d'un nouvel encadrement concernant les appareils de transport personnel motorisés (trottinettes électriques, gyroroues, etc.);
- La mise à l'essai de technologies innovantes en matière d'exploitation, de signalisation et de surveillance pour améliorer la sécurité routière;
- L'utilisation de technologies innovantes afin de réduire les risques de collision impliquant un véhicule lourd.

**La sécurité
routière,
j'embarque.**



Organiser des activités de communication et de formation sur les bonnes pratiques en sécurité routière, entre autres :

- Le déploiement d'une grande campagne de sécurité routière complémentaire aux campagnes réalisées par la Société de l'Assurance automobile du Québec;
- Le retour de la Table d'action concertée en sécurité routière (Table québécoise de la sécurité routière) réunissant l'ensemble des partenaires interpellés par cet enjeu;
- La révision en continu des contenus des cours de conduite;
- La formation de base obligatoire pour pouvoir conduire un véhicule lourd au Québec.

« Le Québec doit demeurer proactif en matière de sécurité routière. Chaque accident est un accident de trop. Aujourd'hui, nous lançons un plan d'action robuste, assorti d'une enveloppe de plus de 180 M\$, qui vise un partage plus sécuritaire et harmonieux de la route. »

Nous allons sécuriser les déplacements vers l'école de nos enfants et les sites de chantiers pour nos travailleurs. Nous allons donner plus d'outils aux municipalités pour intervenir sur leur réseau routier, notamment aux abords des établissements scolaires. Nous plaçons la vie humaine et la protection des usagers vulnérables au cœur de nos actions pour faire des routes du Québec un espace de circulation sécuritaire pour tous. »

Geneviève Guilbault
vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable

Pour davantage d'information, vous pouvez consulter le site web du Gouvernement du Québec:

<https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-action-securite-routiere>

La Cour d'appel maintient une condamnation pour négligence criminelle

Dans un jugement rendu le 11 août 2023, la Cour d'appel du Québec rejette l'appel d'un employeur qui avait été reconnu coupable de négligence criminelle par la Cour du Québec.

Dans cette affaire, la Cour du Québec avait considéré que le manque d'entretien des freins d'un véhicule lourd appelé à transporter un chargement maximal dans une pente raide, et ce, alors que le responsable du garage et de l'entretien connaissait les défauts de fonctionnement des freins, constituait de la négligence criminelle.

La preuve avait révélé que le responsable de l'entretien attendait que les pièces soient usées « à la corde » avant de procéder à leur remplacement, ce qui, de l'avis de la juge, constituait un travail en silo et démontrait une vision étroite et restreinte dans le seul but de se conformer au minimum requis par la réglementation, confondant ainsi les concepts de conformité et de sécurité.



L'employeur avait eu plusieurs avertissements des défaillances de la part du travailleur décédé dans l'accident et d'un autre travailleur ayant opéré le véhicule une semaine avant l'accident. La Cour avait considéré que le responsable du garage, en tant que cadre supérieur de l'entreprise, avait omis de prendre les mesures nécessaires pour éviter que le travailleur subisse des blessures. La Cour du Québec considère que la direction de l'entreprise, qui était davantage préoccupée par des considérations financières, aurait dû intervenir afin de corriger des lacunes relevées depuis longtemps dans l'entretien des véhicules.

Selon la Cour « une personne raisonnable n'aurait jamais permis que ce camion circule sur la route », à plus forte raison en donnant « la consigne de le charger au maximum ». Le comportement de l'employeur révélait, selon la Cour, une « indifférence et un détachement face au danger qui trahit une absence totale de considération à l'endroit des conséquences pourtant prévisibles ».

Dans son jugement, la Cour du Québec rappelle que l'obligation de diligence attendue de la part de l'employeur devait tenir compte de la nature du travail en cause et des conditions particulières dans lesquelles il devait être exercé. L'employeur devait prendre en compte toutes ces conditions, tout comme l'importance d'un système de freinage sur un véhicule, surtout lorsque celui-ci est lourdement chargé.

La Cour d'appel considère que le jugement ne comporte pas d'erreur justifiant de réformer la décision de première instance. La Cour d'appel note d'ailleurs que l'analyse du tribunal de première instance, correspondant à l'état du droit au moment du procès, était davantage favorable à l'accusée puisqu'elle était plus exigeante vis-à-vis la poursuivante que l'analyse préconisée par la Cour suprême dans un arrêt plus récent.

Oui! Le numérique, c'est essentiel pour l'avenir de votre entreprise en construction!

Vous oeuvrez dans le domaine de la construction et vous faites affaires avec le secteur public?

Vous réfléchissez à entreprendre un virage numérique dans votre organisation?

Il est possible de rendre le tout concret dès maintenant! Une initiative existe pour vous aider à faire les bons choix et vous soutenir financièrement.

Comment ça se passe?

- 1** On réalise un portrait de votre entreprise pour dégager les actions prioritaires à mettre en place afin de générer des bénéfices à court terme.
- 2** Vous êtes accompagné par des experts pour implanter les projets issus du portrait.

Le tout, subventionné!

COMMENT ÇA FONCTIONNE ?

1

VOLET 1 – LE PORTRAIT

- Durée de 8 à 12 semaines.
- Des experts viennent dresser le portrait de votre entreprise en tenant compte de votre vision et de votre réalité.
- Deux ou trois projets porteurs et réalisables à court terme sont identifiés, chiffrés et priorisés: c'est votre plan numérique.
- Ressources expertes subventionnées à 100 %.

Pour réaliser l'ensemble de la démarche, vous avez accès à une subvention allant de 50 000 \$ à 70 000 \$ selon votre chiffre d'affaires. Faites vite, ce soutien est d'une durée limitée !*

2

VOLET 2 – L'ACCOMPAGNEMENT

- On vous accompagne dans la réalisation des projets choisis.
- Vous aurez des retombées concrètes suivant la mise en place du plan d'action!
- L'accompagnement est financé à 50 % pour la mise en œuvre des projets issus de votre plan d'action.

L'Institut de gouvernance numérique (IGN) est la référence au Québec en matière de gouvernance ouverte et numérique. L'IGN est impliqué directement dans l'industrie de la construction par l'Initiative québécoise pour la construction et la Feuille de route gouvernementale sur le BIM, notamment.

Les places sont limitées... faites vite!
Inscrivez-vous au www.ConstructionNumerique.ca

Sommet BIM 2023

Québec – 21 novembre 2023 • Montréal – 23 novembre 2023

Un INCONTOURNABLE à mettre à votre agenda dès maintenant!

Le **SOMMET BIM 2023** dans le cadre de la Feuille de route gouvernementale se prépare et nous vous y attendrons!

À Québec - le 21 novembre 2023

À Montréal - le 23 novembre 2023

Conférenciers de renom, études de cas, formations, échanges, réseautage et ateliers figureront à la programmation du Sommet sous le thème du BIM, son implantation et son potentiel!

Dès le début septembre, vous recevrez une invitation officielle afin de vous inscrire à l'une ou l'autre des journées prévues respectivement à Québec et à Montréal.

Événements jumeaux, nous vous invitons à mettre l'une de ces deux dates à votre agenda pour y participer. De plus, n'hésitez pas à partager cette invitation avec votre équipe et dans votre réseau!

L'inscription pour le SOMMET sera gratuite, mais obligatoire, et cette journée est admissible à titre de formation continue obligatoire.

À PROPOS DE LA FEUILLE DE ROUTE GOUVERNEMENTALE

La Feuille de route gouvernementale pour le BIM présente les cibles à atteindre pour l'ensemble de six grands donneurs d'ouvrage publics en matière d'implantation de la modélisation des données des infrastructures, connue sous l'appellation *Building Information Modeling* (BIM). Cet important projet gouvernemental est mené par la Société québécoise des infrastructures (SQI) et le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), de concert avec la Société d'habitation du Québec (SHQ), Hydro-Québec (HQ), la Ville de Montréal et la Ville de Québec. La Feuille de route permet de **préciser les cibles** et les initiatives, d'identifier les **actions à entreprendre** de manière concertée et harmonisée par l'ensemble des donneurs d'ouvrage et en collaboration avec tous les acteurs de l'industrie. Pour information, consultez la [Feuille de route gouvernementale pour le BIM](#).

Société québécoise
des infrastructures
Québec

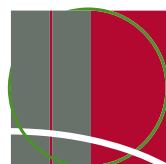
Transports
et Mobilité durable
Québec

Société
d'habitation
Québec

Hydro
Québec

Montréal

VILLE DE
QUÉBEC



Association des constructeurs
de routes et grands travaux du Québec

ACRGTQ