

Sommaire

- 2 Le mot du président

- 3 Cyclo-Golf 2023

- 4 Modernisation Loi R-20

- 5 Un nouveau chapitre pour Pomerleau

- 6 Blocage minimum pour les futurs chantiers de Montréal

- 8 Sommet sur les chantiers : La Ville de Montréal propose ses solutions

- 10 Propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds, êtes-vous prêts pour les changements réglementaires ?

- 11 Mission technique

- 12 Formation sur les contrats collaboratifs et relationnels en génie civil et voirie

- 14 Rapports d'enquêtes CNESST



Cyclo-Golf 2023

Mardi 18 juillet
Club de golf Le Mirage - Terrebonne

Présentation du budget 2023 - 2024

Le 21 mars 2023 s'est tenue la présentation du budget du gouvernement. De belles annonces en perspectives et des efforts à continuer.



La présentation du budget de la province du Québec est une bonne nouvelle pour les entreprises locales, car le gouvernement donne suite à trois demandes historiques. La proposition d'un règlement sur les délais de paiement, le règlement des différends et le recours à des modes de réalisation alternatifs sont des avancées importantes pour améliorer la performance, l'innovation et la collaboration dans le monde des affaires.

C'est une excellente nouvelle que le gouvernement réponde à ces demandes importantes. Cependant, il serait souhaitable que ce nouveau cadre de travail s'applique à d'autres domaines et organismes, pour que tous puissent bénéficier de ces nouvelles mesures.

Le gouvernement et les acteurs du génie civil s'accordent sur le fait que le réseau routier, même s'il est relativement en bon état, doit faire l'objet d'entretiens réguliers. Cependant, force est de constater que le budget alloué n'est pas suffisant pour répondre à ces besoins. Le réseau routier est un élément clé du développement économique et la sécurité des usagers. Il est important de le maintenir en bon état et de le développer pour répondre aux besoins croissants de la population.

Malgré les bonnes nouvelles annoncées dans ce budget 2023-2024, il n'y a pas de mesures faisant face à l'inflation actuelle, qui fait augmenter les coûts de fonctionnement des chantiers, et le problème de la pénurie de main-d'œuvre que subit la province depuis un moment maintenant. Il faut pouvoir recruter, former et donc valoriser une main-d'œuvre qui se fait de plus en plus rare.

Investir davantage dans l'amélioration de l'offre de formation pour les métiers de la construction est essentiel pour répondre aux besoins de l'industrie et pour permettre aux travailleurs de se perfectionner dans leur domaine. Cette initiative permettrait de former une main-d'œuvre qualifiée, capable de répondre aux exigences techniques et aux défis actuels de notre industrie. Il est important que les programmes de formation soient adaptés aux besoins locaux, pour répondre aux exigences spécifiques de chaque marché régional.

En investissant davantage dans la formation professionnelle, nous pourrions également encourager une relève de qualité pour l'industrie de la construction, en offrant des perspectives d'avenir intéressantes pour les jeunes travailleurs et en garantissant la pérennité de l'industrie.

Les chantiers de construction devront évoluer pour intégrer des mesures de développement durable et adopter des pratiques plus respectueuses de l'environnement, par exemple en utilisant des matériaux recyclés et en minimisant ou en valorisant la production de déchets.

Le gouvernement doit se positionner clairement sur les nouvelles normes de construction et de déconstruction prenant en compte de nouvelles méthodes écoresponsables plus respectueuses de notre environnement.

En conclusion, le budget propose des avancées importantes pour l'industrie, mais il est essentiel d'investir davantage dans la formation pour les métiers de la construction et d'intégrer des mesures de développement durable dans les chantiers pour assurer la pérennité de l'industrie et protéger l'environnement. Des mesures supplémentaires sont nécessaires pour relever les défis actuels de l'industrie et garantir son succès à long terme.

Steve Gontier
Président du conseil d'administration de l'ACRGTO

Cyclo-Golf 2023

Mardi 18 juillet

Club de golf Le Mirage.

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

Une partie des profits du Cyclo-Golf est remise à Leucan. Nous vous rappelons que l'ACRGTO et ses membres soutiennent Leucan depuis 2002 et que cette mission ne peut être accomplie sans l'implication active des entreprises.

HORAIRES DE LA JOURNÉE - Sous réserve de modifications

Brunch : 8 h à 10 h / Accès au terrain de pratique : 8 h à 10 h 15

Départ des golfeurs : 9 h 45 et 10 h 15 / Départ des cyclistes : 11 h / Cocktail : 17 h à 18 h 30

Souper : 18 h 30 à 20 h 30

Cocktail et souper : Il est possible de participer uniquement à la soirée incluant le cocktail à compter de 17 h. Aucune vente de billets sur place.

Tour cycliste : L'ACRGTO propose un circuit à vélo en parallèle de l'activité de golf. Ce tour cycliste ne s'adresse pas qu'aux passionnés et pros du vélo; les débutants sont les bienvenus. PARCOURS À VENIR

Golf : Le tournoi 2023 accueille 320 joueurs sur deux terrains de haut calibre, soit la capacité maximale autorisée par Le Mirage.

Les participants peuvent s'inscrire en quatuor ou à titre de joueur individuel.

Application mobile : Grâce à l'application spécialisée Green19, les golfeurs peuvent :

- 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 et plusieurs autres fonctionnalités.

Les partenariats 2023 : Le Cyclo-Golf de l'ACRGTO réunit différents acteurs du secteur génie civil et voirie que ce soit les entrepreneurs, les donneurs d'ouvrage ou encore les fournisseurs de biens et services.

Il offre une occasion unique de réseauter dans un cadre agréable et de rencontrer les golfeurs.

Les partenaires 2022 bénéficient d'un droit de renouvellement de leur commandite. Ils auront du 6 avril au 28 avril pour confirmer leur engagement. C'est donc à partir du début mai que les commandites non-confirmées seront disponibles. Le plan de commandite est disponible.

Les inscriptions
ouvrent le 1^{er} mai

Tarifs et inscriptions en ligne :
<https://www.acrgtq.qc.ca/cyclogolf2023/>



Retrouver toutes les informations sur le site internet de l'ACRGTO : <https://www.acrgtq.qc.ca/cyclogolf2023/>

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter par courriel Marie-Josée Banville, coordinatrice aux événements spéciaux. mjbanville@acrgtq.qc.ca

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 | Responsable communications graphiques : Romain Hernandez | rhernandez@acrgtq.qc.ca

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

Copyright © ACRGTQ 2023

Modernisation R-20



Le 21 décembre 2022, le ministre du Travail a informé l'ACRGTO qu'il convoitait les partenaires de l'industrie de la construction à une réflexion portant sur la Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction (ci-après Loi R-20). À cet égard, le ministre du Travail invite les parties prenantes à faire des propositions de modifications dans l'objectif de moderniser le régime des relations du travail particulier à ce secteur d'activité hautement névralgique pour l'économie du Québec.

Cet exercice est particulièrement audacieux et complexe. Plusieurs enjeux doivent être soupesés, évalués et pris en considération. Il devient donc nécessaire d'identifier les grandes orientations qui doivent servir de guide dans la réflexion du gouvernement. À ce propos, nous tenons à souligner que la rareté de la main-d'œuvre demeure la principale préoccupation des employeurs de l'industrie. Elle représente un véritable défi obligeant les employeurs à faire preuve de créativité et d'innovation pour pallier cette

difficulté. Malgré cette créativité, la problématique de la pénurie de main-d'œuvre constitue définitivement un frein au développement économique du secteur, des entreprises et du Québec. La modernisation de la Loi-20 représente une opportunité pour introduire des mesures visant à atténuer la rareté de la main-d'œuvre. Pour ce faire, nous proposons notamment de revoir certaines mesures d'accessibilité à l'industrie de la construction, d'accroître l'offre de formation et de faciliter la présence de travailleurs étrangers.

De plus, il nous apparaît impensable de procéder à la modernisation du régime de relations du travail sans réfléchir à des mesures visant à améliorer la productivité. D'entrée de jeu, soulignons que l'actuel encadrement permet d'assurer aux donneurs d'ouvrage la grande compétence des entrepreneurs et des travailleurs. Cependant, il existe des irritants qui ont de véritables impacts sur la productivité notamment le caractère trop rigide de l'organisation du travail et les restrictions relatives à la mobilité de la main-d'œuvre.

Dans un autre ordre d'idée, puisque la Loi-20 prévoit le cadre légal de la structure de négociation, nous considérons qu'il est nécessaire d'aménager la Loi R-20 de manière à améliorer et à favoriser le dialogue avec nos partenaires syndicaux le tout dans l'objectif de parvenir à la signature des conventions collectives sans perturbations sur les chantiers. Il va sans dire que l'ACRGTO sera particulièrement vigilante sur l'introduction de mesures qui pourraient porter atteinte à l'équilibre du rapport de force.

Nous serons également soucieux de ne pas introduire des mesures qui pourraient alourdir le fardeau administratif des employeurs. Au contraire, la modernisation est une occasion de réévaluer la nécessité de maintenir la lourdeur bureaucratique et l'ensemble des exigences réglementaires actuellement applicables.

L'ACRGTO est consciente des impacts que pourrait générer la modernisation de la Loi R-20 sur le quotidien des entreprises. Soyez assurés que nous considérons ce dossier comme étant prioritaire.

Me Gisèle Bourque
Directrice de l'ACRGTO

Un nouveau chapitre pour Pomerleau : Philippe Adam est nommé président-directeur général

Bien positionnée pour poursuivre sa croissance au Canada, Pomerleau entame un nouveau chapitre de son histoire. De concert avec le conseil d'administration, Pierre et Francis Pomerleau annoncent la nomination de Philippe Adam à titre de président-directeur général de Pomerleau. Il entrera en fonction en août prochain.

Je suis honoré du privilège que m'accordent Pierre et Francis en me confiant la direction de l'entreprise qu'ils ont développée de façon remarquable, avec authenticité et intégrité. Je tiens également à remercier le conseil d'administration de son soutien. J'aborde ce nouveau rôle avec la volonté de préserver et de promouvoir l'héritage unique de la famille Pomerleau et ses valeurs entrepreneuriales.

Philippe Adam



Cette nomination s'inscrit dans un processus de transition au terme duquel Pierre et Francis Pomerleau se retireront progressivement des opérations. Ils demeureront les principaux actionnaires de l'entreprise et des membres actifs du conseil d'administration, respectivement à titre de président exécutif et de vice-président exécutif du conseil.

Philippe s'est joint à Pomerleau en 2021 à titre de vice-président exécutif et chef de la direction financière. Dans le cadre de ses fonctions, il est également président de Pomerleau Capital, le fonds d'investissement privé en infrastructures et énergies renouvelables de l'entreprise, ainsi que responsable de plusieurs fonctions clés telles que la stratégie d'entreprise, la logistique et l'approvisionnement, les affaires juridiques, les assurances et la gestion des risques.

Depuis son arrivée et guidé par nos valeurs d'authenticité, d'excellence, d'adaptabilité, d'innovation et d'amour, Philippe a joué un rôle structurant dans la performance globale de notre entreprise. Il a contribué à accélérer la transformation de Pomerleau afin de soutenir sa croissance pancanadienne. Il a notamment dirigé deux importantes transactions dans l'histoire de l'organisation, soit l'acquisition d'ITC Construction Group à Vancouver ainsi que l'investissement de 150 millions \$ de la Caisse de dépôt et placement du Québec dans Pomerleau, le troisième investissement de la CDPQ dans l'entreprise en cinq ans.

« Le rôle et la nature de Pomerleau a évolué au-delà d'une entreprise de construction, affirme Pierre Pomerleau, président-directeur général de Pomerleau. Notre capacité à structurer des modèles alternatifs d'exécution et de financement nous permet de réaliser des projets de plus en plus complexes, dans une perspective de développement durable. L'expérience et le leadership qu'a insufflé Philippe depuis son arrivée en font la personne tout indiquée pour mener à bien la prochaine phase de croissance et de transformation de l'entreprise ».

« Philippe pourra compter sur l'expertise et le soutien d'une équipe de direction engagée et expérimentée. Il pourra également s'appuyer sur le talent de plus de 4 000 employés et travailleurs qui œuvrent sur nos chantiers et qui contribuent chaque jour à bâtir l'entreprise, ajoute Francis Pomerleau, Chef exécutif, Stratégies nationales de Pomerleau. »

Source : www.pomerleau.ca

Blocage minimum : une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain



La Chambre de commerce du Montréal métropolitain a publié les résultats d'une étude intitulée *Blocage minimum*. Celle-ci, parue avant le Sommet sur les chantiers (fin mars) et portant sur la mobilité au centre-ville de Montréal, est un résumé de la situation vécue sur l'île et propose des solutions novatrices. L'ACRGQ a toutefois quelques compléments d'information à apporter.

Pour débiter, on attribue une perte de productivité au manque d'innovation dans le secteur de la construction. Or, même si ce peut être le cas, les méthodes n'ayant pas changé, la productivité devrait être la même et non diminuer. En plus de la lourdeur administrative qui augmente toujours, la quantité d'exigences pour améliorer la sécurité, la qualité, la durabilité, l'environnement et la mobilité a décuplé au cours des 20 dernières années; c'est une des principales raisons pour laquelle les travaux sont « toujours plus longs, toujours plus chers », comme on l'écrit dans l'étude. Les décideurs doivent connaître les impacts que ces exigences ont sur les prix et les délais. Ensuite, ces décideurs doivent faire des choix, comme ce le sera pour quelques-unes des solutions proposées dans le document, si elles sont appliquées.

Dans l'étude, on indique que « Les investissements massifs dans les infrastructures publiques de Montréal et du Québec créent pourtant un contexte propice à l'émergence de grandes entreprises de construction ». On indique également que cela serait souhaitable afin d'éviter la construction par phase, qui prolonge les entraves, mais qui doit actuellement être adoptée, car il n'y a pas suffisamment d'entreprises ayant l'envergure pour réaliser les travaux en une seule phase. S'il est vrai qu'il y a beaucoup d'investissements dans les infrastructures en ce moment, il demeure cependant que l'expertise requise pour réaliser de si grands travaux ne s'acquiert que par des années d'expérience. De plus, une rareté de main-d'œuvre sévit dans le domaine de la construction. Donc, pour arriver à créer ces grandes entreprises de construction,

il ne reste principalement que des fusions et des rachats de compagnies. En revanche, cela aurait pour effet de faire diminuer le nombre de compétiteurs, alors qu'une saine compétition est la meilleure façon d'obtenir des prix justes.

Par ailleurs, on indique que 27% des éléments signalétiques autour des chantiers de Montréal n'avaient aucune raison d'être et que 73% des éléments signalétiques servaient à encadrer un chantier actif. Or, il y a parfois des temps d'attente où un chantier ne sera pas actif pour une courte période; par exemple, lors de la cure des trottoirs de béton, enlever la signalisation pour la remettre en place dans la même semaine serait polluant, encombrant et coûteux, et probablement confondant pour les usagers.

L'étude suggère qu'un permis soit exigé pour toute livraison au centre-ville avec une tarification adaptée en fonction des horaires de livraison. Dans le cas des travaux de génie civil, il va sans dire que ce système serait extrêmement lourd et coûteux, tant pour les entrepreneurs que pour la ville, s'il était appliqué aux opérations faites en continu comme le transport de déblai et remblai, la livraison de béton et d'enrobés bitumineux. L'espace de stockage devrait probablement être agrandi pour s'adapter à des livraisons hors des heures d'affaires. De plus, il ne faut pas négliger la nuisance que crée la livraison de marchandise à des heures atypiques non seulement près des travaux, mais aussi auprès du fournisseur ou du distributeur et tout au long de l'itinéraire de livraison. Les horaires atypiques n'aident pas à recruter, surtout en période de rareté de main-d'œuvre. Et il faut penser que les commerces du centre-ville verront leurs frais de livraison augmenter avec la mise en place de ces permis.

Au sujet de la surutilisation du domaine public par les chantiers, pour bien en juger, il faut tenir compte de l'espace requis pour le passage des équipements servant à transporter les matériaux, ainsi que du flux de matériaux entrant et sortant. Ceux-ci étant utilisés entre les livraisons, il est normal qu'à un moment, l'espace de stockage soit moins plein. Pour juger de l'optimisation d'une entrave, il faut tenir compte du développement des travaux. Puisque les équipements ont souvent à se déplacer

pour effectuer leurs travaux au cours de la journée, il est rare de tomber sur des chantiers où une rue est complètement bloquée. Très certainement, si la ville accepte une telle situation, c'est qu'il n'y avait aucun moyen alternatif de réaliser les travaux à un coût raisonnable. Alors qu'on travaille sur l'attractivité des contrats de génie civil, l'ajout d'une tarification dynamique augmenterait la lourdeur administrative. Or, beaucoup d'entrepreneurs hésitent déjà à soumissionner pour la Ville de Montréal, entre autres à cause de la complexité de la gestion des contrats.



Si on veut intégrer de façon systématique des critères liés à l'efficacité et à la qualité des travaux dans les appels d'offres, le système doit être très objectif et transparent pour éviter des dérives. En effet, il pourrait être facile de favoriser une entreprise au détriment d'une autre simplement par le choix des critères retenus. De plus, est-ce vraiment nécessaire d'ajouter ces critères puisque la Ville de Montréal a déjà un

système d'évaluation pour chaque projet de génie civil qui y est réalisé et dont les conséquences d'une mauvaise évaluation sont critiques pour la survie d'une entreprise? Les délais de réalisation des travaux sont déjà stipulés dans les documents d'appels d'offres, ils sont généralement réduits au minimum pour diminuer les nuisances près des chantiers et pour minimiser les frais de surveillance, et des pénalités importantes sont appliquées en cas de dépassements des délais lorsqu'ils sont causés par l'entrepreneur.

Enfin, l'ACRGQ applaudit des propositions comme de « rassembler l'ensemble des parties prenantes dans une entité intelligente responsable de la planification et de la coordination des chantiers », et de créer des « normes de signalisation adaptées à la réalité du centre-ville de Montréal ». L'ACRGQ est certainement prête à collaborer aux prochains efforts concertés.

Retour sur le Sommet sur les chantiers de la Ville de Montréal

Le 30 mars dernier s’est tenu le Sommet sur les chantiers de la Ville de Montréal. L’ACRGQ salue cette initiative de la ville et son intérêt à y faire participer les entrepreneurs. De grands travaux s’amorcent pour améliorer la mobilité du centre-ville, ce qui exercera certainement une influence sur tout le Québec à plus long terme. Plusieurs propositions ont été faites; en voici quelques-unes des plus marquantes.



Signalisation routière

Tout d’abord, les entrepreneurs sont heureux de la révision du Tome V sur la signalisation routière du ministère des Transports et de la mobilité durable du Québec, entamée avec la collaboration de la Ville de Montréal, en vue de créer une signalisation adaptée aux conditions urbaines.

Grâce aux discussions avec les entrepreneurs sur la nouvelle clause proposée au sujet du délai maximal pour enlever la signalisation après les travaux, ce délai passe de 12 à 24 heures, ce qui concorde mieux avec les horaires de travail de 7h00 à 19h00 permis dans la plupart des arrondissements.

Par ailleurs, on songe également à changer de type de balise, notamment en en modifiant la taille, pour éviter la sensation de surcharge des usagers. Par contre, il faut prendre en compte que de plus petites balises seront aussi plus faciles à déplacer ou à voler et moins visibles pour les automobilistes ou les déneigeurs (en cas de travaux hivernaux), ceci risquant de causer plus de manquements au plan de signalisation soumis alors qu’on propose des pénalités plus sévères aux entrepreneurs. En résumé, on cherche donc à majorer les pénalités déjà élevées pour les entrepreneurs en génie civil, alors qu’on cherche également à augmenter l’attractivité des contrats pour obtenir plus de compétition. Cette mesure devrait être repensée.

Puis, il a été proposé de mettre un code-barre sur chacun des panneaux et balises pour chaque chantier. Cette opération serait coûteuse et le risque d'erreur élevé à cause du nombre d'items et des modifications fréquentes des chantiers. Cependant, un code-barre sur l'affichage de chantier les référant à un site informant et éduquant les citoyens serait certainement bénéfique.

Agents de liaison

Les projets où un agent de liaison était présent ont été appréciés des entrepreneurs. Il serait intéressant d'aller encore plus loin cette année, c'est-à-dire que ces agents soient non seulement des vecteurs d'information allant aux riverains des travaux des entrepreneurs, mais aussi des sources d'information et d'éducation pour l'ensemble des citoyens. La plupart des riverains n'ont pas ou peu d'idée de ce qui arriverait si les travaux de réfection n'étaient pas faits; des bris, des fuites, plus de nids de poule, des risques de refoulement d'égout, etc. Ils n'ont pas ou peu d'idée non plus de la complexité des travaux (ex : la raison des phasages requis entre les diverses étapes de réalisation). Ces informations aideraient certainement à améliorer l'acceptation des chantiers par les citoyens.

Plan de la mobilité

Enfin, une autre solution proposée est que les entrepreneurs fournissent un plan de maintien de la mobilité au début des projets. Un plan de signalisation doit déjà être fourni et approuvé par la ville pour que le permis d'occupation du territoire soit obtenu, donc pour que les travaux débutent. Cependant, pour qu'un réel plan de maintien de la mobilité soit conçu, l'entrepreneur devrait avoir beaucoup plus de données que ce qui est actuellement disponible, comme:

- les chantiers en cours, débutant et se terminant sur le territoire;
- les permis d'occupation accordés aux promoteurs privés;
- les opérations des travaux publics;
- les permis pour des terrasses.

Et il y aura aussi des impondérables à considérer : réparations d'urgences, manifestations, et autres. On ne peut tout le temps s'attendre à un plan statique pour la totalité des travaux. C'est une tâche colossale que d'avoir toutes ces données et qu'elles puissent être cohérentes dans un système unique. Avec le système AGIR qui centralise les demandes d'occupation du territoire pour les appels d'offres publics, on a un début, mais il reste énormément de travail pour tout intégrer et ainsi donner les moyens requis pour qu'il soit possible d'établir un réel plan de maintien de la mobilité.

En guise de solution, les entrepreneurs proposent de s'assurer que les études d'avant-projets soient suffisamment précises, qu'on donne suffisamment de temps pour réaliser les conceptions et qu'on vérifie la compatibilité des demandes, clauses ou exigences inscrites dans les plans et devis avec les règlements qui peuvent varier sur le territoire de Montréal (horaire de travail, passage des transports publics, etc.). Ceci éviterait bien des délais et des coûts non prévus. Et, autre point intéressant qui s'avérerait un facteur important pour la mobilité future : il faudrait tenir compte des projets de développement et de la densification de la population désirée dans la conception des travaux de réfection.

En adaptant certaines clauses en fonction de l'environnement, il serait possible de réduire les coûts et délais dans bien des cas. Par exemple, est-ce que des trottoirs de bois temporaires avec rampe sont nécessaires dans un environnement de type banlieue ? Si les citoyens savaient que les délais et les coûts des travaux peuvent être grandement réduits avec une fermeture complète, choisiraient-ils cette option dans certains cas ?

En résumé

Selon l'ACRGTO, un grand travail de planification des travaux et entraves est le début de la démarche de maintien de la mobilité. La révision du Tome V devrait certainement aider en diminuant la quantité de panneaux et balises requise dans un contexte urbain. Une meilleure communication avec les riverains serait bénéfique, ainsi qu'une préparation minutieuse des projets et l'adaptation de certaines clauses à l'environnement du chantier.

L'ACRGTO remercie la ville de Montréal pour l'invitation à participer au Sommet sur les chantiers et participera avec enthousiasme aux prochains développements en matière de mobilité.

Propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds, êtes-vous prêts pour les changements règlementaires ?

Plusieurs changements à la réglementation et aux politiques visant les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds (PEVL) sont entrés en vigueur ou seront applicables prochainement. Ces changements auront des impacts sur les entrepreneurs effectuant du transport dans le cadre de leurs activités et nécessiteront ainsi certains ajustements. Afin de préparer ses membres à ces nombreux changements, l'ACRGQ présentait, le 23 mars dernier, un webinaire portant sur les Développements récents en droit du transport au Québec, en partenariat avec Me Pierre-Olivier Ménard-Dumas, associé auprès du cabinet d'avocats Stein Monast S.E.N.C.R.L. Pour ceux qui n'ont pu être présents à ce webinaire, voici ainsi un très bref résumé des principales modifications auxquelles les entrepreneurs devront se conformer concernant le transport par véhicules lourds.



Premièrement, le gouvernement a publié le 1^{er} février dernier le règlement modifiant le *Règlement concernant les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* (ci après : le règlement). Ce règlement, qui entrera en vigueur le 30 avril prochain, prévoit principalement l'obligation pour tout propriétaire ou exploitant de véhicule lourd (PEVL) d'installer un dispositif de consignation électronique (DCE) dans tous leurs véhicules. Pour les conducteurs, ce projet de règlement vise à remplacer l'obligation de produire des fiches journalières en format papier (log books) par celle de produire des rapports d'activités par DCE.

Le règlement prévoit toutefois certaines exemptions à équiper un véhicule lourd d'un DCE. Il est par exemple prévu que les véhicules datant d'avant les années 2000 et ceux loués pour une période de moins de 30 jours pourront être exemptés, de même que les véhicules faisant l'objet d'un transfert de propriété, sous certaines conditions. Une exemption est finalement permise pour les véhicules qui sont conduits à l'intérieur d'un rayon de 160 kilomètres de leur terminus d'attache et dont le conducteur retourne à son terminus chaque jour.

En résumé, à compter du 30 avril 2023, tout véhicule lourd ne pouvant être exempté sous l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-haut devra être équipé d'un DCE.

Deuxièmement, de nouvelles *Politiques d'évaluation des PEVL* sont entrées en vigueur le 17 février dernier. Les modifications à ces politiques ont pour objectif d'augmenter l'efficacité des

politiques, d'introduire de nouvelles mesures de sensibilisation ainsi que de reconnaître les bons comportements. Pour accomplir ces objectifs, différentes modifications à la politique sont entrées en vigueur, notamment : de nouvelles mesures d'évaluation prenant en compte la répétition d'infractions de même nature, une nouvelle échelle de pondération des événements, une modification des seuils à ne pas atteindre et la mise en place d'un programme de reconnaissance des bons comportements.

Les impacts de cette politique sur les PEVL arriveront sans délai, considérant que celle-ci s'appliquera rétroactivement, sous réserve de quelques exceptions. De ce fait, les PEVL dépassant les seuils de 50, 75 ou 100 % des seuils à ne pas atteindre en vertu de la nouvelle politique recevront un avis de la SAAQ. La SAAQ nous informe de plus qu'il sera possible de consulter l'état du dossier PEVL à compter de la fin du mois de mai 2023 sur le service SAAQclic, dans l'intervalle, des mesures transitoires seront mises en place pour permettre aux entreprises de suivre l'état de leur dossier.

Pour terminer, l'ACRGQ invite toute personne ayant des questions ou demande d'information concernant le présent sujet, à communiquer avec Maître Mathieu Tremblay, avocat auprès de l'ACRGQ au 418 529-2949 ou par courriel au mtremblay@acrgtq.qc.ca.

MISSION TECHNIQUE

Prague - Brno - Bratislava - Vienne - Budapest

Villes impériales d'Europe
centrale et Congrès mondial
de la route

Du 1^{er} au 15 octobre 2023



Services Inclus :

Transport Aérien

Transport en autocar climatisé, nombre de places
selon la taille du groupe

13 nuits basées en chambre double et simple

4 soupers, 13 petits-déjeuners, 4 dîners

Journée au Congrès Mondial de la Route à Prague

Frais d'entrée selon itinéraire

Service d'un guide francophone

Contribution au fonds d'indemnisations OPC (FICAV)

Services non inclus :

Dépenses à caractère personnel
(téléphone, blanchisserie, etc...)

Pourboires pour les guides et chauffeurs

Toutes prestations non prévues
au programme ainsi que les boissons

Tous les transports aériens
et assurance annulation/rapatriement

HOTEL 5 * ou équivalent

Prague - 4 nuits à l'hôtel Président 5*

Brno - 2 nuits à l'hôtel Barcelo Palace Brno 5*

Budapest - 3 nuits à l'hôtel Mystery 5 *

Vienne - 4 nuits à l'hôtel Savoyen 4*

VOLS

LH479 1 oct. Montréal - Francfort

Départ : 18 : 05 Arrivée : 07 : 05 (2 oct.)

LH1394 2 oct. Francfort - Prague

Départ : 10 : 05 Arrivée : 11 : 05

OS 73 15 oct. Vienne - Montréal (vol direct)

Départ : 11 : 00 - Arrivée : 13 : 50

TARIFS

Occupation Double/Twin : **7950 \$ par personne**

Occupation Simple : **9950 \$ par personne**

Obtenez un rabais immédiat de 3 % si vous payez par chèque.

NOMBRES DE PLACES LIMITÉES



Roumaïssa Ouhaï
Tél. 418 529-2949
acrqtq@acrqtq.qc.ca



Détenteur d'un permis au Québec.
1 418-682-6702 / 1 800-563-7248
roger-gervais@rcgtours.ca

Les modes collaboratifs de réalisation de projet : une solution innovante pour répondre aux défis de l'industrie

L'industrie de la construction doit surmonter des défis de taille, dont la complexification des projets (y compris l'intégration technologique), les problèmes d'approvisionnement, la lutte contre les changements climatiques, la pénurie de la main-d'œuvre, et les incertitudes liées au contexte économique.

En plus de ces enjeux, l'industrie fait face à des problèmes structurels depuis plusieurs années, tels que les retards de paiement, le nombre élevé de changements en cours de chantier, les délais de traitement des avenants et la lourdeur administrative exigée par les donneurs d'ouvrage.

Les différends sont nombreux dans l'industrie et ils découlent fréquemment d'enjeux de conception et de construction non réglés en amont durant la phase d'élaboration, ainsi que de risques qui n'ont pas été identifiés et gérés de manière optimale. Une planification rigoureuse, une évaluation approfondie des risques et une communication transparente et efficace entre les parties durant la phase d'élaboration sont essentielles pour réduire les différends et favoriser la réussite du projet.

Or, les solutions mises de l'avant adoptent généralement une approche curative, c'est-à-dire qu'elles visent à résoudre ou atténuer l'impact d'un problème après son apparition, comme les modes de prévention et de règlement des différends. Bien que de telles mesures soient certes salutaires, un adage bien connu rappelle qu'il vaut mieux prévenir que guérir.

Il est donc nécessaire de repenser la manière dont l'industrie aborde ces enjeux et d'adopter des approches novatrices axées sur la prévention.



Par René-Martin Langlois, avocat associé chez Langlois Avocats et membre du conseil d'administration de la Integrated Project Delivery Alliance (IPDA), avec la collaboration de M. Daniel Drouin, directeur de la réalisation collaborative chez Group 2 et membre du conseil d'administration de la IPDA.

Oser remettre en question nos façons de faire.

Une de ces approches consiste à remettre en question la prévalence du mode de réalisation « traditionnel », lequel prévaut dans le secteur du génie civil et de la voirie.

Le mode traditionnel convient à des types projets et offre certes des avantages, tels que sa familiarité et sa maîtrise par l'ensemble des acteurs, mais il présente également des inconvénients notables, en particulier pour les projets qui présentent un niveau de complexité élevé. Selon notre expérience, ce mode conduit fréquemment à une gestion non optimale des risques d'un projet entre le donneur d'ouvrage et l'entrepreneur général, provoque un cloisonnement du travail, des communications et des responsabilités entre les différents intervenants du projet et favorise des comportements défensifs en cas de problèmes et d'imprévus.

[1] Integrated Project Delivery (IPD) en anglais. Le mode RPI doit être distingué du mode conception-construction progressif (CCP), un autre mode collaboratif qui permet à un design-construc-teur d'intervenir dès la phase d'élaboration du projet pour ultimement conclure un contrat de construction à forfait négocié.

[2] Selon les données colligées par la Integrated Project Delivery Alliance (IPDA).

L'intérêt grandissant pour les modes collaboratifs.

Dans ce contexte, il n'est pas une coïncidence que les modes collaboratifs gagnent en popularité au Canada, aux États-Unis et à l'échelle internationale.

Mais, qu'est-ce qu'on entend exactement par « modes collaboratifs »? De manière générale, il s'agit de modes de réalisation de projet qui visent à instaurer un cadre contractuel favorisant la collaboration entre les parties, l'innovation, un climat de travail respectueux, ainsi qu'une plus grande transparence au niveau des aspects commerciaux.

Les deux modes collaboratifs qui suscitent le plus d'intérêt sont le mode conception-construction progressif (CC Progressif) et le mode de réalisation de projet intégré (RPI) ou « Integrated Project Delivery » (IPD) en anglais.

Le mode CC Progressif consiste à retenir un design-constructeur tôt durant la phase d'élaboration du projet afin d'en élaborer le concept en étroite collaboration avec le donneur d'ouvrage, pour ultimement conclure un contrat à prix forfaitaire lorsque la conception est suffisamment avancée. Deux projets en mode CC Progressif ont récemment été lancés par la Société québécoise des infrastructures pour des ouvrages de bâtiments.

Le RPI repose quant à lui sur un partage collectif des risques, des responsabilités et des gains au moyen d'un contrat unique conclu entre le donneur d'ouvrage, l'entrepreneur, les professionnels et de certains entrepreneurs spécialisés et fournisseurs selon les besoins spécifiques du projet.

En rassemblant ces intervenants au sein d'une équipe-projet dès la phase de conception, le mode RPI facilite le travail en accéléré sans toutefois faire de compromis sur la qualité, chacun des participants ayant un intérêt commun dans l'atteinte des objectifs financiers et calendaires. Il s'agit d'un changement de paradigme mettant à l'avant-plan les aspects commerciaux et techniques du projet au détriment des aspects purement juridiques. Le contrat devient un outil de gestion de la relation d'affaires plutôt qu'un document transactionnel et litigieux.

Au Canada, on dénombre plus de 100 projets complétés ou en cours de réalisation grâce au mode RPI, plus précisément en Alberta, en Ontario, en Colombie-Britannique, en Saskatchewan et en Nouvelle-Écosse. Le mode RPI est utilisé dans tous les secteurs d'activités de l'industrie de la construction, y compris dans le secteur des transports.

[3] Par « modes de réalisation de projet » désignent les diverses stratégies contractuelles et d'approvisionnement pour livrer des projets d'infrastructure, englobant les phases d'élaboration, de conception et de construction, et dans certains cas, le financement, l'exploitation la maintenance des actifs.

[4] Il y a également le mode Alliance qui est similaire au mode RPI.

[5] Le projet de bâtiments modulaires permanents aux centres de détention de Québec, Trois-Rivières et Sherbrooke (SEAO 44529620) et le projet du Centre de services scolaire des Grandes-Seigneuries pour la conception et la construction de l'école secondaire Jacques-Leber (SEAO 44530552).

[6] Selon les données colligées par la Integrated Project Delivery Alliance (IPDA) : <https://www.ipda.ca>.

Des opportunités pour le secteur du génie civil et de la voirie.

Les modes collaboratifs représentent une avenue intéressante pour les projets d'infrastructure routière, de transport et de voirie. Ils sont particulièrement adaptés aux projets nécessitant une maîtrise des conditions du site, par exemple en présence de conditions physiques particulières, lors du remplacement d'infrastructures existantes ou bien lorsqu'il existe des défis de conception liés à un degré élevé de complexité technique.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique a récemment mis en œuvre le mode RPI dans le cadre de son programme de réhabilitation de plusieurs sections d'autoroutes endommagées à la suite des importantes inondations de novembre 2021. Ce programme de réhabilitation a été divisé en trois projets distincts, chacun d'une valeur supérieure à 50 millions de dollars. Ces projets sont présentement dans leur phase d'élaboration.

De même, en 2018, la Ville de Kingston a opté pour le mode RPI pour la construction de son nouveau pont de 1,2 kilomètre enjambant la rivière Catarqui, un projet d'une valeur de 180 millions de dollars. La construction du pont a été substantiellement achevée en décembre 2022. Fait à noter, le projet a été livré dans le respect du budget et du calendrier prévus.

Conclusion.

Les modes collaboratifs présentent des avantages indéniables pour l'industrie de la construction. Cependant, en raison du cadre normatif en place au Québec qui prône la règle du plus bas soumissionnaire, les modes collaboratifs ne sont pas, sauf exception, des options accessibles à l'heure actuelle aux donneurs d'ouvrage publics.

Face aux défis de l'industrie, les modes collaboratifs représentent une avenue qui mérite d'être étudiée sérieusement par les autorités gouvernementales, à l'instar des provinces voisines où ces modes sont devenus des pratiques répandues, fort de leur succès. Avec la révolution technologique en cours dans l'industrie (dont le BIM et de ses différents niveaux), la collaboration accrue des parties sera nécessaire, et les modes collaboratifs seront appelés à jouer un rôle clé dans cette transition.

La CNESST dévoile les conclusions de son enquête.

Décès d'un sous-traitant de l'entreprise Les Pavages D'Amour inc., à Notre-Dame-de-l'Île-Perrot : la CNESST dévoile les conclusions de son enquête

La Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) rend aujourd'hui publiques les conclusions de son enquête sur l'accident du travail ayant coûté la vie à un sous-traitant de l'entreprise Les Pavages D'Amour inc., à Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, le 29 août 2022.

Chronologie de l'accident.

Au moment de l'accident, le travailleur exécutait des travaux sur un chantier où s'effectuaient des tâches en lien avec le remplacement de canalisations souterraines. Il tentait de déterminer l'emplacement d'un jalon près d'un trou d'homme situé au centre de la rue. Pour ce faire, il s'est dirigé vers un fossé au coin d'une intersection. Pendant ce temps, un chauffeur de camion à benne basculante a effectué une première manœuvre de recul vers cette même intersection. À ce moment, le chauffeur a vu le travailleur à sa gauche dans le fossé. Avant d'entamer sa deuxième manœuvre de recul vers la zone de creusement, il s'est assuré que personne ne se trouvait à proximité du camion. Cependant, entre le moment où le chauffeur a vu le travailleur dans le fossé et le moment de sa deuxième manœuvre de recul, le travailleur avait quitté le fossé et s'était déplacé dans la trajectoire du camion. Le travailleur a ainsi été écrasé mortellement par le camion à benne. Son décès a été constaté sur les lieux.

Lien du rapport d'enquête :

<https://www.centredoc.cnesst.gouv.qc.ca/pdf/Enquete/ed004357.pdf>



Causes de l'accident

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

- Le chauffeur ignorait que le travailleur était directement derrière le camion, dans son angle mort, alors qu'il amorçait une manœuvre de recul et l'a ainsi écrasé mortellement.
- Les mesures pour assurer la sécurité des personnes qui circulaient sur le chantier étaient déficientes. Il y avait absence d'un plan de circulation formel, qui devait comprendre notamment l'encadrement des manœuvres de recul soit par la présence d'un signaleur de chantier ou d'une aire de recul où personne ne pouvait circuler à pied.

À la suite de l'accident, la CNESST a exigé de l'employeur, Les Pavages D'Amour inc., qu'il élabore un plan de circulation. L'employeur s'est conformé à cette exigence.

Comment éviter un tel accident

Pour éliminer le danger d'accident lors de manœuvres de recul sur un chantier, il faut notamment :

- élaborer un plan de circulation sur le chantier qui permettra d'éviter les manœuvres de recul ou, le cas échéant, de les encadrer par la présence de signaleurs de chantier ou la détermination d'une aire de recul où personne ne peut circuler à pied;
- élaborer un plan de signalisation du chantier, scellé et signé par un ingénieur et s'assurer que la signalisation sur le chantier est conforme à celui-ci;
- prévoir des signaleurs de chantier et routiers formés adéquatement, en nombre suffisant et positionnés selon le plan de signalisation;
- communiquer aux chauffeurs et aux signaleurs les procédures de travail et le plan de circulation établis.

Par 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.

La CNESST dévoile les conclusions de son enquête.

Décès d'un travailleur de l'entreprise Terrassement Philippe Sigouin inc.

La Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) rend aujourd'hui publiques les conclusions de son enquête sur l'accident du travail ayant coûté la vie à un opérateur de pelle hydraulique de l'entreprise Terrassement Philippe Sigouin inc., le 15 septembre 2022, à Lac-Tremblant-Nord.

Lien du rapport d'enquête :

<https://www.centredoc.cnesst.gouv.qc.ca/pdf/Enquete/ed004362.pdf>

Causes de l'accident

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

- Le travailleur a été éjecté de son siège à la suite de l'arrêt brusque de la pelle hydraulique et s'est frappé la tête contre le cadre de la cabine puisqu'il ne portait pas sa ceinture de sécurité lors de l'opération de la pelle;
- Alors que le travailleur opérait une pelle hydraulique en milieu boisé avec la cabine ouverte qui ne le protégeait pas contre l'intrusion d'objets, une branche l'a gêné et l'a amené à effectuer une fausse manœuvre;
- La gestion de l'opération des pelles hydrauliques était déficiente puisque l'employeur ne prévoyait pas de mesures de sécurité pour l'opération d'une pelle en milieu boisé ni le port de la ceinture de sécurité.

À la suite de l'accident, la CNESST a interdit l'utilisation de la pelle hydraulique à des fins d'expertise et a exigé une procédure sécuritaire concernant le port de la ceinture de sécurité et l'opération de la pelle hydraulique à proximité d'un milieu boisé. L'installation d'un grillage ou d'un polycarbonate devant la cabine de la pelle hydraulique a également été exigée. Finalement, la CNESST a exigé de l'employeur qu'il élabore et mette en place un programme de prévention propre à son établissement. L'employeur s'étant conformé à ces exigences, la CNESST a autorisé la reprise des travaux et l'utilisation de la pelle hydraulique.

Chronologie de l'accident.

Le jour de l'accident, l'opérateur de pelle hydraulique effectuait des travaux de nivelage du sol dans un secteur boisé d'un chantier de construction résidentielle situé à Lac-Tremblant-Nord. Alors que la pelle hydraulique avançait sur le terrain, et que la vitre avant et la porte étaient ouvertes, une branche a pénétré dans la cabine, ce qui a gêné les manœuvres de l'opérateur. Une rotation de la pelle s'en est suivie, jusqu'à son arrêt brusque lorsque la flèche de la pelle a frappé un arbre. Le travailleur, qui ne portait pas sa ceinture de sécurité, a été éjecté de son siège et s'est frappé la tête sur le cadre de la cabine. Les secours ont été appelés, et le décès de l'opérateur a été constaté au centre hospitalier.



Source : CNESST

Comment éviter un tel accident

Pour prévenir les accidents liés à l'opération de machineries lourdes en milieu boisé, des solutions existent, notamment :

- Prévoir le port de la ceinture de sécurité lors de l'opération de l'équipement;
- Prévoir des mesures de sécurité pour le travail en milieu boisé telles que l'installation d'un grillage ou d'un polycarbonate devant la cabine de la machinerie lourde;
- Former et informer les travailleurs et travailleuses sur les risques liés au travail en milieu boisé.

Par 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. 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.

Décès d'un travailleur lors du déplacement d'une plateforme élévatrice sur un chantier à Montréal

La Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) a rendu publiques les conclusions de son enquête sur l'accident du travail ayant coûté la vie à un travailleur le 3 juin 2022 sur le chantier de la nouvelle école secondaire de LaSalle à Montréal.

Chronologie de l'accident.

Le jour de l'accident, le travailleur se trouvait au 1311, rue Lapierre, à Montréal. Accompagné de l'opérateur de la plateforme élévatrice, il terminait les travaux d'installation de cornières au plafond d'un local de rangement de la nouvelle école. Afin d'accéder à la structure du bâtiment, ils utilisaient une plateforme élévatrice à ciseaux. Une fois les travaux terminés, les deux collègues se sont affairés à sortir la plateforme élévatrice du local. Demeurés sur la plateforme élévatrice pendant son déplacement, l'opérateur et le travailleur devaient se pencher pour passer sous le cadre de la porte. Alors que la plateforme passait dans l'embrasure de la porte, la tête du travailleur situé à l'arrière de la plateforme s'est coincée entre la lisse supérieure du garde-corps de la plateforme élévatrice et le cadre de la porte. Les secours ont été appelés sur les lieux, et il a été transporté à un centre hospitalier, où son décès a été constaté.

Lien du rapport d'enquête :

<https://www.centredoc.cnesst.gouv.qc.ca/pdf/Enquete/ed004360.pdf>

Causes de l'accident

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

- La tête du travailleur s'est coincée entre la lisse supérieure du garde-corps de la plateforme élévatrice et le cadre de la porte lors du passage dans l'embrasure de la porte.

- La méthode de travail utilisée pour franchir l'embrasure de la porte avec la plateforme élévatrice était déficiente parce qu'elle exposait les travailleurs à un danger de coincement.

À la suite de l'accident, la CNESST a interdit l'utilisation de la plateforme élévatrice. De plus, la CNESST a exigé qu'une méthode de travail soit élaborée pour passer dans l'embrasure d'une porte avec la plateforme élévatrice. En réponse à cette exigence, le maître d'œuvre a élaboré une méthode de travail sécuritaire conformément aux directives du fabricant.



Comment éviter un tel accident

Pour prévenir les accidents liés à l'utilisation de plateformes élévatoires sur les chantiers de construction, particulièrement le danger de coincement lors du passage dans l'embrasure d'une porte, des solutions existent, notamment :

- manœuvrer la plateforme à partir du sol;
- s'assurer que le câble de la console de commande est assez long pour permettre de manœuvrer la plateforme en se tenant à une distance sécuritaire de celle-ci;
- se référer au manuel du fabricant et respecter les consignes de sécurité et d'utilisation prévues;
- se faire diriger par un travailleur, au besoin.