www.acrgtq.qc.ca

CONSTAS

NOVEMBRE 2007

MAGAZINE DE L'ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES ET GRANDS TRAVAUX DU QUÉBEC

Numéro 1

Les ouvrages d'art

L'échangeur Turcot

Turcot, premier symptôme de l'état d'une ville

Coup d'œil à l'international
Détour par le pont Laviolette

LES TERMINAUX MÉTHANIERS
Le développement économique du Québec comme enjeu

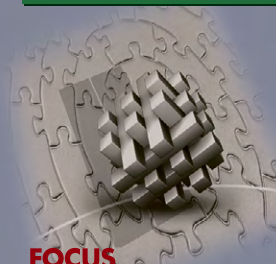
DIX QUESTIONS À JULIE BOULET, MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

LE PROGRAMME «CONSTRUIRE EN SANTÉ»

CONSTRUIRE EN ONTARIO

L'INDUSTRIE EN RÉFLEXION
Congrès à Paris
Congrès à Québec

UNE INDUSTRIE EN SANTÉ
La construction au Québec



FOCUS SUR L'ACRGTQ
Un mandat clair
Une philosophie

CHRONIQUES

QUESTIONS EN LITIGE

INNOVATIONS

TECHNOLOGIE ET ENVIRONNEMENT

AFFAIRES D'INFORMATIQUE

LES MOTS DE SEXTON

ACRGTQ

Éd.11 - 3170 - 534523001

Sommaire

CONSTAS / numéro 1, novembre 2007

ÉDITORIAL **7**

LES TERMINAUX MÉTHANIERS
LES TERMINAUX MÉTHANIERS **8**
LA CONSTRUCTION D'UN TERMINAL MÉTHANIER **10**

SITUATION

LES OUVRAGES D'ART
ÉCHANGEUR TURCOT **13**
COUP D'ŒIL À L'INTERNATIONAL **15**
DÉTOUR PAR LE PONT LAVIOLETTE **17**

ENTRETIEN
DIX QUESTIONS À JULIE BOULET, MINISTRE DES TRANSPORTS **19**

FOCUS SUR L'ACRGTQ
ASSOCIATION DU 21e SIÈCLE **22**

UNE INDUSTRIE EN SANTÉ **25**
L'INDUSTRIE EN RÉFLEXION **27**
LE PROGRAMME « CONSTRUIRE EN SANTÉ » **29**
CONSTRUIRE EN ONTARIO **31**

CHRONIQUES
QUESTIONS EN LITIGE **33**
INNOVATIONS **35**
AFFAIRES D'INFORMATIQUE **36**
TECHNOLOGIE ET ENVIRONNEMENT **38**

EN BREF **39**
AGENDA **41**

LES MOTS DE SEXTON **42**

BONNE CHANCE

à toute l'équipe de ConstAs !

L'arrivée du magazine *ConstAs* positionne une fois de plus l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec (ACRGTQ) au cœur des grands enjeux fondamentaux du génie civil et de la voirie au Québec. Cette nouvelle publication saura mettre en valeur les réalisations des membres de l'Association qui seront sans aucun doute nombreuses au cours des prochaines années.

En effet, conformément aux investissements de 7,9 G$ d'ici 2011 sur le réseau routier québécois, que prévoit le gouvernement, les membres de l'ACRGTQ auront pleinement l'occasion de mettre leurs compétences au service de la population québécoise.

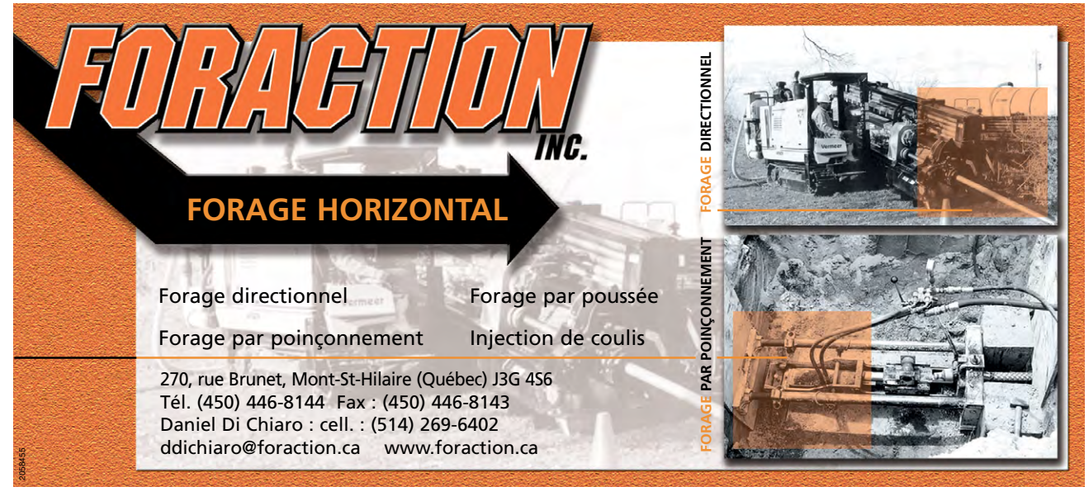
De nombreux chantiers d'envergure seront nécessaires pour assurer la conservation, l'amélioration et le développement du réseau routier québécois. C'est un défi que le ministère des Transports entend relever pour le mieux-être des citoyens et le développement économique du Québec. Le magazine ConstAs saura rendre compte, au fil du temps, de cet effort collectif auquel l'industrie de la construction routière et des grands travaux, les firmes de génie-conseil et les travailleurs québécois seront appelés à contribuer.

Bonne chance à l'équipe qui vous offre ce nouveau magazine et longue vie à *ConstAs* !

Sécurité routière

Transports Québec

2062475



MAGAZINE CONSTAS^MD

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec.

Siège social, Québec
435, Grande Allée Est,
Québec (Québec)
G1R 2J5
Tél. : (418) **529.2949**
1 800 463.4672
Téléc. : (418) 529.5139

Bureau de Montréal
7905, boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine,
Bureau 101A, Anjou (Québec)
H1K 4E4
Tél. : (514) **354.1362**
1 877 903.1362
Téléc. : (514) 354.1301

Internet
www.acrgtq.qc.ca/constas
Courriel général
constas@acrgtq.qc.ca

Le magazine CONSTAS^MD est publié trimestriellement par **ACRGTQ**

ACRGTQ
Éditrice
ACRGTQ
Rédactrice en chef
Me Gisèle Bourque
Comité de rédaction
Me Gisèle Bourque
Guy Duchesne
Me Christian Tétreault
Pierre Tremblay, ing.

Christian Croteau
Maquette et direction artistique
Claude Bourget
claudebourget@videotron.qc.ca

Medias Transcontinental SENC
Production
Marc-André Duquet
(418) 686.3036 p. 273
Rédaction

Directeur de l'information
Damien Rousseau
(418) 686.3036 p. 261
damien.rousseau@transcontinental.ca
Journalistes :
Jacques Bélanger
Karine Desbiens
Michel Joanny-Furtin
Marie-Ève Veillette
Chroniqueurs :
Christian Croteau
Mme Guy Gilain
Robert Meunier

Christian Tétreault
Pierre Tremblay
Jean Sexton
Collaborateurs :
Me Gisèle Bourque
Gaétan Grenier
Denis Turgeon
Photographie :
Jean-François Gravel
Dominique Poirier
Collaboration
Cartothèque min. des Transport du Québec
Mise en page

et graphisme :
Rémi Langevin,
Marcel Turcotte
Correction d'épreuves :
Andrée Boisvert

ISSN 1912-1830

Dépôt légal :
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Poste-publications
convention 40020392

Copyright © ACRGTQ 2007

DES OUTILS INDISPENSABLES
POUR VOS GRANDS TRAVAUX...

Trois thèmes de formation :

- **Réclamations sur contrats**
  30 janvier 2008 7e Journée d'étude sur les réclamations sur contrats - Québec
  27 février 2008 7e Journée d'étude sur les réclamations sur contrats - Montréal
- **Eaux**
  23 mars 2008 2e Journée d'étude sur les eaux
- **Transport Québec**
  5 février 2008 Entretien des structures
  18 février 2008 Construction et réparation des structures
  25 mars 2008 Inspection des structures - Mise à niveau
  27 mars 2008 Inspection des structures - Mise à niveau
  30 mars 2008 Structures de signalisation - inventaire, inspection et entretien
  30 mars 2008 Notions complémentaires pour l'inspection des ponts en acier

Pour information et inscription : **www.fsg.ulaval.ca/fcontinue**

UNIVERSITÉ LAVAL
Faculté des sciences et de génie

2063489

CONSTAS
La nouvelle vitrine des constructeurs de routes et grands travaux du Québec

Ce magazine représente ce que notre association est devenue au fil des années, plus de 60 ans de vie active dans l'industrie de la construction. Il témoigne de la maturité de son industrie et de ses membres.

Éditorial

par Me Gisèle Bourque, rédactrice en chef

Il me fait grand plaisir de vous présenter la toute première édition du magazine ConstAs, le magazine du leader de l'industrie de la construction en matière de génie civil et voirie, l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec. Celle-ci met à la disposition de son industrie le seul magazine qui l'informera sur de nombreux sujets et dossiers qui concernent le secteur du génie civil et voirie de l'industrie de la construction.

Pour votre information, sachez que la signification du nom ConstAs, provient du verbe latin « constare » (constater), décliné à la 2e personne de l'indicatif présent. Il est aussi la combinaison de Const (constructeur…) et As (association). De plus, les entrepreneurs membres de l'ACRGTQ sont les « As » de la construction.

Le magazine trimestriel contiendra notamment des articles d'actualité, des suivis de certains projets en construction au Québec et de l'étranger, des visites de chantiers, des textes d'information juridique, technique et en santé sécurité et en relations du travail.

Il renfermera également des entrevues avec des décideurs et des donneurs d'ouvrage afin de faire le point adéquatement sur la situation du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction. Cette revue sera tirée initialement à 3 500 exemplaires et distribuée notamment aux membres de l'ACRGTQ, aux personnes influentes des municipalités québécoises, à différents organismes ainsi qu'aux donneurs d'ouvrage.

Ce magazine représente ce que notre association est devenue au fil des années, plus de 60 ans de vie active dans l'industrie de la construction. Il témoigne de la maturité de son industrie et de ses membres. L'ACRGTQ est un leader de l'industrie de la construction et cette revue témoignera de ce qu'est notre association, une industrie où l'excellence est la priorité. Nous souhaitons que ConstAs saura vous plaire ! •

Gisèle Bourque

Les terminaux méthaniers

Par Denis Turgeon*

L'enjeu : le développement économique du Québec

Les groupes environnementaux doivent apprendre à respecter les structures gouvernementales.

Les gouvernements d'Ottawa et de Québec ont autorisé récemment la poursuite des démarches d'Énergie Cacouna pour l'implantation éventuelle d'un terminal méthanier à Cacouna. Cependant, au moment d'aller sous presse, la décision concernant Rabaska se faisait toujours attendre.

L'ACRGTQ, qui a participé aux audiences publiques de ces deux projets, est satisfaite de la décision concernant le projet d'Énergie-Cacouna. Il s'agit d'ailleurs d'une très bonne nouvelle pour notre industrie ; le Québec a besoin de projets de cette envergure. Lorsque le projet démarrera, il permettra à notre industrie, celle du génie civil et voirie de l'industrie de la construction, de demeurer la locomotive de l'industrie de la construction.

Un projet sur mesure pour l'ACRGTQ

La réalisation de ces projets est de première importance pour l'ACRGTQ et ses membres. Au-delà de la nécessité d'assurer la marge de manœuvre et la sécurité énergétique des Québécois, l'ACRGTQ croit que le Québec fait face à un autre enjeu de taille : la conservation de son expertise et de son savoir-faire.

Avec l'arrivée de ports méthaniers au Québec, l'industrie du génie civil pourra développer son expertise dans ce domaine qui saura faire la fierté des travailleurs. Comme dans le cas des ouvrages hydroélectriques, les Québécois ont le talent pour mener à terme ces grands travaux.

De plus, nous possédons déjà une excellente expertise en matière de construction de pipeline. En effet, le Québec détient d'excellents « soudeurs pipelines », une expertise particulière et essentielle à la production d'ouvrages de ce type. Cependant, ils sont peu nombreux et certains tentent l'expérience d'aller dans l'Ouest canadien ou encore en Arabie Saoudite où les emplois sont plus nombreux. Nous devons améliorer et consolider cette expertise. L'industrie du génie civil est une richesse pour les Québécois, non seulement pour ses travailleurs, mais aussi en ce qui concerne l'expertise que la province acquiert. Nos membres sont les générateurs de cette richesse.

Deux milliards de dollars de fonds privés.

Le Québec doit se mettre au travail afin d'abaisser son taux de chômage à la moyenne canadienne, et ce sont des projets comme ceux-ci qui permettront au Québec de stabiliser et d'améliorer sa situation économique. Le Québec a besoin de projets structurants de cette envergure.

Ces deux projets combinés permettront la création, pendant la phase de construction, de plus de 7 000 emplois directs et indirects ; les retombées économiques seront importantes pour le Québec. De plus, bon nombre des investissements en lien avec la construction bénéficieront à l'industrie du génie civil et par le fait même aux membres de l'ACRGTQ.

Les retombées économiques seront importantes pour le Québec, car les coûts de construction sont estimés à plus de 2 milliards de fonds privés. Inutile de rappeler que les grands projets privés sont plutôt rares au Québec.

La diversification énergétique du Québec

En plus de profiter à l'économie, ce type de grands projets permettra au Québec de diversifier ses sources d'énergie. D'ailleurs, dans le document du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, « Le secteur énergétique au Québec : Contexte, enjeux et questionnements » on mentionne : « (…) La sécurité des approvisionnements en électricité dépend notamment de la diversification des formes d'énergie, laquelle revêt une grande importance dans la fiabilité de la fourniture électrique. »

La création de ports méthaniers au Québec repose sur des enjeux majeurs pour le développement de notre économie, mais aussi pour notre sécurité énergétique. Dans la stratégie énergétique publiée le 4 mai 2006, le gouvernement fait part des avantages d'installer des terminaux méthaniers au Québec :

« Le coût d'un projet de terminal méthanier est évalué entre 700 millions et 1 milliard de dollars. L'implantation de projets de terminaux méthaniers sur notre territoire ferait ainsi bénéficier l'économie québécoise d'importants investissements.

L'accès au gaz naturel liquéfié permettrait au Québec de diversifier la provenance de ses approvisionnements. Au lieu de dépendre uniquement du gaz naturel transporté par gazoduc depuis l'Ouest canadien – dont les réserves prouvées diminuent – le Québec aurait accès au gaz provenant du continent africain, du Moyen-Orient et de Russie.

Le Québec pourrait également bénéficier de la concurrence entre les différentes sources d'approvisionnement qui permettrait de contenir l'évolution des coûts.

Il pourrait aussi éviter le déplacement de grandes industries vers des sources d'énergie plus polluantes ou même leur délocalisation éventuelle. »

> Le Québec doit se mettre au travail afin d'abaisser son taux de chômage à la moyenne canadienne, et ce sont des projets comme ceux-ci qui permettront au Québec de stabiliser et d'améliorer sa situation économique.

L'ACRGTQ est favorable à ces deux projets de ports méthaniers au Québec, d'autant plus qu'ils rencontrent les normes canadiennes et québécoises en matière de sécurité et d'environnement. Les deux projets ont été analysés par les instances gouvernementales fédérale et provinciale, et ce, tant au niveau de l'environnement que de la sécurité publique. Rabaska attend donc seulement l'autorisation du gouvernement du Québec.

À l'avenir, nous devrons nous pencher non seulement sur la faisabilité de ces types de grands projets, mais il faudra aussi se pencher sur les positions des groupes environnementaux. Le Canada et le Québec se sont donné des structures et des organismes indépendants qui ont comme mandat d'examiner les grands projets. Il faut que ces groupes environnementaux apprennent à respecter les structures gouvernementales chargées de faire respecter les normes environnementales et cesser d'utiliser le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) et l'Agence canadienne d'évaluation environnemental seulement lorsque ça fait leur affaire. Ils doivent cesser de brandir les épouvantails et cesser les chasses aux sorcières; car un jour ou l'autre, si elles ne sont pas les bienvenues, les entreprises porteuses de projets majeurs de développement économique iront investir leur argent ailleurs. ●

*Denis Turgeon est le président du conseil d'administration de l'ACRGTQ

Groupe Conseil B&G inc.
Santé et sécurité du travail

Fondée en février 2000, avec des professionnels qui œuvrent dans ce domaine depuis plusieurs années et qui possèdent une vaste expérience en santé et sécurité ainsi qu'en relations de travail.

financement prévention réparation

- Choix de limite pour les employeurs au rétrospectif
- Mutuelle de prévention performante
- Prévention sur les chantiers
- Gestion médico-légale de vos dossiers d'événements

5275, boul. Wilfrid-Hamel Bur. 260
Québec (Québec) G2E 5M7
Tel : (418) 877-7646
(877) 901-4445
Télé : (418) 877-8842
www.groupeconseilbg.com

COMMUNIQUEZ AVEC NOUS DÈS MAINTENANT AFIN DE VOUS ASSURER QUE VOTRE DOSSIER SANTÉ SÉCURITÉ DU TRAVAIL REFLÈTE BIEN VOTRE SITUATION !

2073502

La construction d'un terminal méthanier

Une œuvre de titan

Bâtir un terminal méthanier n'est pas une mince affaire. Dans le cas d'un projet comme Rabaska, toutes les disciplines de la grande industrie sont mises à contribution. Portrait d'un chantier qui sort de l'ordinaire

Dans cette simulation d'un méthanier en train d'accoster au quai du terminal, on démontre que la sécurité environnementale et celle des résidents sont assurées.

Par Jacques Bélanger

Pour la construction de Rabaska, les quatre principaux corps de métier sollicités sont les manœuvres (28 %), les cimentiers (14 %), les tuyauteurs (13 %) et les soudeurs (11%), les autres secteurs sont les charpentiers (10 %), les monteurs d'acier de structure (9 %), les machinistes (6 %), les chaudronniers (4 %), les électriciens (3 %) et, enfin, les grutiers (2 %). Au chapitre du génie civil, l'excavation des bassins et des terrassements totalise 1,1 million de m³, celle du corridor, 120 000 m³ et celle des autres installations, 220 000 m³.

Différents types de béton

Le béton utilisé pour la construction du terminal varie en fonction de l'usage auquel il est destiné. Pour la jetée, on prévoit une masse de 37 000 m³ de béton armé, 50 000 m³ pour les réservoirs, 12 000 m³ pour le corridor et 13 000 m³ pour les autres installations. Quant au béton maigre, 14 500 m³ sont dédiés aux bassins tertiaires, 2 000 m³ aux réservoirs et 1 500 m³ pour les autres installations.

Selon M. Olivier Denoux, directeur des services techniques du projet Rabaska, la construction des réservoirs de gaz naturel liquéfié (GNL) nécessite l'utilisation de béton colloïdal, un matériau supportant très bien les basses températures puisque le gaz doit être refroidi à -160° Celsius pour se liquéfier. « C'est un béton précontraint par post-tension, ce qui augmente ses capacités à limiter les entrées de chaleur dans les réservoirs. Quant à l'usage du béton maigre pour ces derniers, il est utilisé pour leur recouvrement, de même que pour leurs fondations. Si on va plus loin dans les détails au niveau des caractéristiques principales, on remarque que, pour la cuve externe, il faut un béton précontraint de près d'un mètre d'épaisseur, un radier de deux mètres d'épaisseur reposant sur le roc et des réchauffeurs électriques intégrés au radier pour éviter le gel du sol. Aussi, la face interne de la cuve en béton est revêtue par un feuillard métallique de 3 à 5 mm et le dôme est composé d'une coupole métallique (5 mm) recouverte de béton. Quant à la cuve externe, elle est en acier à 9 % de nickel de 5 à 10 mm d'épaisseur. On emploie le nickel parce que ce métal ne se fragilise pas à basse température. La cuve intérieure possède une isolation interparoi de perlite et de laine de verre et l'isolation de fond est constituée de plaques de verre cellulaire. Enfin, le plafond suspendu sera en acier 9 % nickel ou en alliage d'aluminium (5 mm) recouvert de laine de verre ou de perlite. »

« Nous accordons une grande importance au volet protection afin de faire de ce lieu un endroit pleinement sécuritaire », conclut Olivier Denoux.

Les charpentes et structures métalliques

Pour la construction d'un port méthanier, les charpentes et structures métalliques couvrent trois secteurs, les infrastructures maritimes, les réservoirs (dômes et plateformes) et les bâtiments et autres structures métalliques.

Les travaux portant sur les infrastructures maritimes requièrent 4 400 tonnes de charpentes, dont 2 500 pour les pieux. Quant aux tabliers métalliques, ils nécessitent 5 000 m² de structures. Pour les réservoirs (dômes et plateformes), il faut 1 400 tonnes de charpentes et, enfin, les bâtiments et autres structures métalliques exigent 1 900 tonnes de charpentes et 7 000 m² de tabliers métalliques.

Rabaska a passé avec succès l'étape de consultation publique du BAPE.

Le méthanier LNG Akua Ibom.

Vue aérienne du site de Rabaska à Lévis.

Cap sur la sécurité

Au chapitre de la sécurité, rien n'a été négligé pour faire du terminal méthanier un lieu sûr, tant pour ses travailleurs que pour le voisinage. « Les locaux administratifs seront éloignés des réservoirs et les accès seront rigoureusement contrôlés. Nous avons également étudié les risques sismiques et les risques d'incendie. Sur ce dernier point, il faut noter que les bâtiments seront équipés de systèmes de ruissellement d'eau ou d'aspersion afin de protéger le béton. Nous accordons une grande importance au volet protection afin de faire de ce lieu un endroit pleinement sécuritaire », conclut Olivier Denoux. •

Situation

Les ouvrages d'art

Ici, ailleurs, aujourd'hui et demain

1. ÉCHANGEUR TURCOT
2. COUP D'ŒIL À L'INTERNATIONAL
3. DÉTOUR PAR LE PONT LAVIOLETTE

L'objectif capital : rehausser nos standards et notre créativité

1. ÉCHANGEUR TURCOT

Turcot, premier symptôme de l'état d'une ville

L'échangeur Turcot est un bon exemple de la problématique du Grand Montréal. Sa construction avait coûté 24,5 M $ en 1966-1967. Investissement sans précédent entre 1,2 et 1,5 milliard de dollars, ce projet d'envergure s'échelonnera de 2009 à 2015.

L'autoroute Décarie arrive sur la falaise St-Jacques à 30 m de haut. L'activité maritime du canal Lachine exigeait à l'époque un tirant d'air de 25 m. Ces contraintes techniques expliquent le spaghetti Turcot conçu dans les années 1960.

Par Michel Joanny-Furtin

Montréal s'effrite. Les viaducs, le sous-sol, la voirie. Avec Expo 1967, on bâtissait « pour l'avenir ». En 2007, tout est à réparer... À moins que ce ne soit la destinée de toute ville de se rebâtir sans cesse. La métropole devra donc rénover ses infrastructures dans un délai plutôt court et des budgets exponentiels. Tout un défi !

La reconstruction de l'échangeur Turcot est un bon exemple de la problématique du Grand Montréal. Sa construction avait coûté 24,5 M $ en 1966-67. Investissement sans précédent entre 1,2 et 1,5 milliard de dollars, ce projet d'envergure s'échelonnera de 2009 à 2015.

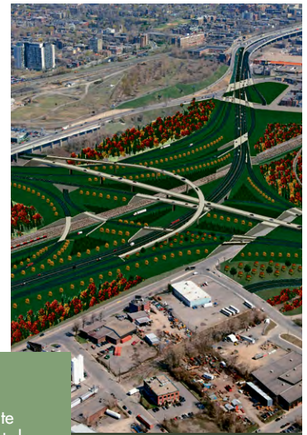
Le chantier comprend le réaménagement des échangeurs Turcot, Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest, en privilégiant les routes en remblais afin de réduire au maximum les 28 structures actuelles soit 167 520 m² de poutres, dalles précontraintes, caissons en béton et dalles évidées.

Descendre le niveau par des remblais

L'autoroute Décarie arrive sur la falaise St-Jacques à 30 m de haut. L'activité maritime du canal Lachine exigeait à l'époque un tirant d'air de 25 m. Ces contraintes techniques expliquent le spaghetti Turcot conçu dans les années 60. Depuis que l'activité portuaire passe par la voie maritime du St-Laurent, on peut désormais ajuster le tirant d'air nécessaire à 6 m au-dessus du canal.

Cette donnée permettra de construire les nouvelles chaussées sur des remblais en descendant le niveau des voies de 30 m à 8 m afin d'assouplir visuellement et techniquement le réseau routier. Le projet prévoit ainsi la reconstruction des nouvelles bretelles d'échangeurs sous les structures actuelles. « On démolira les anciennes quand on ne s'en servira plus, ce qui permettra de maintenir la circulation dans l'échangeur pendant les travaux » indique monsieur Mario St-Pierre, agent d'information au ministère des Transports du Québec (MTQ).

« Notre solution permet de réduire de 65 % la superficie en structure. Le Ministère en profitera pour déplacer l'autoroute 20 et les voies ferrées sur une distance de 4,5 kilomètres près de la falaise St-Jacques et désenclaver ainsi les terrains de l'ancienne cour de triage », poursuit monsieur St-Pierre.



Repenser le corridor de transport

« L'objectif n'est pas d'augmenter le trafic (280 000 véhicules par jour), mais de le fluidifier en reformulant le site : bandes d'arrêt d'urgence, voies d'accélération, espace ferroviaire, réaménagement de la rue Notre-Dame, voies d'autobus, voies cyclables… et une vaste zone disponible sous la responsabilité de la ville », précise M. Saint-Pierre.

En effet, le désenclavement des terrains, soit près de 100 hectares, constitue une occasion sans précédent pour Montréal de redévelopper, à quelques minutes du quartier des affaires une surface équivalente au centre-ville, de près de trois fois le parc Lafontaine.

« Tout a commencé en 2003 quand Transports Québec a acheté la gare de triage Turcot, qui deviendra le poste de commandement du chantier », explique le porte-parole du MTQ, propriétaire du site. « Des études de circulation sont encore à compléter ; le décret paraîtra en 2008 et les premiers coups de pioche sont prévus dès 2009. »

Une ville sur vérins ?

La découverte de fissures dans la dalle de béton du sous-sol d'un magasin du centre-ville de Montréal a créé une autre fissure plus durable celle-ci dans la confiance des Montréalais dans leurs structures souterraines. L'incident n'est pas sans rappeler l'effondrement du viaduc de la Concorde à Laval. La Ville ne semble pas savoir précisément dans quel état sont les structures qui composent les quelque 30 km du réseau du Montréal souterrain.

« Les événements récents mettent en lumière les limites des systèmes. Faut-il maintenir et bien inspecter ce qu'on a avant d'investir dans d'autres structures ? », s'interroge le maire de Montréal, Gérard Tremblay. Une vaste réflexion s'engage qui va se traduire par de nombreuses expertises, et contre-expertises, ainsi que plusieurs chantiers de rénovation, qui mettront la ville sur pilotis pour refaire son sous-sol.

À la suite du rapport de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde rendu public le 18 octobre dernier, le gouvernement du Québec a annoncé un ambitieux plan de modernisation du réseau routier.

Ce programme de modernisation comprend quatre champs d'intervention : la création d'une agence spécialisée dans la gestion des viaducs et des ponts, un plan de redressement du réseau routier, l'introduction de nouvelles méthodes et de nouvelles pratiques pour la surveillance du réseau, ainsi que la diffusion d'une information complète, permanente et en temps réel pour tous les citoyens.

Le plan comprend des investissements pour les quatre prochaines années de 2,9 MM $ pour les chaussées, 4 MM $ pour les structures incluant les structures des municipalités de 100 000 habitants et moins.

Au niveau des structures, c'est 670 M $ en 2008, 870 M $ en 2009, 928 M $ en 2010 et 1 045 MM $ en 2011 qui seront investis.

« La station de métro McGill montre, elle aussi, un ensemble de déficiences, selon un document soumis au conseil d'administration de la STM (Société de Transport de Montréal) », rapportait notre confrère de La Presse. La STM ausculte ses stations. Un budget de 75 millions $ est d'ailleurs prévu pour les rénover (structure, ventilation, drainage, système électrique). « Les ingénieurs procéderont au besoin au carottage des parois pour connaître l'état du béton. »

L'autoroute 25

Mis en place autour d'un PPP (Partenariat Public-Privé), le parachèvement de l'autoroute 25, un tronçon autoroutier à quatre voies de 7,2 km entre le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute 440, comprend un pont à haubans de 1,2 km à six voies au dessus de la rivière des Prairies. Les travaux débuteront en 2008.

Mais privé veut dire rentabilité. Ce partenariat permettra au gouvernement d'économiser 226 M $ assumés par les partenaires privés réunis sous le consortium A25 (a25.com), choisi par le gouvernement provincial qui exploitera un péage à la mise en service en 2011, et ce, pendant 35 ans.

D'autres chantiers… incontournables

Montréal va donc devenir dans les 15 prochaines années un grand chantier budgeté : les boulevards urbains Notre-Dame (759 M $) et Bonaventure (90 M $), l'échangeur Salaberry/A15 (4 M $), les raccordements des voies Cavendish (150 M $), Duplessis (12 M $), Langelier (28 M $), Morgan (40 M $), Pierrefonds (40 M $) et l'accès à l'aéroport Dorval-Trudeau (150 M $). Sans oublier tous les projets liés à son ambitieux plan de transport (tramway, métro, pistes cyclables, zones piétonnes, etc.).

Par ailleurs, le maire Tremblay a rappelé que son administration s'est engagée à investir 10 milliards $ sur 20 ans pour restaurer le réseau d'aqueduc montréalais qui perd quelque 40 % de son eau. Un autre chantier de longue haleine… •

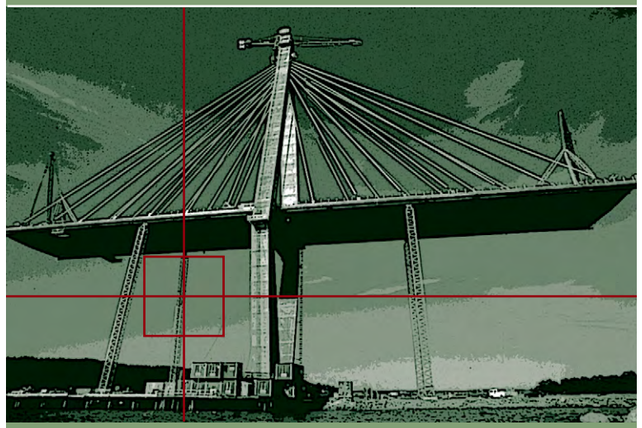
Plus d'infos sur…
www.mtq.gouv.qc.ca
www.ppp.gouv.qc.ca
www.ville.montreal.qc.ca
www.coalition-reseau-routier.qc.ca
www.quebecmunicipal.qc.ca/coalition/mission.asp

Les ouvrages d'art

Ici, ailleurs, aujourd'hui et demain

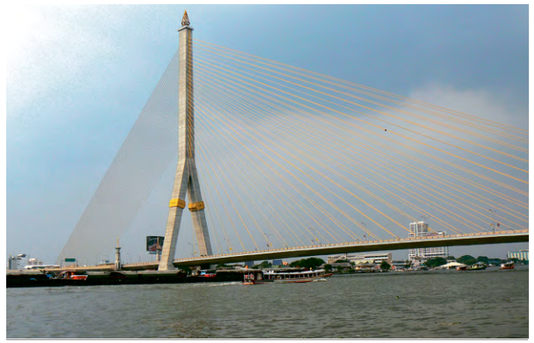
2. COUP D'ŒIL À L'INTERNATIONAL

Redonner aux infrastructures que nous construisons cette notion d'ouvrages d'art que les anciens appliquaient dans leurs grands travaux.



« Il ne faut pas se le cacher, du point de vue visuel, nos ouvrages ne sont pas très remarquables comparativement à ce qui se construit à l'étranger, ici il n'y a pas de recherche architecturale et peu de souci du design »

– Alain Robert



À Bangkok, le génie humain s'est surpassé pour la création du pont Rama VIII.

Par Karine Desbiens et Jacques Bélanger

À l'heure où le gouvernement Charest investit des milliards de dollars pour la réfection de nos infrastructures, des échos se font entendre du côté de l'ex-président de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) et président actuel de TNT Merceron, M. Alain Robert, qui croit que l'on devrait profiter de cette occasion pour ajouter une touche d'esthétisme à nos infrastructures, une pratique qui pourrait même s'avérer favorable au point de vue économique.

« Il ne faut pas se le cacher, du point de vue visuel, nos ouvrages ne sont pas très remarquables. Comparativement à ce qui se construit à l'étranger, ici il n'y a pas de recherche architecturale et peu de souci du design », déplore M. Robert dont la firme exécute, entre autres, la réalisation de ponts et viaducs.

Question de philosophie

Le Québec serait-il en retard par rapport à d'autres pays ? Selon M. Robert, il s'agit plutôt d'une question de philosophie. « En ce qui concerne nos ouvrages, ici, ce sont les ingénieurs qui s'occupent du design, de l'ingénierie et du travail de conception. » Il ajoute qu'il est déplorable qu'on ne fasse pas appel aux architectes pour travailler en comité, une façon de faire typiquement nord-américaine. « Nous ne sommes pas les seuls, c'est comme ça au Canada et aux Etats-Unis, sauf à quelques occasions », constate-il.

La réputation des viaducs n'a pas la même consonance négative partout sur la planète, comme c'est le cas présentement au Québec. Dans certains pays, un viaduc peut même devenir un ouvrage qui suscite une grande fierté. C'est le cas du viaduc de Millau, un pont autoroutier situé dans le département de l'Aveyron (France). « C'est un ouvrage très difficile à réaliser, mais vraiment très beau. Au départ, les gens étaient opposés à ce viaduc et, aujourd'hui, c'est l'attrait touristique qui fait vivre toute la région », fait-il savoir.

Pas plus onéreux

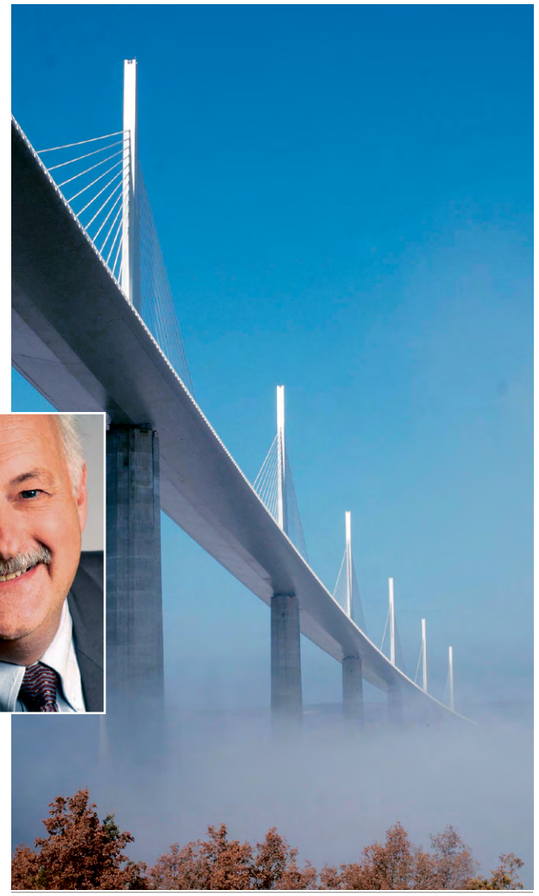
On peut penser que la recherche esthétique pour ce genre d'ouvrage engendre des coûts élevés. Alain Robert souligne que les impacts financiers ne représentent qu'un faible pourcentage de plus. « Le but n'est pas d'appliquer des dorures, mais d'ajouter des courbes et du design. Essayer de conférer un peu de beauté dans nos infrastructures nous ferait peut-être oublier les déboires qu'elles ont connus », conclut M. Robert.

Retrouver l'essence des ouvrages d'art

« Il faudrait redonner aux infrastructures que nous construisons cette notion d'ouvrages d'art que les anciens appliquaient dans leurs grands travaux. Je pense notamment aux aqueducs romains, qui étaient non seulement efficaces, mais également beaux à regarder », lance d'emblée M. Clément Demers, directeur général du Quartier international de Montréal, que ConstAs a invité à commenter les propos d'Alain Robert.

« Si nous nous bornons à ne faire que du banal ou du strictement utilitaire, nous n'améliorons pas notre environnement. Le design crée de la valeur. L'architecte Norman Foster, à qui l'on doit justement le viaduc de Millau et l'agrandissement du British Museum de Londres, le savait fort pertinemment. À l'instar de M. Robert, je suis persuadé qu'on ne doit pas verser dans la décoration, mais bien construire un ouvrage de génie auquel on apporte une valeur architecturale. Dans 20 ans, 60 % des gens vivront en ville. Il faut donc penser dès maintenant à construire des ouvrages qui soient à la fois beaux et efficaces ! » •

Clément Demers, directeur général du Quartier international de Montréal.



L'extraordinaire viaduc de Millau en France s'est avéré le principal attrait touristique de sa région bien qu'au départ la population s'opposait à sa construction.

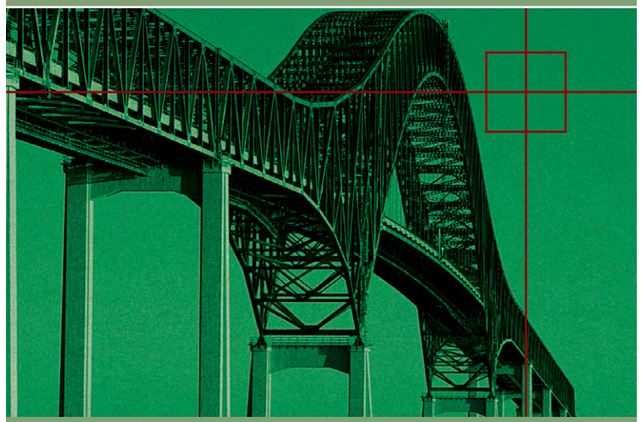
Les ouvrages d'art

Ici, ailleurs, aujourd'hui et demain

3. DÉTOUR PAR LE PONT LAVIOLETTE

Une perle d'ingénierie à restaurer

335 mètres de travée centrale
56 mètres de hauteur,
269 mètres de portée.



La dalle et les glissières de sécurité ont été remplacées, un nouveau système d'éclairage a été installé et un muret central en béton a été mis en place.

Les nouvelles approches sont construites au moyen de poutres d'acier et de béton précontraint.

Par Marie-Ève Veillette

Avec ses approches nord et sud totalisant 1 327 mètres et sa charpente métallique de 1 375 mètres, le pont Laviolette, à Trois-Rivières, est un bel exemple de l'ingénierie québécoise. Sa construction qui dura trois ans a été amorcée en 1964, au terme d'un long débat politique.

La travée centrale de 335 mètres épouse la forme d'une arche d'une portée de 269 mètres. Elle repose, à ses extrémités, sur des charpentes en porte-à-faux d'une longueur de 33 mètres prolongeant des travées d'ancrage de 167 mètres.

L'arche supporte le tablier à l'aide de câbles fixés à chaque nœud de sa pièce de charpente inférieure. Le diamètre de ces câbles varie entre 52 et 76 millimètres.

Les approches nord et sud du pont ont été construites au moyen de poutres d'acier et de béton précontraint. Elles sont supportées par 26 piles en béton. L'ensemble du pont repose sur 34 piles et 2 culées.

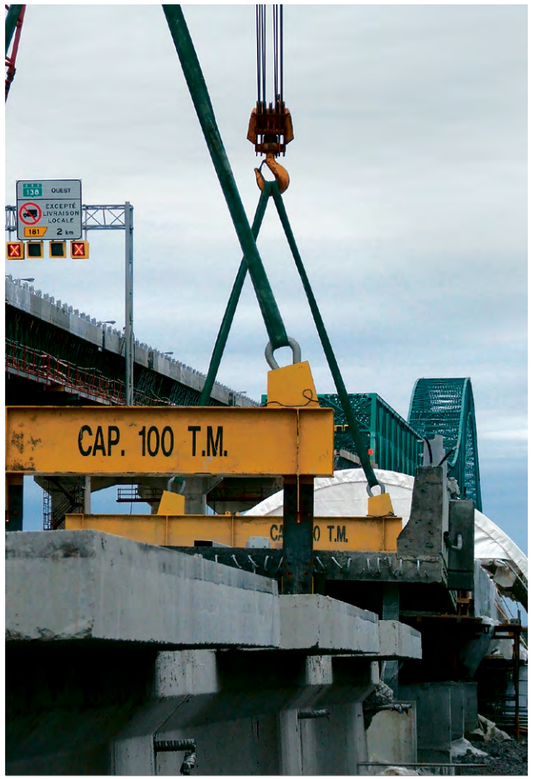
La dalle du pont est en béton armé ancrée aux poutres maîtresses. La partie carrossable du pont, d'une largeur de 14,6 mètres, est divisée en quatre voies de circulation. Elle est recouverte d'une épaisseur d'asphalte de 65 millimètres.

Un chasse-roue de 750 millimètres est aménagé de chaque côté du pont. La largeur du pont atteint 16,7 mètres, sa pente est de 3,5 % et sa hauteur libre permet le passage de véhicules mesurant jusqu'à 4,81 mètres.

La hauteur du pont à partir de la surface de l'eau jusqu'au-dessus de son tablier est de 52,02 mètres en hautes eaux et de 56,97 mètres en basses eaux.

Cet ouvrage de grande envergure a été conçu par le bureau d'ingénieurs-conseils Georges Demers pour la Corporation du pont de Trois-Rivières. Les travaux de construction du pont ont été confiés aux entreprises McNamara et Dufresne (piles), Dominion Bridge (charpente d'acier) et Simard et Beaudry (asphaltage) et ont occasionné des déboursés de 50 millions de dollars.

Depuis 2004, le pont fait l'objet d'une réfection majeure qui devrait se terminer cet automne. Entre autres, la dalle et les glissières de sécurité ont été remplacées, un nouveau système d'éclairage a été installé et un muret central en béton a été mis en place. •



Travaux de remplacement du tablier du pont Laviolette.

Les travailleurs du chantier doivent s'activer à des hauteurs variant entre 52 et près de 57 mètres, selon que les eaux du fleuve soient hautes ou basses.

L'expertise. Les résultats.

Le droit de la construction chez McCarthy Tétrault : une expertise éprouvée pour mener à bien vos projets les plus complexes et vos plus gros chantiers.

Nancy Demers : une expertise inégalée pour obtenir le plus haut taux de succès dans toutes les étapes de vos projets.

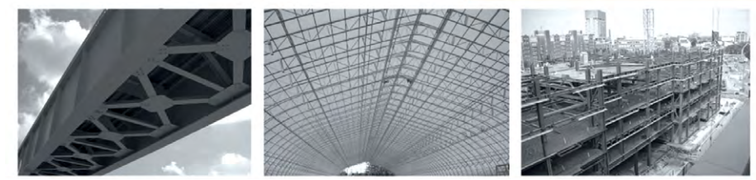
NANCY DEMERS
ndemers@mccarthy.ca
418-521-3043
514-397-4135

McCarthy Tétrault

VANCOUVER • CALGARY • TORONTO • OTTAWA • MONTRÉAL • QUÉBEC • LONDRES MCCARTHY.CA

2075335

www.corbecgalv.com



LA GALVANISATION, C'EST DU LONG TERME

T : 1 800 463.8313 F : 514.365.9222

CORBEC

Récipiendaire du « Prix Excellence 2007 » de l'Association des Galvaniseurs d'Amérique

2062799

Entretien

Par Jacques Bélanger

Dix questions à Julie Boulet ministre des Transports

ConstAs a rencontré la ministre des Transports du Québec (MTQ), madame Julie Boulet afin de faire le point sur la situation actuelle des grands travaux de voirie au Québec.

Q1. *Quel est le portrait actuel des travaux ?*

R. « L'annonce de la programmation des travaux routiers 2007-2008 s'est effectuée le 24 janvier 2007, lors d'une conférence de presse. Nous avons alors annoncé des investissements de l'ordre de 7,9 G $ pour les quatre prochaines années dont 1,7 G$ pour l'exercice financier 2007-2008. Il s'agit d'une augmentation du niveau d'investissement de 400 M $ par rapport à 2006 et le plus haut niveau d'investissement jamais atteint pour le Fonds routier. En nombre, on parle de 1 600 chantiers sur tout le territoire québécois.

Les investissements en conservation des structures ont donc augmenté de 74 % par rapport à 2006, passant de 253 M $ à 440 M $ pour des interventions sur plus de 800 structures, alors que les dernières années, on intervenait sur quelque 450 structures. »

Q2. *Qu'en est-il des 135 structures inspectées ?*

R. « Deux bilans ont été réalisés, mais nous devons attendre le bilan final pour établir une tendance. Jusqu'à maintenant, la majorité des structures nécessitant des interventions étaient inscrites au plan quinquennal d'intervention du MTQ. »

Q3. *Quels sont les projets de travaux sur les réseaux routiers et les structures municipales ?*

R. « Pour permettre aux municipalités d'assumer la gestion de leur réseau routier, le ministère des Transports prévoit investir un montant de plus de 140 M $ en 2007, réparti à l'intérieur de trois programmes d'aide. Mentionnons tout d'abord Le Programme d'aide à l'entretien de la voirie locale (85,9 M $). En vertu de ce dernier, quelque 830 municipalités recevront environ 83,9 M $ pour réaliser des travaux d'entretien réguliers sur leur réseau routier. À cela s'ajoute un montant d'environ 2 M $ pour l'entretien de la signalisation des passages à niveau (1,4 M $ versé à environ 240 municipalités) et pour l'entretien de routes fortement sollicitées par le transport de ressources forestières et minières (600 000 $ versés à quelque 80 municipalités). Vient ensuite le Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal (25,4 M $) par le biais duquel le Ministère prévoit verser des subventions à 923 municipalités pour des travaux de construction et d'amélioration de

Pour construire sur des bases solides

Chez BCF, nous savons que vous n'avez pas besoin que de simples avocats. Les membres de notre équipe stratégique en litige de la construction sont de véritables experts tant pour les donneurs d'ouvrage que pour les entrepreneurs, les sous-entrepreneurs et les professionnels oeuvrant dans ce milieu.

Que ce soit pour les litiges liés aux réclamations pour retard, aux vices de construction et malfaçons ou à la responsabilité du fabricant, notre équipe saura vous représenter efficacement tant devant les tribunaux de droit commun qu'en arbitrage ou en médiation.

Bernard Tremblay
Coresponsable
(418) 692-4140

Éric Ouimet
Coresponsable
(514) 397-6925

BCF.CA

BCF AVOCATS AGENTS DE BREVETS ET MARQUES

2063814

leur réseau routier, réparties dans l'enveloppe des députés et une enveloppe ministre. Le troisième est le Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art municipaux (30 M $), où le Ministère prévoit investir un montant de 27,5 M $ en 2007 pour la réalisation de projets de réfection de structures dans les municipalités. À cela s'ajoute un montant de 2,5 M $ en 2007 pour la préparation des plans et devis nécessaires à la réalisation de projets prévus en 2008. »

Q4. *Quelles sont les perspectives 2008-2010 ?*

R. « Un effort particulier sera consacré au parc de 5 000 structures. Il est important de rappeler que 75 % des structures ont été construites de 1955 à 1975. Leur état requiert donc un effort accru. Il en est de même pour les chaussées où des efforts importants seront faits pour améliorer le réseau stratégique de soutien au commerce extérieur (autres provinces et États-Unis). Des efforts seront également déployés durant cette période pour améliorer les infrastructures au plan de la sécurité routière.

Q5. *Quelle est votre perception et votre vision de la relation ministère / entrepreneur dans les années à venir ?*

R. « Le partenariat entre l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) et le ministère des Transports (MTQ) se porte bien et les deux organisations y trouvent leur compte car elles partagent un but commun, soit celui d'augmenter la qualité des produits et services dans le domaine des infrastructures routières et d'accroître par le fait même la sécurité des usagers de la route. Ce partenariat prend plusieurs formes dont celui du Comité de concertation MTQ-ACRGTQ, du Forum sur les travaux d'infrastructures routières ou du Forum d'échange multisectoriel sur l'Assurance de la qualité dans le domaine de la construction. »

Q6. *Le premier ministre mentionnait récemment dans un quotidien du Saguenay - Lac-Saint - Jean que le gouvernement était ouvert à revoir la règle du plus bas soumissionnaire. Cette règle est-elle appelée à changer ? Analysez-vous d'autres méthodes de distribution des contrats ? D'autres façons de faire ?*

R. « Depuis quelques années, le Ministère a amorcé une démarche en vue d'élaborer un nouveau système d'évaluation du rendement des fournisseurs permettant de tenir compte du rendement antérieur lors de l'octroi de contrats. Pour ce faire, des groupes de travail ont été constitués et ont élaboré des critères sur lesquels s'appuierait l'évaluation du rendement de ces fournisseurs.

Dans un premier temps, les efforts se concentrent sur l'évaluation du rendement des fournisseurs de services d'ingénierie. Le groupe de travail a d'abord œuvré sur une grille d'évaluation du rendement pour les firmes de génie-conseil en conception de ponts.

Au printemps 2007, une grille d'évaluation en inspection et inventaires des structures a été développée et celle en surveillance des structures sera complétée cet automne.

Au début de 2008, cette nouvelle façon de faire sera implantée progressivement au Ministère. En parallèle, les grilles d'évaluation à être utilisées en conception et surveillance en génie routier seront développées.

Dans le cas des services professionnels, après une période de 18 à 24 mois d'historique, le rendement antérieur pourra être utilisé sous la forme d'une cote comme l'un des critères dans la sélection des firmes. Le Ministère prévoit une amélioration de la qualité du travail effectué par les fournisseurs car ceux-ci seront conscients de l'impact futur des évaluations de leur rendement.

Dans le cas des contrats de construction, actuellement adjugés au plus bas soumissionnaire conforme, on utilisera dans le processus d'adjudication une formule permettant de pondérer le prix soumis en fonction de la cote obtenue lors de l'évaluation du rendement de chaque entrepreneur. Cette nouvelle façon aura pour effet d'avantager les entrepreneurs qui auront fourni un meilleur rendement dans le cadre de la réalisation des travaux antérieurs pour le compte du Ministère. Il s'agira d'un puissant incitatif à améliorer la qualité du travail fourni.

Une fois ce nouveau système d'évaluation du rendement en place, un historique de 18 à 24 mois devra être constitué avant de pouvoir constituer la cote du rendement de chacun des entrepreneurs. »

Q7. *Qu'en est-on avec les dossiers de PPP ? La 25 ? La 30 ?*

R. Concernant l'autoroute 25, le projet est réalisé en partenariat public-privé. L'appel de propositions lancé en juillet 2006 s'est conclu par la sélection du consortium Concession A25 pour réaliser le projet. L'entente de partenariat s'est conclue le 13 septembre 2007. Les travaux de construction devraient débuter en février/mars 2008. La mise en service du parachèvement est prévue en 2011. Le partenaire privé est responsable de la conception-construction-financement-exploitation-entretien du projet pour une période de 35 ans.

Pour ce qui est de l'autoroute 30, l'appel de propositions a été lancé le 20 juin 2007 et le volet technique des propositions des candidats invités est attendu le 26 mars 2008. Quant au volet financier des propositions des candidats invités, il est attendu le 7 mai 2008. L'annonce du choix du candidat sélectionné est prévue pour le 18 juin 2008 et la conclusion de l'entente de partenariat est prévue pour septembre 2008. En ce qui concerne la mise en service de l'infrastructure, elle est prévue en décembre 2012. Et, rappelons que le partenaire privé est responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la réhabilitation de l'infrastructure pour une période de 30 ans. »

Q8. *Comment a été l'année de la sécurité routière jusqu'à maintenant ? Les efforts sont-ils fructueux ? Qu'en est-il des abords des chantiers routiers ?*

R. Le 13 décembre 2006, l'Assemblée nationale a adopté à l'unanimité une motion pour désigner 2007 l'Année de la sécurité routière. Les axes d'intervention sont la sensibilisation, la mobilisation et le contrôle policier. Jusqu'ici, les efforts de tous les partenaires de l'Année de la sécurité routière semblent porter fruit. En effet, les données rendues publiques récemment par la Société de l'assurance automobile du Québec démontrent une amélioration notable depuis le début de l'année 2007.

Au cours des six premiers mois de l'année, on compte 41 décès de moins qu'en 2006. Comparativement à la moyenne observée pour cette même période pour les années 2002 à 2006, il s'agit d'une amélioration de 5,3 %. On remarque aussi une baisse significative du nombre de blessés graves et de blessés légers. Les résultats observés depuis le début de l'année nous encouragent à poursuivre les efforts.

Depuis le début de l'année, le MTQ et la SAAQ ont mené d'importantes campagnes de sensibilisation, totalisant des investissements de l'ordre de 10 M $. Les thèmes abordés par la SAAQ sont principalement l'alcool et la vitesse. Aussi, le MTQ aborde particulièrement la question du partage de la route et de la signalisation.

Les partenaires gouvernementaux et l'industrie ont été interpellés afin qu'ils assurent la mobilisation de leur personnel à la cause de la sécurité routière. Du matériel a été mis à leur disposition pour démontrer l'importance d'adopter des comportements responsables et afficher leur adhésion à la cause.

Au cours de l'année, les services policiers ont accentué leur présence par un contrôle routier accru sur le réseau ; la SQ a mis en œuvre un énoncé de sécurité routière pour mieux cibler ses interventions et, de concert avec l'ADPQ et le SPVM, a donné priorité à la sécurité routière dans ses interventions.

En ce qui concerne la surveillance policière aux abords des chantiers routiers, nous avons convenu, de concert avec la Sûreté du Québec, d'intensifier les efforts visant à assurer la sécurité des usagers dans les zones de travaux.

Je rappelle que tous les usagers de la route peuvent contribuer à diminuer le nombre de victimes sur les routes du Québec car le comportement des conducteurs est en cause dans 80 % des accidents de la route. »

Q9. *La Ville de Montréal envisage de réinstaurer le péage sur les ponts de la région la reliant à la Rive-Sud afin de financer ses infrastructures. Quelle est la position du MTQ sur le péage ?*

R. « Le Québec a abandonné ce mode de financement au milieu des années 1980 parce que considéré à l'époque inéquitable par les usagers (appliqué à certaines autoroutes et ponts de la région de Montréal) et coûteux à administrer.

Le contexte a changé depuis avec l'application des technologies de perception du péage (ne requérant plus d'arrêts de la part des usagers et facilitant son administration), les problèmes croissants de congestion et de pollution en milieu urbain et la nécessité d'investissements importants pour la réfection et l'amélioration du réseau routier de façon sécuritaire et fluide.

À l'heure actuelle, seuls deux projets réalisés en partenariat public-privé (PPP) dans la région de Montréal font l'objet de péages. Il s'agit des parachèvements de l'A-25 entre Montréal et Laval et de la section ouest de l'A30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion. »

Q10. *Le gouvernement du Québec entend prolonger la route 138 sur la Basse-Côte-Nord pour un investissement de 100 M $ sur 10 ans. Où en est le dossier ?*

R. « Une première entente spécifique de 55 M $ a été autorisée et signée le 23 mars 2007 avec la Compagnie Pakatan Meskanau de la Grande Séduction.

Les plans et devis de deux tronçons de route dans le secteur de La Tabatière (3,41 km) et La Romaine (3,9 km) sont pratiquement complétés. La Compagnie devrait effectuer des travaux en régie à la fin de l'automne.

Actuellement, la Compagnie est en appel d'offres pour l'octroi de contrats de services professionnels en génie routier et des ponts ainsi qu'en ingénierie des sols et matériaux. » •

Focus sur l'ACRGTQ

Par Me Gisèle Bourque

Association du 21e siècle

Un mandat clair
Une philosophie

Écoute
et savoir.
Présence
et continuité.
Information
et action.

ACRGTQ

Un mandat clair

Représentante attitrée du génie civil et de la voirie au Québec

Au Québec, il y a des routes. Énormément de routes, que relie une multitude de ponts. Il y a aussi des spécialistes pour les construire, en prolonger le réseau et la durée. Ce sont les Constructeurs de routes du Québec.

Au Québec, il y a également de grands travaux. Beaucoup en fonction, beaucoup en chantier, beaucoup en projet. Puis il y a des spécialistes pour les construire et les maintenir au summum de leur rendement. Ce sont les Constructeurs de grands travaux du Québec.

Tous ces Constructeurs et leurs fournisseurs, réunis autour du génie civil et de la voirie, centre de leur expertise, ont une Association, c'est-à-dire un point de rattachement et d'appartenance qui les lie en permanence, les dessert et les informe, les entend et les fait entendre. C'est l'ACRGTQ. Forte de ses quelque 600 membres d'affaires, de son histoire et de son organisation, l'ACRGTQ est la représentante attitrée du génie civil et de la voirie au Québec.

Raison d'être et perspectives.

À ce titre, elle est protectrice des intérêts professionnels et corporatifs de ses membres, gardienne des conditions les plus favorables à l'excellente marche de leurs affaires, comme à l'accomplissement parfait et sécuritaire de leurs réalisations.

Pour ce faire, par la communication et le conseil, elle veille à inspirer et à guider les instances gouvernementales et les institutions ayant l'initiative des lois et des règlements qui gouvernent ou touchent, directement ou par ricochet, l'industrie qu'elle représente. Elle s'efforce également d'être, auprès de ses membres et des acteurs du génie civil et de la voirie, la conseillère la mieux avisée en matière technique et légale, ainsi qu'au chapitre des relations du travail.

Face aux exigences du nouveau siècle, exigences à la fois de consolidation et de développement, l'industrie de la construction gagne et gagnera plus que jamais à coordonner ses réflexions et ses forces dans un véhicule commun qui lui appartient et lui ressemble. Les perspectives de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec naissent de la vision même de ses membres et grandissent avec eux. •

Une philosophie

« Écoute et savoir. Présence et continuité. Information et action. Voilà en six mots, notre philosophie. »

Nous présenterons dans le prochain numéro les services de l'ACRGTQ.

Écoute et savoir

À l'écoute de ses membres, l'ACRGTQ l'est aussi de son milieu et de ses acteurs, dans leurs rapports avec l'ensemble de la société. Son rôle est également de connaître et de savoir, tant pour savoir faire que pour faire savoir.

Présence et continuité

L'ACRGTQ établit sa présence dans l'industrie et son milieu via ses membres, qui sont son ancrage, mais aussi, au quotidien, par une permanence nombreuse et spécialisée, dont Québec est le point d'attache comme centre géographique de la province et siège du gouvernement. C'est ainsi que depuis 1944 l'ACRGTQ est à même de promouvoir, sans discontinuer, l'apport du génie civil et de la voirie dans le développement social et économique, ainsi que les vues et considérations de l'industrie. Ajoutons que la présence et l'assiduité des membres, au cœur même de l'Association, sont assurées par la composition du conseil d'administration, héritier et gardien de son orientation et de son prestige. Sa présidence, toujours en lien direct avec l'actualité de la construction, est renouvelable annuellement et ne peut excéder deux mandats.

Information et action

L'ACRGTQ alimente ses membres et l'industrie en information générale et particulière, technique et spécialisée, de même que leurs clientèles, dont, au premier chef, les grands donneurs d'ouvrage.

L'Association, à ce titre, est une référence sûre et garantie. Elle informe, car elle est tenue informée par les acteurs de l'industrie. Elle est tenue informée, car elle les informe. Carrefour du génie civil et de la voirie, elle en est la dépositaire en fait d'information.

Informer, déjà, c'est agir. Mais l'ACRGTQ est en action sur bien d'autres plans. L'action, en fait, s'avère l'aboutissement de ce qu'elle est. C'est dans l'action, l'action bien balancée, que se réalise le mieux sa mission. Action auprès des gouvernements et du monde des affaires, action auprès des associations pertinentes et des groupes concernés, professionnels, syndicaux, conseils, économiques et sociaux – partout où l'intérêt de ses membres est en jeu. En d'autres mots, la représentation y est, à l'image même de la construction, une question d'équilibre.

L'ACRGTQ, dans cette optique, agit comme porte-parole des chefs d'entreprise du Québec dans leurs échanges avec les grands syndicats nationaux sur le renouvellement et le respect des conventions collectives du secteur génie civil et voirie de l'industrie québécoise de la construction. •

Une industrie en santé

Par Jacques Bélanger

La construction au Québec poursuit sa route vers la maturité

Un tour de piste.

Si l'on jette un coup d'œil sur les dernières données concernant le secteur des travaux de génie et de voirie, on constate que cette industrie se porte très bien.

Pour M. André Ménard, président de la Commission de la construction du Québec (CCQ), « l'industrie de la construction, tous secteurs confondus, est un des principaux moteurs de notre économie. Cette situation se remarque également dans le secteur des travaux de génie et de voirie, qui affiche une hausse notable puisque le volume de travail a augmenté de 70 % depuis l'année 2000 et les 23 millions d'heures travaillées en 2006 représentent un sommet des 15 dernières années. »

Interrogé sur les investissements qui progressent le plus, M. Ménard relève une grande effervescence dans le domaine de l'électricité et de l'aqueduc. Quant au nombre d'entrepreneurs qui ont rapporté des heures travaillées dans le secteur des travaux de génie et de voirie, il est estimé à 2 000. « En 2006, les travaux dans ce secteur ont nécessité la participation de 28 000 salariés et, fait intéressant, on estime à 8,4 la moyenne annuelle du nombre de salariés embauchés par entreprise dans le domaine des travaux de génie alors qu'ils sont 4,5 en moyenne pour l'ensemble de l'industrie. »

« L'avenir de l'industrie de la construction passe par le perfectionnement, » indique M. Yves Paré, président du FFIC.

Perspectives d'avenir

Pour 2007, la CCQ avait prévu, toutes catégories confondues, 122 millions d'heures de travail, une donnée qui doit être révisée à la hausse. André Ménard l'estime maintenant à 124 millions d'heures. « Et pour 2010, nous croyons qu'il se travaillera 130 millions d'heures », dont environ 28 millions en génie civil et voirie.

Côté relève, l'industrie révèle qu'en 2006, 12 000 nouveaux travailleurs ont joint l'industrie. « Parmi ceux-ci, 4 000 sont diplômés et 8 000 non diplômés. Ces derniers doivent cependant répondre à une obligation de formation conformément au Règlement sur la délivrance de certificat de compétence afin de demeurer actifs dans l'industrie. »

Interrogé sur les enjeux de l'avenir, le président de la CCQ mentionne la question de la productivité qui devra être traitée. « C'est un point qui a été soulevé lors de l'édition 2006 du forum sur la productivité et l'emploi dans l'industrie de la construction. Nous avons soulevé les points forts, de même que les faiblesses en cette matière et ça a été une belle occasion d'initier un franc dialogue à ce sujet. Reste également la question de la mobilité interprovinciale, à la suite de l'Accord du commerce intérieur. C'est un autre défi qui nous préoccupe. Enfin, avec l'effervescence que connaît cette industrie, les employeurs ont une belle occasion pour fidéliser leur main-d'œuvre et établir du réseautage entre les entreprises. Aujourd'hui, le secteur de la construction est de plus en plus dynamique, de plus en plus responsable, de plus en plus soucieux de sa main-d'œuvre et de plus en plus jeune, ce qui témoigne éloquemment de la santé de notre industrie », conclut André Ménard.

La formation en construction, une réalité et une réussite

Du côté du Fonds de formation de l'industrie de la construction (FFIC), on souligne les progrès effectués en ce sens au fil des années. « En 2001, dix entreprises nous demandaient de monter une formation. Aujourd'hui, 300 le font ! » se réjouit M. Yves Paré, président-directeur général de l'organisation, qui précise que, depuis 1993, année de la création du FFIC, 80 000 travailleurs ont bénéficié d'activités de perfectionnement et de recyclage mises

en place par la CCQ et son Comité sur la formation professionnelle de l'industrie de la construction (CFPIC).

Parmi les secteurs les plus sollicités en matière de formation, M. Paré mentionne ceux liés à l'électricité et l'installation de systèmes de sécurité, ainsi que les formations liée à l'industrie de la pose de bitume. Et les contingents ne cessent de croître. « Au cours de l'année 2007, on prévoit que 17 000 travailleurs auront suivi une formation, comparativement à 15 000 pour l'an dernier. Vous savez, en arrivant au FFIC, mon but était de porter le taux de main-d'œuvre formée annuellement à 10 %, un objectif qui a été dépassé depuis. Bien sûr, dans quatre ou cinq ans, on s'attend à une réduction d'heures de travail et, par le fait même, une réduction d'heures de formation. Mais j'estime qu'il faut tout de même le conserver à 10 %. Et je suis confiant, car l'avenir de l'industrie passe par le perfectionnement et le FFIC est la voie tout indiquée pour y parvenir », conclut Yves Paré.

Pour M. André Ménard, président de la CCQ, l'industrie de la construction est un véritable levier économique.

Prévention : des gains, mais la vigilance est de mise

Mis en place en 1997, le Plan d'action construction a permis d'améliorer l'état de la sécurité sur les chantiers. Pour M. Paul Marceau, vice-président aux opérations de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST), les efforts investis ont porté fruit, mais il y a toujours de la place pour l'amélioration. « En 1997, la CSST a émis 325 constats d'infraction dans tout le Québec, pour une somme totalisant 200 000 $. À ce moment, les syndicats constataient qu'il y avait encore trop de tolérance de la part des inspecteurs. C'est dans cet esprit que nous avons lancé l'approche tolérance zéro en procédant par étapes. Au départ, nous avons identifié les problèmes – notamment les tranchées et les excavations – et nous avons entrepris des campagnes de sensibilisation sur ces dangers. À la deuxième année, nous avons commencé à arrêter les chantiers où l'on constatait qu'il y avait des dangers et, à la troisième année, la remise de contraventions a débuté. Nous avons introduit la tolérance zéro au niveau des tranchées, des chutes en hauteur, de l'amiante, des risques associés aux échelles, aux échafaudages, aux lignes électriques, aux plateformes automotrices et, plus récemment, à la silice. À ceci, s'est ajoutée une campagne médiatique agressive dont, en 2000, les messages Attachez-vous à la vie. Si on dresse le bilan des démarches entreprises, on se rend compte que les travailleurs s'attachent davantage et que les travaux d'excavation sont plus conformes. Aussi, le nombre de lésions chez les travailleurs est en baisse constante. Cependant, il y a encore des morts dues à des chutes. Pour 2005, par exemple, on parle de 24 accidents mortels et 28 maladies ayant entraîné la mort, soit un total de 52 personnes. Mais, il semble que l'année 2007 s'annonce meilleure puisque au moment où on se parle, nous n'avons relevé que neuf décès. Mais il faut toujours garder en tête qu'un mort par accident, c'est un mort de trop. »

« Si les employeurs développent une politique de gestion de la santé et sécurité, la situation va s'améliorer », soutient M. Paul Marceau, vice-président aux opérations de la CSST.

Interrogé sur les améliorations à apporter, M. Marceau constate qu'il y a encore peu de prises de conscience sur les avantages de la prévention. « Bien sûr, dans leurs discours, les patrons se montrent sensibles à cet aspect, mais sur le terrain, ça ne se traduit pas toujours par des gestes concrets. Tout en maintenant la tolérance zéro, il nous faut ramener la gestion de la santé et sécurité. Si les employeurs développent une politique en ce sens, nous aurons fait un bon bout de chemin », conclut le vice-président aux opérations de la CSST. •

L'industrie en réflexion

Par Me Gisèle Bourque

Congrès mondial de la route, Paris 2007

Le XXIIIe Congrès mondial de la route organisé par l'Association mondiale de la route a eu lieu à Paris du 17 au 21 septembre dernier, au Palais des congrès de Paris. Plus de 4 000 acteurs du secteur de la route se sont réunis pour l'évènement, congressistes et exposants confondus. De manière à répondre aux nouveaux enjeux auxquels sont confrontés les acteurs routiers du monde entier, quatre thèmes ont été particulièrement abordés pendant ce congrès : gouvernance et gestion des réseaux routiers, mobilité durable, sécurité routière et exploitation et qualité des infrastructures routières.

Un des objectifs était que ce congrès constitue un point d'étape important pour la communauté routière sur le chemin du développement durable. Il ressort du contenu des conférences, de l'exposition et des visites techniques, que la prise de conscience par les acteurs du monde de la route de cet enjeu et de leurs responsabilités est bien réelle.

Il est à noter que le XIIIe Congrès international de la Viabilité hivernale, une autre des organisations de l'Association mondiale de la route, se déroulera dans la ville de Québec du 8 au 12 février 2010. C'est un rendez-vous.

Congrès de l'ACRGTQ 2008

C'est dans le cadre du 400e anniversaire de la ville de Québec que le prochain congrès de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec aura lieu dans le Vieux-Québec au Château Frontenac. Le 64e congrès aura comme thème « L'art de construire ».

L'ART DE CONSTRUIRE
64e CONGRÈS ANNUEL ACRGTQ

En 2008, soit les 16, 17 et 18 janvier, l'ACRGTQ se tournera vers le monde, en échangeant avec des sommités du Québec et de l'étranger qui permettront aux délégués présents de mieux connaître l'aspect artistique et les éléments architecturaux des ouvrages d'art à l'international. En effet, l'atelier d'ouverture portera sur les grandes réalisations du monde du génie civil, mais surtout de l'apport créatif des architectes, designers, ingénieurs et entrepreneurs dans la conception et la réalisation d'ouvrages d'art. Les délégués pourront compter sur un panel multidisciplinaire, soit un constructeur, des grandes firmes d'ingénierie québécoises et un expert en architecture et design.

Encore une fois cette année, la programmation sera des plus intéressantes avec notamment des ateliers juridiques, techniques et aussi un atelier qui portera sur les normes de l'industrie de la construction en Alberta. •

MONTREAL TRACTEUR INC.
1982 - 2007 25
Appelez-nous sans frais: 1-800-361-2282
www.montrealtractor.com ~ www.montrealtractorused.com
Concessionaire pour les marques suivantes
Kawasaki — www.kawasakiloaders.com
TEREX — www.terex.com
ROADTEC — www.roadtec.com
PERFORA Drillingequipment — www.perfora.com
MULTI ONE — www.multione-csf.com
Service routier
Pièces
Composantes
Équipement usagé
21601 Clark Graham • Baie D'Urfé (Montréal) • Qc. • H9X 3T5
Tél.: 514-457-8100 • 1-800-361-2282 • Fax: 514-457-8884 • info@montrealtractor.com
DIVISION DE CONCASSAGE
MONTRAC
Joe Amato • 1-800-361-2282
Équipement • Pièces • Service
Courriel:
Amatoj@montrealtractor.com
UNE GAMME COMPLÈTE POUR RÉPONDRE À TOUS VOS BESOINS
TELSMITH — www.telsmith.com
CEC — www.ceccrushers.com
HAZEMAG — www.hazemag.com
EAGLE CRUSHER COMPANY, INCORPORATED — www.eaglecrusher.com
VOTRE CENTRE DE PIÈCES
Pièces d'origine pour équipement de concassage
Allis Chalmers, Austin Western, Cedarapids, Clemro, Deister, Diamond, El-Jay, JCI
Kolberg, Kue-Ken, Lima-Baldwin, Lippman, Metso, Minyu, Missouri Rogers, Pioneer
Sandvik, Seco, Symons-Nordberg, Svedala, Telsmith, Universal
Et autres ...
NOUVELLE TECHNOLOGIE, FIABILITÉ ET VALEUR
2062654

Le programme « construire en santé »

Par Gaétan Grenier * (CCQ) et Jacques Bélanger

Le programme « Construire en santé » est conçu par l'industrie de la construction à l'intention des assurés de « Médic Construction » et leur famille. Confidentiel et volontaire, il vise à améliorer la santé des assurés et leur famille et à réduire les coûts de santé du régime. Ce n'est pas un service d'urgence médicale.

« Construire en santé » repose sur une approche globale et de guichet unique. Il donne accès à une foule de services professionnels aux assurés qui désirent prévenir les problèmes de santé physiques et psychologiques; adopter de bonnes habitudes de vie; gérer plus efficacement un problème de santé chronique; résoudre des problèmes conjugaux, familiaux et de santé mentale; obtenir de l'aide en matière de toxicomanie, d'alcoolisme ou de jeu compulsif ; s'enquérir de la bonne utilisation des médicaments ; obtenir des services en orthopédagogie et en ergothérapie pour les personnes de moins de 18 ans. Enfin, il offre un service d'intervention post-traumatique aux témoins d'accidents graves survenant sur les chantiers.

« Le programme est géré par le « Comité de promotion et de gestion de la santé de l'industrie de la construction » formé de représentants des associations patronales et syndicales de l'industrie et de la CCQ », mentionnait René Turmel, conseiller en santé-sécurité de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) et qui siège à ce comité.

Il est financé par les contributions des employeurs de la construction versées aux régimes des avantages sociaux administrés par la CCQ. En 2007, la contribution de l'employeur versée à l'assurance collective par heure travaillée est de 1,85 $. De ce montant, environ 0,05 $ est consacré au programme « Construire en santé ». Le budget annuel du programme oscille entre 4 et 5 M $.

Selon les données du site Internet de la CCQ, le nombre d'assurés de « MÉDIC Construction » est d'environ 105 000. Si l'on tient compte du nombre de personnes à charge des assurés, le programme couvre plus de 235 000 personnes. En 2006, l'industrie de la construction comptait 123,5 millions d'heures travaillées par 133 490 travailleurs et 22 581 employeurs.

En communiquant, en tout temps et à toute heure du jour, avec la ligne téléphonique du service de première ligne « Construire en santé » (1-800-807-2433), une infirmière évalue avec le travailleur ses besoins, l'accompagne, et l'oriente, si nécessaire, vers les bons services du programme ou, à défaut, offerts par le régime public ou les organismes communautaires.

Par ailleurs, M. Turmel rappelait : « l'employeur peut également contacter l'infirmière pour être conseillé dans l'aide à apporter à l'un de ses travailleurs. »

Le réseau d'intermédiaires

Le programme bénéficie également de l'appui des « intermédiaires », un réseau de plus de 400 bénévoles réunissant des travailleurs et des représentants patronaux, syndicaux et des employeurs formés pour sensibiliser leurs collègues de travail et intervenir auprès de ceux qui sont aux prises avec un problème de toxicomanie ou de jeu compulsif. Ils peuvent également les orienter vers des ressources appropriées.

Les intermédiaires peuvent être identifiés sur les chantiers par ce logo apposé sur leur casque de sécurité.

RÉSEAU D'INTERMÉDIAIRES

« Construire en santé » repose sur une approche globale et de guichet unique.

Intervention post-traumatique auprès des témoins d'un accident grave

Comme d'autres secteurs, la construction n'est pas épargnée par des accidents graves causant des blessures sérieuses et des décès. Or, ces accidents peuvent être vécus comme un traumatisme pour les victimes et les témoins.

Il est reconnu médicalement que les témoins d'un accident grave sont susceptibles de développer divers problèmes de santé mentale ou physique, d'éprouver des difficultés familiales ou professionnelles et de subir à leur tour un accident de travail en raison de leur vulnérabilité.

Afin d'éviter ces difficultés, le programme « Construire en santé » a mis en place une structure d'intervention post-

Michaud LeBel
SOCIÉTÉ EN NOM COLLECTIF
AVOCATS
www.michaudlebel.com
Me Jean-Guy LeBel
Spécialisé en litiges de construction
2061824
1265, boul. Charest Ouest, bureau 1265
Québec (Québec) G1N 2C9
Téléphone : (418) 688.2225
Télécopieur : (418) 688.5524

traumatique efficace et rapide auprès des témoins d'un accident grave survenu sur un chantier de construction couvrant le territoire québécois et accessible en tout temps. Une aide psychologique est également offerte aux familles des victimes et aux collègues de travail.

Bilan du programme depuis 2003

Les tableaux qui suivent témoignent de l'importance des interventions du programme pour les travailleurs, leur famille et les employeurs. Les sommes investies dans ce programme offrent un très bon retour sur l'investissement.

Le nombre de dossiers pris en charge par le programme est comparable aux programmes des autres secteurs de l'activité économique.

Appui de l'ACRGTQ et bénéfices pour les employeurs

En tant que partenaire de ce programme, l'ACRGTQ invite fortement les employeurs à le publiciser auprès des travailleurs. M. Turmel a conclu : « Les employeurs peuvent également contacter la ligne d'aide pour les travailleurs ou requérir les services d'un psychologue pour une intervention post-traumatique auprès des témoins d'un accident grave survenant sur leur chantier. »

Le nombre de personnes aidées est imposant. Nul doute que ce programme a un effet bénéfique pour les travailleurs, les membres de leur famille et les collègues de travail. Il contribue également à réduire les coûts du régime « Médic Construction ». Enfin, il a des répercussions positives pour les entreprises sur le climat de travail, la présence au travail et la productivité. •

Statut des personnes demandant de l'aide : moyenne annuelle de 2003 à 2006 (1)

STATUT DES PERSONNES	NOMBRE DE DOSSIERS
Assuré	3152
Conjointe	1637
Enfant	1275
TOTAL	**6064**

Répartition des dossiers entre les services : moyenne annuelle de 2003 à 2006 (1)

SERVICES	NOMBRE DE DOSSIERS
Service de première ligne	1313
Personnes référées à la communauté	205
Service d'aide	2855
Service de santé physique	1215
Alcoolisme, toxicomanie, jeu compulsif	476
Service de consultation pharmaceutique	Nouveau
TOTAL	**6064**

Interventions postraumatiques : moyenne annuelle de 2003 à 2006 (1)

ÉVÉNEMENTS ET RENCONTRES	NOMBRE
Événements	7
Rencontres individuelles	17
Rencontres en groupe	115

(1) Source CCQ : Rapports annuels d'activités du programme « Construire en santé » 2003 à 2006.

* Gaétan Grenier est chargé des programmes de promotion et de gestion de la santé à la CCQ

Construire en Ontario

Jacques Bélanger et Me Amélie Journeault

La mobilité interprovinciale de la main-d'œuvre

Un an après l'abolition des irritants

Fruit d'une négociation amorcée en janvier 2004, l'entente avec l'Ontario et le Québec concernant la mobilité de la main-d'œuvre et la reconnaissance de la qualification professionnelle des travailleurs de la construction a eu un an cette année.

Ratifiée le 2 juin 2006, l'entente interprovinciale entre l'Ontario et le Québec concernant la mobilité de la main-d'œuvre a permis d'abolir plusieurs irritants qui découlaient de la Loi 17, du gouvernement ontarien.

Pour l'industrie du génie civil, cet accord ouvrait un marché fort intéressant pour les entreprises d'ici, notamment au chapitre des appels d'offres de sociétés d'électricité. À ce titre, sont désormais ouverts aux entrepreneurs québécois tous les contrats donnés par Hydro-One et Ontario Power Generation sur tout le territoire ontarien. « Cette entente met en place les outils nécessaires pour une collaboration harmonieuse qui saura bénéficier aux économies de chacune des deux provinces », avait d'ailleurs déclaré le président 2005-2006 de l'ACRGTQ, M. Alain Robert.

Conséquemment, les compagnies qui désirent travailler en Ontario n'ont plus besoin de remplir le formulaire du Bureau de la protection des emplois. Cependant, les compagnies qui soumissionnent à des appels d'offres ou qui participent à des projets de construction en Ontario doivent désormais franchir les étapes suivantes :

- Enregistrer leur entreprise auprès du ministère des Services gouvernementaux (MGS) de l'Ontario ;
- Enregistrer leur entreprise auprès de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT) de l'Ontario ;
- Enregistrer leur entreprise auprès de la Direction de la taxe de vente au détail du ministère des Finances de l'Ontario et fournir une garantie de paiement de la taxe de vente équivalant à 4 % de chaque contrat obtenu ;
- Enregistrer leur entreprise auprès de la Commission des normes techniques et de la sécurité de l'Ontario (CNTS) ;
- Enregistrer leur entreprise auprès de l'Office de la sécurité des installations électriques (OSIE) si vous êtes un entrepreneur en électricité.

Par ailleurs, les compagnies œuvrant dans l'industrie du génie civil et voirie désirant travailler en Ontario doivent s'assurer que leurs travailleurs sont reconnus par cette dernière. Pour ce faire, les entreprises doivent consulter le feuillet d'information intitulé : « Reconnaissance des travailleurs québécois de la construction par l'Ontario ». Ce dernier

explique les étapes à franchir pour la reconnaissance d'un travailleur dépendamment du métier qu'il occupe. Par exemple, au Québec, la qualification des travailleurs est obligatoire dans tous les métiers (26) et occupation (40) tandis qu'en Ontario, elle ne l'est que pour sept, soit les électriciens, les ferblantiers, les frigoristes, les plombiers, les installateurs d'appareils de chauffage, les grutiers et les mécaniciens d'ascenseurs.

Également, il est de pratique générale en Ontario d'obliger les entrepreneurs à souscrire à une assurance-responsabilité professionnelle valide pour une période donnée ainsi qu'à une assurance environnementale.

Par ailleurs, en matière de santé et sécurité, la formation est obligatoire au Québec, tandis qu'en Ontario, on la retrouve dans un certain nombre de cours particuliers. Elle est également intégrée au programme de formation propre à chaque métier. •

Pour en savoir davantage, nous vous invitons à consulter le site http ://www.travail.gouv.qc.ca/actualite/mobilite_main_d_oeuvre/index.html.

L'abolition de la loi 17 en Ontario ouvre les portes au secteur génie civil et voirie. Photo : Dominique Poirier

Questions en litige

Me Guy Gilain *

Les partenariats public-privé au Québec

Une solution de premier plan en regard du contexte économique

Les annonces d'importants travaux devant être effectués sur nos infrastructures collectives, alliées aux lourdes charges fiscales que les contribuables québécois connaissent déjà, sont des signes qui annoncent que le rôle économique de l'État est à la veille de connaître un changement en profondeur. Parmi les solutions de l'avenir, les partenariats public - privé (PPP).

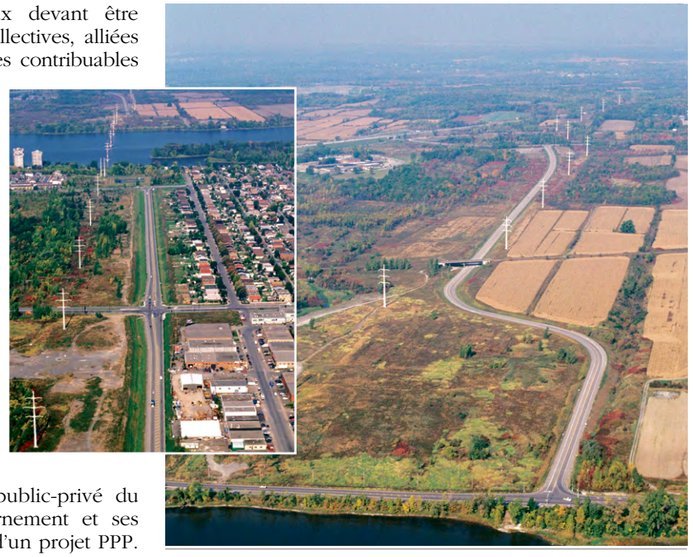
Dans le contexte économique que nous connaissons, le PPP s'avère la solution tout indiquée puisqu'il permet le partage des risques et ouvre la porte au financement privé de grands projets. D'autre part, il permet au gouvernement de conserver la propriété de ses biens, tout en gardant le contrôle sur le développement du projet, une avenue que la privatisation est incapable de suivre.

En 2004, le gouvernement provincial s'est doté de l'Agence de partenariats public-privé du Québec destinée à conseiller le gouvernement et ses organismes publics quant à l'élaboration d'un projet PPP.

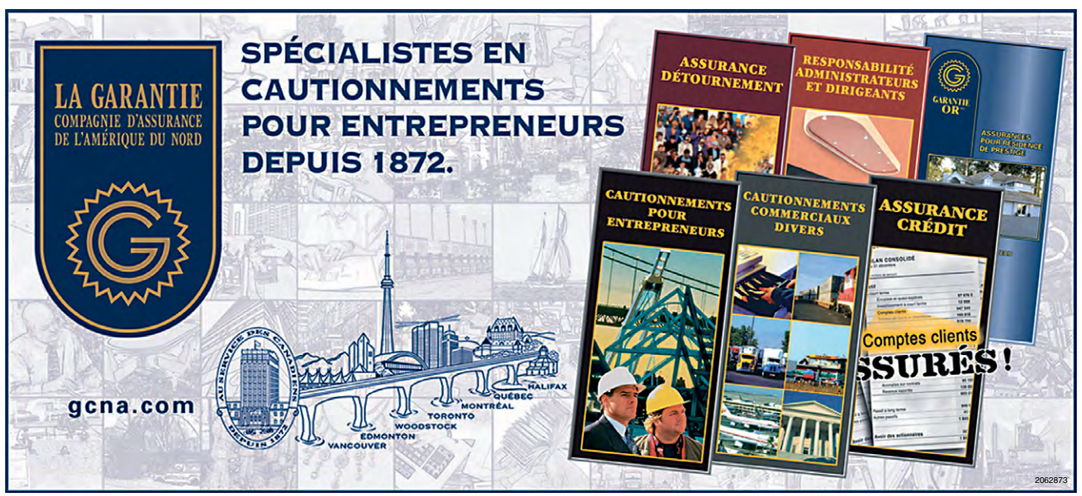
Pour définir et caractériser un PPP, on peut tenir compte de certains critères comme la durée relativement longue de la relation, le mode de financement du projet, le rôle important de l'opérateur privé, les répartitions des risques entre le partenaire public et le partenaire privé, la complexité de ce type de contrat et l'évolutivité de celui-ci, sans oublier l'obligation de résultat pour le partenaire privé. Depuis 2004, ces mesures sont encadrées par une politique qui s'appuie sur la Loi sur l'agence des partenariats public-privé du Québec.

Les organismes publics visés

Cette politique-cadre s'applique aux organismes publics comme les ministères et les organismes du gouvernement, les cégeps, les commissions scolaires, les établissements universitaires, les établissements publics de santé et des



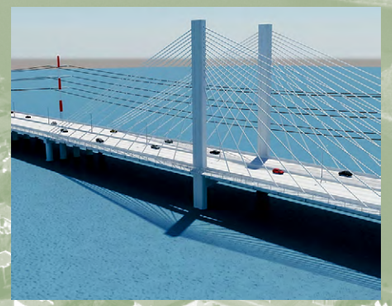
Le projet de l'autoroute 25 représente le premier véritable PPP québécois appliqué à l'industrie de la construction et de l'entretien d'une autoroute. Un dossier à suivre.



services sociaux ainsi que les agences régionales de la santé et des services sociaux et, enfin, les organismes municipaux pour les projets financés principalement par le gouvernement ou ses organismes.

Quant aux critères de sélection des PPP, ces derniers doivent comprendre une amélioration de la prestation des services publics, un engagement financier important de la part de l'État, une complexité technique et un degré de risque élevés, un potentiel de créativité et d'innovation susceptible de mettre à profit le savoir-faire de l'entreprise privée, sans oublier un marché concurrentiel existant. À ces critères s'ajoute une liste d'objectifs dont on retient principalement un processus transparent et équitable, c'est-à-dire une saine concurrence assurant aux entreprises un traitement équitable lors de la sélection des partenaires, de même qu'une qualité et continuité des services aux citoyens où la rémunération des partenaires doit être établie en fonction de la performance. Ensuite, il faut déterminer le projet. Le gouvernement suggère une analyse en dix étapes qui peuvent se résumer comme suit : déterminer le projet, déterminer les solutions possibles et comparer le mode conventionnel versus le mode PPP.

Lorsque vient le temps d'élaborer le contrat, il faut s'assurer que ce dernier spécifiera, entre autres, le partage des risques, les critères de performance liés à la rémunération et le moment où le contrat doit prendre fin. Parmi les principales caractéristiques devant être traitées contractuellement, mentionnons la conception de l'ouvrage, l'exécution de celui-ci qui inclut les modifications, les imprévus, les délais, les cas de force majeure, les modifications législatives et syndicales, les malfaçons, les défauts et la non-performance, de même que les pertes totales ou partielles de l'ouvrage. À ceci s'ajoutent les assurances, les cautionnements et les questions liées à l'environnement. Enfin au chapitre de l'entretien, organisation et exploitation du projet, mentionnons le financement et le moment où le contrat se termine. Il est à noter que pour chacun des points dont je viens de faire mention, l'entente PPP devra établir la responsabilité de chacun des partenaires et que cette dernière devra aussi être établie dans les ententes corollaires entre les partenaires privés. •



* Me Guy Gilain est avocat chez De Grandpré, Chait Avocats.

Innovation

Par Jacques Bélanger

Revêtements de routes : de bonnes solutions à coût moindre

Le ministère des Transports du Québec s'apprête à dresser un bilan sommaire portant sur l'utilisation de la thermographie.

Les écarts de température et le trafic incessant des véhicules lourds sont autant de facteurs d'usure de nos routes. Mais, il existe des solutions intéressantes, tant pour le long terme que pour l'entretien palliatif.

Selon M. Gabriel J. Assaf, professeur titulaire au département de génie de la construction à l'École de technologie supérieure (ÉTS), le béton compacté au rouleau (BCR) représente une bonne option lorsqu'on mise sur le long terme. « Au début, c'est-à-dire en 1950, on utilisait le BCR pour les chemins forestiers. Il y dix ans, sa formulation a été revue et l'on utilise le BCR sur la majorité des pavages industriels, les ports, les stationnements pour poids lourds, les aires de triage, etc. Sa popularité grandissante est due à son faible coût, sa facilité de pose et sa capacité structurale élevée. »

Interrogé sur les caractéristiques techniques du matériau, M. Assaf répond qu'il « s'agit d'un béton sans affaissement avec de la fumée de silice et près de 30 % moins de ciment, 30 % plus de pierre (1 245 kg/m^3) et 30 % moins d'eau (e/c de 0,35). Il est fabriqué dans une usine à production continue (pugmill), transporté et mis en place sans coffrages ni aciers de renforcement, en utilisant des équipements traditionnels, et densifié à l'aide de rouleaux, ce qui rend son coût posé très compétitif au niveau de son épaisseur moindre, du coût du ciment, des économies d'acier, de coffrage et de coûts d'équipements. »

Autres avantages du BCR, il requiert moins d'excavation, présente moins de soulèvements différentiels sous l'effet du gel et résiste mieux, de par sa rigidité, à l'engorgement de l'eau lors du dégel. « On doit également reconnaître qu'il est beaucoup moins thermosensible que l'enrobé, par opposition au bitume, qui passe d'un comportement mou à un comportement cassant, le tout pour un coût presque identique à l'enrobé. Le BCR est donc une solution tout indiquée face à la diminution des ressources pétrolières et la recherche de solutions adaptées », conclut M. Assaf.

L'enrobé coulé à froid et la thermographie

Au chapitre de l'entretien palliatif, l'enrobé coulé à froid (ECF) a fait son apparition au Québec, il y a quatre ans. « Ce matériau est moins dispendieux que l'asphalte traditionnel, explique M. Olivier Bouchard, ingénieur jr pour le compte de l'ACRGTQ. De plus, il améliore la qualité de roulement et s'avère étanche, ce qui contribue à augmenter la durée de vie de la chaussée. » Ce dernier précise que la route doit être nettoyée et les nids de poules bouchés avant l'application de l'ECF, des précautions qui assurent la bonne adhérence sur l'ancienne chaussée.

LE VTM EST UN COMPLÉMENT À LA THERMOGRAPHIE PUISQU'IL PERMET DE RÉDUIRE LES ÉCARTS DE TEMPÉRATURE.

Les véhicules de transfert de matériel (VTM) et la thermographie

Afin d'assurer un meilleur contrôle de qualité de pose d'asphalte, les entrepreneurs ont désormais accès à ces nouveaux outils que sont les véhicules de transfert de matériel (VTM) et la thermographie.

« Lorsque l'enrobé bitumineux est déversé sur la chaussée, il est préalablement chauffé, ce qui lui permet d'optimiser ses propriétés. Cependant, lorsque la paveuse s'arrête ou que les camions transportant l'enrobé attendent, ce dernier refroidit. La thermographie est une technologie qui permet à l'utilisateur de balayer la route fraîchement pavée à l'aide d'une caméra numérique à infrarouge. L'apparition de zones bleues indique que le matériau a subi un refroidissement et perd, par le fait même, une partie de ses propriétés. Cet outil a fait son apparition au Québec, il y a quatre ans. »

Olivier Bouchard ajoute que le VTM est un complément à la thermographie puisqu'il permet de réduire les écarts de température. « Ce véhicule assure un lien entre le camion et la paveuse. L'asphalte circule grâce à un convoyeur et certains VTM sont équipés d'une vis sans fin qui permet d'homogénéiser la température de l'enrobé. On peut y loger jusqu'à 25 tonnes d'enrobé. Cela assure des travaux en continu. C'est, je crois, une technologie qui sera utilisée de plus en plus », conclut-il.

Au ministère des Transports du Québec (MTQ)

Au moment où nous écrivons ces lignes, le ministère des Transports du Québec s'apprête à dresser un bilan sommaire portant sur l'utilisation de la thermographie. « Nous travaillons présentement sur le développement d'une procédure de contrôle qui implique la thermographie après son implantation dans plusieurs projets pilotes. Les données seront publiées bientôt », estime M. Martin Lavoie, ingénieur chargé de projet au sein du MTQ. •

Affaires d'informatique

Par Robert Meunier *

L'informatique, ses problèmes et ses solutions

Les technologies au cœur de la réussite

Dans une société où le temps passe de plus en plus vite et où l'efficacité est recherchée presqu'à tout prix, la technologie se taille rapidement une place au cœur de tous les projets de construction. Du travailleur de chantier au personnel de bureau, en passant par les différents partenaires tels que les professionnels, les sous-traitants et les clients, la prise d'information, l'échange et la communication sous diverses formes sont maintenant essentiels à la bonne marche d'un chantier peu importe son envergure.

De plus en plus abordable, la technologie devient maintenant un élément différenciateur entre une entreprise performante et une autre moins efficace. C'est pourquoi il importe de se tenir au courant de ce qui, non seulement est disponible aujourd'hui sur le marché, mais aussi sur ce qui s'en vient. En effet, la technologie émergente d'aujourd'hui pourrait rapidement se retrouver entre les mains de votre compétiteur qui en fera un usage compétitif.

Mais quand doit-on acquérir une nouvelle technologie ? Parce qu'il ne faut pas se leurrer. L'acquisition d'une technologie comporte des risques non négligeables. D'autre part, elle est souvent disponible par le biais de différents fournisseurs et en « différentes saveurs ».

• Doit-on choisir le fournisseur puis la technologie venant avec ou l'inverse ? • Doit-on favoriser l'achat local ou accepter d'acquérir de l'étranger ? • Doit-on accepter une moindre performance qui répond à nos besoins ou choisir ce qu'il y a de mieux sur le marché ? • Et quel investissement peut-on faire pour que cela demeure raisonnable ? • Une fois le choix arrêté, puis-je m'occuper de sa mise en place ou l'impartitionner à un consultant ? • Mon personnel sera-t-il réceptif ou résistant ?

Les questions sont nombreuses et méritent qu'on s'y arrête si l'on veut l'introduire avec succès. En effet, un échec bien qu'envisageable doit être combattu avec fermeté. Sinon, cela risquerait de contraindre l'entreprise à une stagnation d'évolution technologique qui la rendrait de moins en moins compétitive face à la compétition.

Cette vision de l'introduction de nouvelles technologies n'est pourtant pas étrangère au monde manufacturier. En effet, cette industrie a depuis longtemps compris que la croissance ne pouvait passer que par l'efficacité. Tout débuta par l'introduction de machines plus performantes. Mais l'amélioration seule des équipements de production n'a pas été suffisante. C'est l'optimisation complète de la production par l'optimisation de l'utilisation des ressources et une meilleure gestion du temps qui s'installent maintenant progressivement dans l'ensemble de l'industrie. Et pas seulement dans les grandes entreprises. Des technologies de gestion manufacturières, de plus en plus abordables, sont maintenant disponibles aux PME. L'industrie de la construction ne fait que rejoindre cette tendance à l'efficacité, à la performance et à l'amélioration continue. D'autant plus que le personnel compétent et performant devient une denrée rare.. •

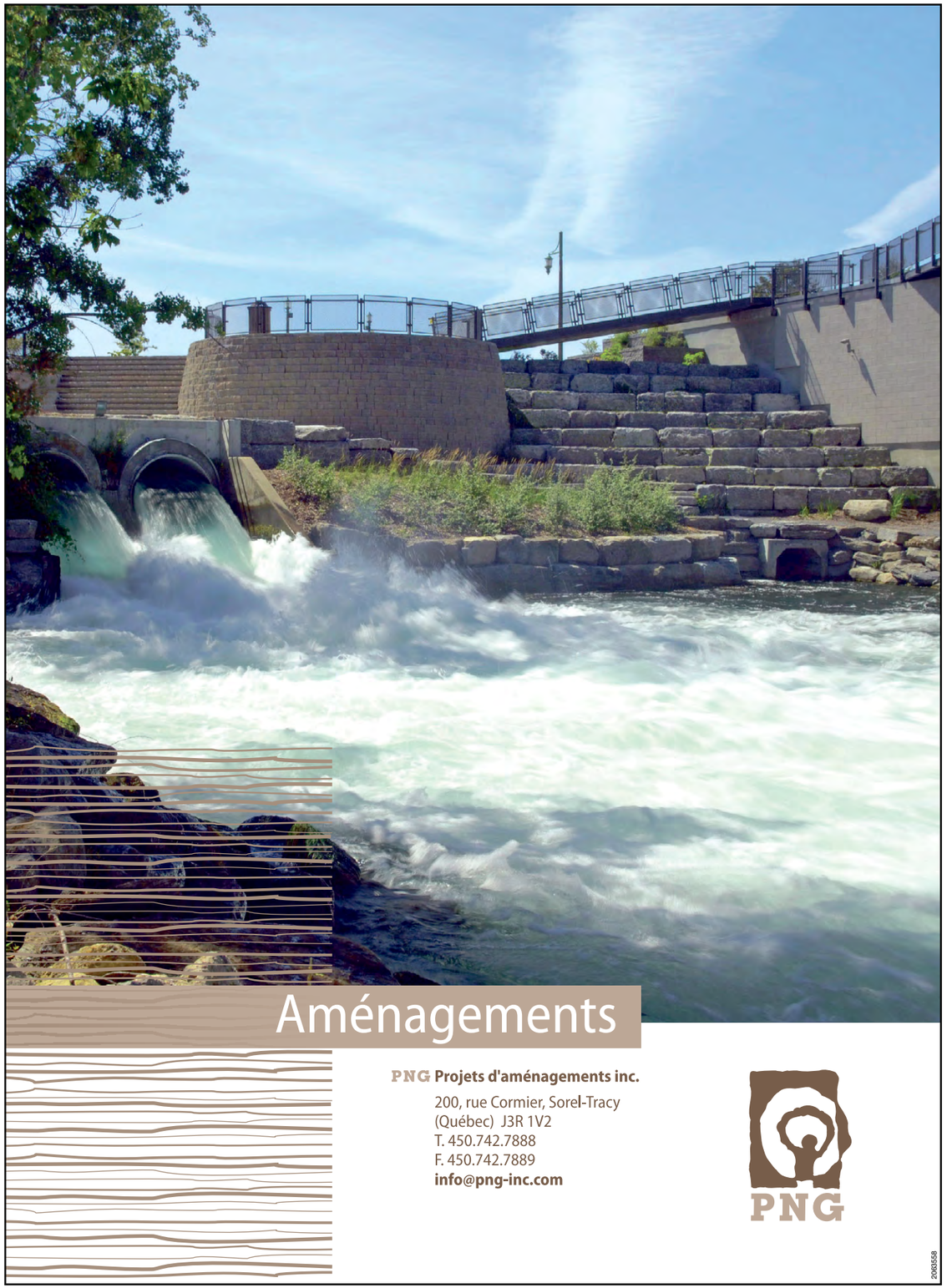
Sept points à prendre en compte lors de la sélection d'une nouvelle technologie

Voici d'excellentes questions que tout bon gestionnaire, voire même tout bon visionnaire, doit se poser.

1. Elle doit être pratique ;
2. Elle doit être rentable ;
3. Elle doit être sexy ;
4. Elle doit être fonctionnelle ;
5. Elle doit être simple ;
6. Elle doit être adaptée à votre industrie ;
7. Elle doit avoir un potentiel de pérennité.

* Robert Meunier est président de Maestro Technologies.

2068273



2068558

Technologie et environnement

Par Pierre Tremblay

Pour que les règlements reflètent les nouvelles réalités

Depuis les sept dernières années, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) revoit ses normes et règlements en matière d'environnement. Afin de mieux concilier ces règlements environnementaux et la réalité des entrepreneurs, un comité de travail a été créé pour traiter des problématiques de l'industrie et de l'environnement, car les règlements reflètent la réalité des années 2000.

Une problématique actuellement en discussion touche les propriétaires de carrières et sablières. L'urbanisation ayant fait son œuvre, les gens se sont rapprochés de celles-ci, ce qui n'est pas sans amener des frictions avec le voisinage; bruit et poussière sont les principaux problèmes rencontrés. Pourtant on ne pollue pas plus et pas moins qu'avant, même qu'en matière d'environnement, il y a beaucoup d'investissements pour respecter les normes de voisinage notamment au niveau de la poussière. Quoiqu'il en soit, le MDDEP en est à revoir ses règlements, ce qui amène ainsi des discussions entre les propriétaires de carrières et les gouvernements.

Dans les années à venir, le Ministère favorisera davantage la revitalisation des sites. En fait, les aspects environnementaux et visuels seront de plus en plus présents dans le nouveau règlement, par exemple, celui-ci obligera les entrepreneurs à réhabiliter les sites en fin d'exploitation et à en améliorer l'aspect esthétique.

À ce jour, ils tirent avantage à réutiliser des matériaux recyclés. Ainsi, le comité est à réviser ce que le Ministère appelle leurs « lignes directrices sur la gestion de béton, de brique et d'asphalte issus des travaux de construction et de démolition » pour la réutilisation des matériaux de construction, qui, avant, étaient voués à l'enfouissement. Ceux-ci devront être réutilisés de la même manière que ce qui se fait actuellement avec l'asphalte qui est récupéré et remis à d'autres endroits sur la route et les différentes infrastructures.

> Dans les prochaines années le gouvernement encouragera de moins en moins les dépôts de matériaux secs (DMS) et, fermés, ils ne seront pas remplacés.

Dans les prochaines années, les entrepreneurs feront face à d'autres réalités. On note que le gouvernement encouragera de moins en moins les dépôts de matériaux secs (DMS) et que, fermés, ils ne seront pas remplacés.

La récupération des matières résiduelles réalisée de la façon la plus économique possible constitue une exigence que les entrepreneurs devront de plus en plus intégrer à leurs opérations. Dans ce sens, les entrepreneurs devront imaginer des moyens de récupérer ce qui n'est pas réutilisé, une façon de faire qui entre désormais dans les coutumes des entreprises québécoises. •

(Propos recueillis par Karine Desbiens)

L'URBANISATION AYANT FAIT SON ŒUVRE, LES GENS SE SONT RAPPROCHÉS DES CARRIÈRES, CE QUI N'EST PAS SANS AMENER DES FRICTIONS AVEC LE VOISINAGE; BRUIT ET POUSSIÈRE SONT LES PRINCIPAUX PROBLÈMES RENCONTRÉS.

NOUS PENSONS,
DESSINONS,
CONSTRUISONS,
RESTAURONS DES PONTS
ET DES VIADUCS.
DEPUIS 25 ANS.

www.tntmerceron.com
(450) 431.7887

TNTMERCERON

«Contrôler la matière, les techniques et le temps.»

2039694

En bref

Par Christian Croteau *

Mandat renouvellé

Le Conseil des ministres a

M. THIERRY VANDAL

Monsieur Vandal avait succédé à André Caillé qui avait retenu l'attention du grand public lors de la désormais célèbre crise du verglas.••••••••••••

Henri Massé quitte la FTQ

Le président de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ), M. Henri Massé, a annoncé qu'il ne sollicitera pas de nouveau mandat à l'occasion du 28 congrès de la Centrale qui se tiendra du 26 au 30 novembre prochain. La FTQ est la plus grande centrale syndicale québécoise avec plus de un demi-million de membres.••••••••••••••

Gazoduc TQM en consultation

L'équipe d'AccèsEst Gazoduc TQM a présenté à la population le tracé préliminaire privilégié de son projet de gazoduc souterrain devant relier le futur terminal de gaz naturel liquéfié d'Energie Cacouna, situé à Cacouna, à la fin de son réseau existant de transport gazier, située à Saint-Nicolas. Des séances d'information et de consultation ont eu lieu à Rivière-du-Loup, La Pocatière, Montmagny et Lévis.
Les commentaires reçus, intégrés aux études environnementales en cours, permettent de proposer un tracé privilégié préliminaire équilibré qui présente globalement le moins d'impacts possible.•••••••

Pipeline Saint-Laurent

Le rapport d'enquête et d'audience publique sur le Projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent proposé par Ultramar entre Lévis et Montréal-Est est maintenant public.
La commission est d'avis que le transport de 100 000 barils/jour de produits pétroliers entre Lévis et Montréal-Est par oléoduc est avantageux par rapport au transport par train ou par navire à l'égard de la sécurité publique, de la flexibilité, de la fiabilité et des émissions de gaz à effet de serre.••••••

Appel d'offres de 2 000 MW d'énergie éolienne

Hydro-Québec Distribution a reçu pas moins de 66 soumissions pour l'achat de 2 000 MW d'électricité produite à partir d'éoliennes. Celles-ci provenaient de plus de 25 promoteurs et totalisaient 7 724 MW. Hydro-Québec Distribution procède maintenant à l'évaluation de la conformité des soumissions et par la suite à l'analyse détaillée et à l'évaluation de celles-ci. Les soumissions retenues devraient être annoncées au printemps 2008.••••••••

CSST

Le Conseil des ministres a procédé à la nomination de M. Richard Verrault comme membre et président du conseil d'administration et chef de la direction par intérim de la Commission de la santé et de la sécurité du travail. M. Verreault est actuellement vice-président de cette commission. Il occupe ces fonctions depuis le 17 septembre dernier.••••••••

Mise à jour des infrastructures

C'est en grande pompe que le premier ministre Jean Charest a annoncé que le gouvernement investira 30 milliards de dollars pour renouveler le parc d'infrastructures vieillissantes du Québec. Le programme dont la fin est prévue pour 2012 s'adresse à tous les secteurs : écoles, prisons, hôpitaux, égouts et aqueducs,

ÉCHAFAUDAGE

SÉCURITÉ

LE PLUS IMPORTANT FOURNISSEUR
DE MATÉRIEL D'ÉCHAFAUDAGE
EN AMÉRIQUE DU NORD.

PLUS DE 300 MILLIONS EN INVENTAIRE,
POUR VOUS SERVIR.

Aluma SYSTEMS

www.aluma.com
1-866-258-6201

COFFRAGE

2061901

routes, viaducs, transport en commun et infrastructures culturelles.

Les Prix génie-voirie en développement durable

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) et Constructo travaillent actuellement conjointement à la mise sur pied d'un concours axé sur le développement durable.
Le concours, désigné sous l'appellation *Les Prix génie-voirie en développement durable,* commandité par Desjardins, poursuit un double objectif : saluer l'excellence des pratiques d'entrepreneurs à l'égard de la protection de l'environnement et de la préservation des ressources naturelles; et sensibiliser tous les acteurs québécois du génie civil et de la voirie à l'importance d'exercer leurs activités dans une perspective de développement durable.

Les prix seront remis dans le cadre du Congrès de l'ACRGTQ, qui se déroulera au Château Frontenac à Québec, en janvier 2008. Cette compétition sera ouverte aux entreprises œuvrant dans le secteur génie civil et la voirie de l'industrie de la construction au Québec. Pour être admissible au concours, une entreprise en construction dans le domaine du génie civil et de la voirie devra remplir les conditions suivantes : avoir son siège social au Québec et être membre de l'ACRGTQ.

Grands travaux

C'est la firme EBC de L'Ancienne-Lorette, qui a décroché le contrat de construction du quai d'escale au terminus portuaire de La Baie au Saguenay. Il s'agit d'un investissement majeur évalué à plus de 33 M $ et les travaux doivent s'enclencher dès cet automne pour être complétés avant le 30 octobre 2008.

Cette nouvelle infrastructure est destinée à accueillir les bateaux de croisière qui sont de plus en plus nombreux à remonter le fjord du Saguenay.

Maquette du terminus portuaire de La Baie.

Feu vert au parc éolien de Carleton

Cartier énergie éolienne reçoit avec satisfaction le décret ministériel pour la réalisation du parc éolien de Carleton lui a été octroyé par le Conseil des ministres.
L'obtention du décret fait suite à un processus rigoureux d'évaluation environnementale qui permettra à Cartier de commencer la construction du parc éolien lorsque tous les permis et approbations requis auront été obtenus.
Au cours des prochains mois, Cartier veillera à la mise en place du parc de 73 éoliennes derrière le mont Saint-Joseph à près de six kilomètres de Carleton-sur-Mer et à huit kilomètres de la route 132, à la hauteur de la municipalité de Maria.
Le parc aura une puissance totale installée de 109,5 MW et alimentera en électricité l'équivalent de plus de 21 000 foyers. Au total, le projet représente un investissement privé de plus de 1,1 milliard.

Autoroute 25 en mode PPP : entente historique

La ministre des Transports, madame Boulet, a procédé à la signature d'une entente de partenariat entre le ministère des Transports et Concession A25, S.E.C., pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du parachèvement de l'autoroute 25 pour une durée de 35 ans qui permettra une économie de 226 M $. L'entente est historique, car il s'agit du premier partenariat public-privé conclu au Québec pour un projet d'infrastructure routière. Cette entente fait suite à un processus de sélection rigoureux mené par le ministère et Partenariats public-privé Québec.

* Christian Croteau est conseiller en affaires publiques de ACRGTQ.

Écoute et savoir.
Présence et continuité.
Information et action.

Voilà, en six mots, notre philosophie. Notre nouvelle image est là pour le dire.
Et nous sommes là en permanence, avec tous nos membres, pour le prouver.

www.acrgtq.qc.ca

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec
ACRGTQ
REPRÉSENTANTE ATTITRÉE DU GÉNIE CIVIL ET DE LA VOIRIE AU QUÉBEC
2094119

Agenda

Novembre

16. L'ACRGTQ en tournée

Changements à venir en matière de cotisation à la CSST et Programme « Construire en santé » de l'industrie de la construction.

Hôtel Gouverneur, 155, boul. René-Lepage Est, Rimouski, salle Larochelle

17. Association technique canadienne du bitume
17-21 novembre,
Niagara Falls

23. L'ACRGTQ en tournée
Hôtel Le Montagnais,
1080, boul. Talbot,
Chicoutimi,
salles Armand-Couture
et Robert-Gravel

28. Superconférence sur la construction

Pour une 18e année consécutive, l'Institut Canadien est fier de vous présenter sa « 18e Édition Superconférence sur la construction », qui aura lieu à Montréal les 28 et 29 novembre 2007. Cette Superconférence promet de vous fournir les outils et stratégies d'affaires et de gestion essentiels pour assurer le succès de vos projets de construction.

30. L'ACRGTQ en tournée
Hôtel Delta, 2685, rue King

4. Événements de Bitume Québec

4 au 6 décembre 2007. Colloque de formation technique sur le « retraitement à froid des chaussées souples ». Programme et formulaire d'inscription disponibles sur le site Internet de l'association au www.bitumequebec.ca

5. ACI
Américan Concrete Institute, section du Québec et de l'est de l'Ontario présente « Progrès dans le domaine du Béton 2007 » à l'Hôtel Mortagne 1128, rue Nobel à Boucherville le 5-6 décembre 2007. Pour plus de détails, communiquez avec Charles Abesque du Service technique au siège social de l'ACRGTQ 1 800 463-4672.

Janvier

16. Congrès annuel 2008
Le 64e congrès annuel de l'AGRCTQ, placé sous le thème « L'art de construire », aura lieu au Fairmont Le Château Frontenac, à Québec, du 16 au 18 janvier 2008. Nous en profiterons pour souligner, à notre manière, le 400e anniversaire de la ville de Québec. Pour plus d'informations, contactez Johan Cantin au 1 800 463-4672 ou au (418) 529-2949.

Mars

13. Mission technique en Chine, du 13 au 29 mars 2008 : inscrivez-vous maintenant! C'est avec grand plaisir et enthousiasme que l'ACRGTQ invite ses membres à une activité d'envergure :

Renforcer votre expertise et réseauter dans ce cadre mythique qu'est la Chine, c'est ce que nous vous proposons. Conçu sur mesure pour les membres de l'ACRGTQ, ce projet représente un des rendez-vous pour 2008. Pour plus d'informations, contactez Incursion Voyages au 1 800 667-2400 ou au (418) 687-2400, info@incursion-voyages.com.

La série de Lokotrack offre les solutions rentables pour vos opérations de broyage et de criblage.

www.metsominerals.com

METSO MINERALS CANADA INC.
201 Avenue Liberté,
Candiac Québec J5R 3X8
Téléphone : 1 (800) 449-2869
Téléphone : (450) 632-1353
Télécopieur : (450) 632-4962

metso minerals
2065038

AVANT de procéder à vos travaux d'excavation ! Assurez-vous de creuser en toute sécurité !

Faites une demande de localisation par téléphone ou via notre site Internet

Info Excavation
(514) 286-9228
1-800-663-9228
www.info-ex.com
C'EST GRATUIT
2065818

Les mots de Sexton

Par Jean Sexton *

Faire plus simple peut être complexe

En mai dernier, les parties aux négociations collectives du secteur génie civil et voirie de la construction québécoise ont conclu, dans le cadre de la convention collective 2007-2010, une entente « concernant la mise sur pied d'un Comité de rédaction et de simplification de la convention collective ». Ce comité a pour objectif « de simplifier la rédaction » de celle-ci et pour mandat de « revoir la structure, de réécrire et de clarifier les textes de la convention collective ». Il faut applaudir cette initiative.

Pourquoi vouloir simplifier, c'est-à-dire rendre plus simple, moins complexe, moins difficile et moins chargée d'éléments accessoires la nouvelle convention collective ? Parce que depuis les décrets régionaux des années 1930, les décrets provinciaux à partir de 1971 issus d'une fusion des décrets régionaux et les conventions collectives de la seconde moitié des années 1990, la structure même des conventions collectives (décrets) n'a à peu près pas changé. En outre, plus le temps a passé, plus l'obésité, la complexité et la confusion y sont devenues présentes.

Par exemple, le premier décret provincial du 14 avril 1971 comptait 60 pages de convention collective et sept annexes pour un total de 173 pages. La convention collective du secteur génie civil et voirie 2004-2007 en était rendue à 264 pages de convention collective et 36 annexes incluant neuf lettres d'ententes pour un total de 378 pages !!!

En outre, on y retrouve dans les unes et les autres à peu près la même table des matières dans le même ordre avec des textes de terminologie similaire. Pourquoi alors faire simple quand on peut faire compliqué ?

Cet engraissement a été historiquement dû en partie à l'addition successive dans le temps, que les parties ont convenue, d'une multitude de primes et d'une pléiade de particularités de métiers et d'occupations propres à l'industrie. Certes les parties du secteur génie civil et voirie se sont attaquées à ces problèmes depuis un certain temps et en ont réglé beaucoup. Cependant, il demeure évident que si ces mêmes parties se sont entendues pour créer, dans la convention 2007-2010 ce Comité de simplification, c'est qu'elles admettent clairement qu'il y a encore des problèmes d'obésité à solutionner. Le problème étant ici que plus une convention collective grossit et se complexifie, plus son interprétation et son application deviennent difficiles, s'éloignant ainsi de l'intention originale.

Simplifier les choses dans la construction peut se heurter à un certain nombre de difficultés sérieuses. N'en voici que quatre :

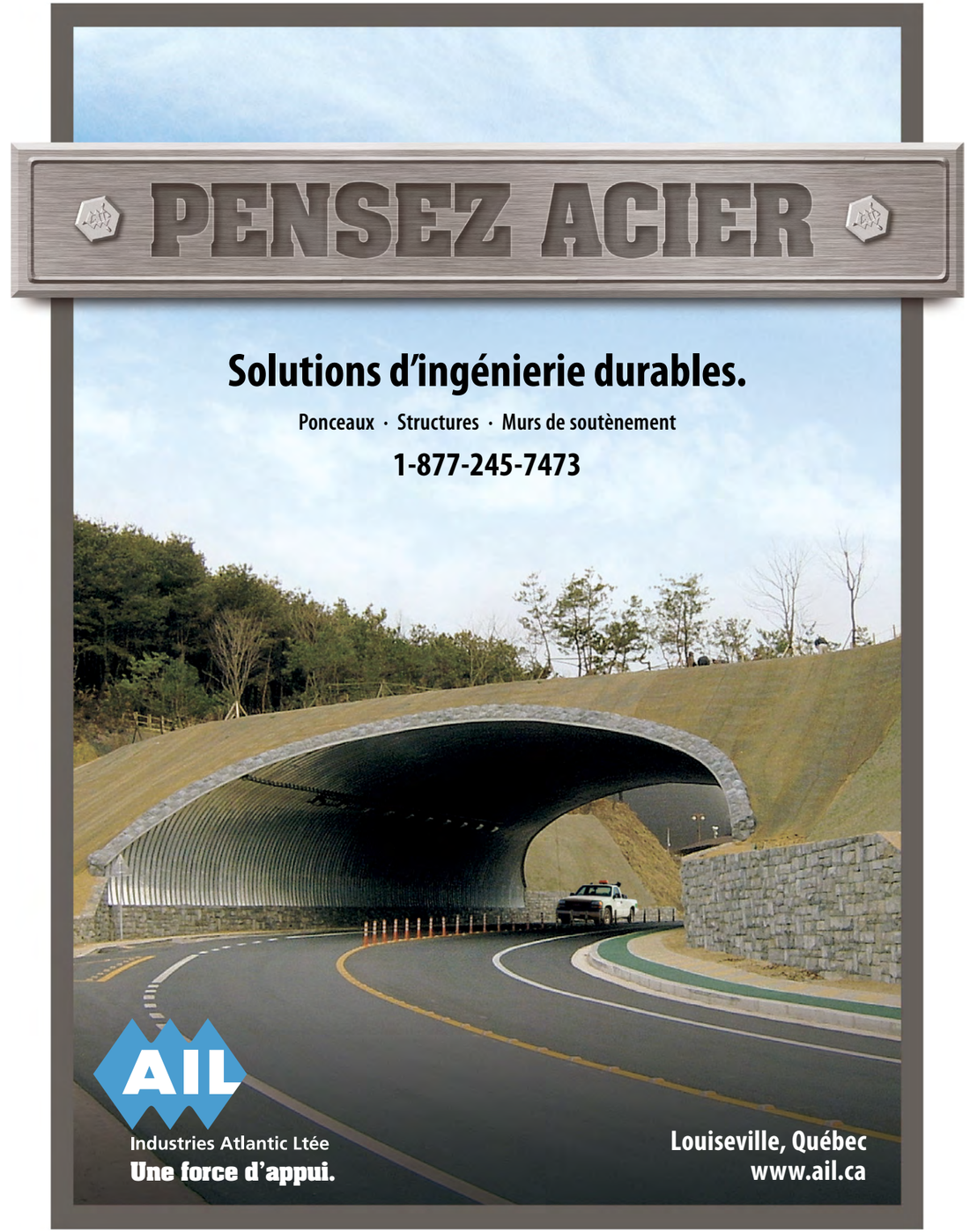
1. D'abord, le conservatisme inné de cette industrie plusieurs fois millénaire et la résistance aux changements qui s'ensuit peuvent être de sérieux freins aux innovations et aux aménagements. Les droits acquis ont ici la vie très dure ;
2. Ensuite, il est relativement facile de créer un comité. Plusieurs ont été créés dans le passé pour ne jamais aboutir. La difficile persévérance constitue ici un sérieux défi ;
3. En plus, le Comité créé n'a pas pour objectif de renégocier ou de modifier la nouvelle convention collective. En revoir l'écriture et la structure sera difficile sans renégocier ;
4. Finalement, les parties syndicales et patronales devront s'entendre pour atteindre les objectifs du Comité et compléter son mandat avec succès. Les intérêts divergents peuvent être de sérieuses sources de problèmes.

> « Ce qui se conçoit bien s'énonce clairement, et les mots pour le dire viennent aisément. »
>
> BOILEAU

Telle initiative des parties est très heureuse et signe de maturité. Il faudra au Comité qu'il travaille vite et bien, car l'expiration de la présente convention collective attend travailleurs, employeurs et associations le 30 avril 2010.

Quand on veut, on peut, et ici c'est pour le meilleur, l'efficacité par la simplicité. •

* Jean Sexton est professeur au département des relations industrielles de l'Université Laval.



Un demi-siècle à prendre part
aux grands travaux dans l'Est du Canada

BÉTON PRÉPARÉ ▪ BÉTON PRÉFABRIQUÉ ▪ BÉTON BITUMINEUX ▪ 75 USINES DANS L'EST DU CANADA

béton provincial

Présent là où vous en avez besoin !

www.betonprovincial.com

T (418) 627.7242

2082956