www.acrgtq.qc.ca

CONSTAS

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

FÉVRIER 2010

Numéro 10

SPÉCIAL 66e CONGRÈS DE L'ACRGTQ

CONSTRUIRE EN 2010
LES DÉFIS À RELEVER

ENTRETIENS

Julie Boulet
Ministre des Transports du Québec

Laurent Lessard
Ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

Régis Labeaume
Maire de Québec

Réal Laporte
Président d'Hydro-Québec Équipement et PDG de la SEBJ

Anne-Marie Leclerc
Sous-ministre adjointe et directrice générale des infrastructures et des technologies au ministère des Transports du Québec

André Ménard
Président-directeur général de la Commission de la construction du Québec

François Groleau
Président du conseil d'administration de l'ACRGTQ

RENCONTRES

Gabriel Assaf
LE GÉNIE CIVIL ET LA VOIRIE FACE À LA CERTIFICATION LEED

Jocelyn Beauchesne
LE FINANCEMENT DES ENTREPRISES

Julie-Anne Vien
MAÎTRISER LA COMMUNICATION

Michel Dion
L'ÉTHIQUE DANS LES ENTREPRISES

Gaston Langlois
LES PRATIQUES DE GESTION DE PROJET

Laboratoire des chaussées du MTQ
LA POSE D'ENROBÉ PAR TEMPS FROID

CHRONIQUES

Santé sécurité
Augmentation des amendes imposées par la CSST

Les technologies BIM et la construction virtuelle
Comment augmenter la productivité des constructeurs

Innovation
Le resurfaçage non liaisonné en béton

CONSTRUIRE EN 2010

Les défis à relever

66e congrès annuel

Ponts et voûtes en plaques de tôles fortes · Ponceaux carrés · Ponceaux · Traverses animalières · Passes à poissons · Ponts modulaires pour véhicules · Ponts piétonniers
Murs de soutènement · Culées de ponts · Drainage · Gestion des eaux pluviales · Géotextiles

Super•Cor® Traverse animalière
Parc National de Banff, Alberta

Vos experts en ingénierie pour vos projets d'infrastructure

Industries Atlantic Ltée (AIL) améliore, par ses produits à valeur ajoutée en ingénierie, le transport canadien depuis plus de 40 ans. Notre approche clés en main inclut un soutien professionnel durant les diverses phases d'un projet : définition, conception, devis, assemblage, remblayage, travaux de finition et essai de conformité. La conception de nos produits d'infrastructure facilite le transport et l'installation, ce qui constitue un avantage, particulièrement en région éloignée. Découvrez AIL pour ses différences avantageuses :

- **Le leader canadien en matière d'innovation** Lauréat d'innovation pour nos ponts et murs de soutènement.
- **Notre force en ingénierie** Des solutions efficaces d'ingénierie à valeur ajoutée adaptées au contexte économique.
- **Aide technique d'experts au chantier** La présence au chantier de nos représentants techniques et ingénieurs assurera le succès de vos projets.
- **Expérience au niveau fédéral, provincial et municipal** Un partenaire reconnu à tous les niveaux gouvernementaux et partenariats public-privé (PPP).

Pont d'acier modulaire avec culées Bolt-A-Bin®

Structure d'acier galvanisé Bolt-A-Plate®

Tuyau de tôle ondulée

Sauvez du temps. Épargnez de l'argent. Faites-en plus avec vos budgets en infrastructures en bénéficiant de la force du service d'ingénierie et de l'expertise en chantier de AIL.

Industries Atlantic Ltée
Une force d'appui.

3234208

Venez nous rencontrer au kiosque 21 du congrès 2010 de L'ACRGTQ 1-877-245-7473 ail.ca

MAGAZINE CONSTAS^MD
Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ)

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 100, 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
Rédacteur en chef adjoint :
Christian Croteau
Comité de révision :
Me Gisèle Bourque
Christian Croteau
Guy Duchesne
Me Christian Tétreault
Pierre Tremblay, ing.
Maquette et direction artistique :
Claude Bourget
claudebourget@gmail.com
Les textes et illustrations de ConstAs ne peuvent être reproduits sans l'autorisation de l'éditrice. Toute reproduction doit mentionner le nom de la publication ainsi que le volume et le numéro. Les opinions exprimées dans ConstAs ne reflètent pas nécessairement celles de l'ACRGTQ.
Medias Transcontinental S E N C
Éditeur délégué et directeur des ventes :
Yvon L'Allier
(418) 686.3036, p. 251
yvon.lallier@transcontinental.ca
Conseillers publicitaires :
Jocelyne Bilodeau
(418) 686.6400, p. 240
Paul-Émile Therrien
(418) 686.3036, p. 247
Marc Pigeon
(418) 686.3036, p. 284
Production
Marc-André Duquet
(418) 686.3036, p. 273
Rédaction
Directeur de l'information :
Claude Bourget
bourget.arts.conseils@globetrotter.net
Journalistes :
Jacques Bélanger, Claude Bourget, Jean Brindamour, François Cattapan, Patrice-Hans Perrier, Annie Saint-Pierre.
Chroniqueurs :
Me Bernard Cliche, Hélène Karmis, Simon Kearney, François Laganière.
Mise en page et graphisme :
Rémi Langevin
Correction d'épreuves :
Andrée Boisvert, Jean Brindamour
Imprimerie
Imprimerie Transcontinental Québec
ISSN 1912-1830
Dépôt légal :
Bibliothèque et archives Canada. Bibliothèque et archives nationales du Québec
Poste-publications
Convention 40020392
Copyright © ACRGTQ 2007

Sommaire

CONSTAS / numéro 10, février 2010

ÉDITORIAL **5**

AU FIL DE LA DEMANDE
ENTRETIEN AVEC RÉAL LAPORTE **7**

UN PROJET DE LOI POUR RÉTABLIR LA CONFIANCE DU PUBLIC
ENTRETIEN AVEC LAURENT LESSARD **10**

CINQ QUESTIONS ESSENTIELLES À LA MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBE
ENTREVUE AVEC JULIE BOULET **12**

QUESTIONS À RÉGIS LABEAUME
LA NOUVELLE VILLE DU MAIRE DE QUÉBEC **17**

ÉTHIQUE, PLANIFICATION ET INVESTISSEMENTS
ENTRETIEN AVEC FRANÇOIS GROLEAU **21**

DOSSIER

CONSTRUIRE EN 2010
1. PASSER LA MAIN **25**
2. LE GÉNIE CIVIL ET LA VOIRIE FACE À LA CERTIFICATION LEED **28**
3. LE FINANCEMENT DES ENTREPRISES **33**
4. LES PRATIQUES DE GESTION DE PROJET **37**

INFRASTRUCTURES ET TECHNOLOGIES
NOUVELLE ORIENTATION MINISTÉRIELLE DE TRANSPORTS QUÉBEC SUR LE CHOIX DES TYPES DE CHAUSSÉES **39**

L'ÉTHIQUE DANS LES ENTREPRISES
RENCONTRE AVEC MICHEL DION **41**

MAÎTRISER LA COMMUNICATION
PLUS IMPORTANT QUE JAMAIS LORS D'UNE CRISE **50**

LA POSE D'ENROBÉ PAR TEMPS FROID
ATTENTION AUX DÉGRADATIONS PRÉMATURÉES ! .. **54**

CHRONIQUES
RÉGLEMENTATION **45**
TECHNOLOGIE ET ENVIRONNEMENT **47**
FISCALITÉ ET ASSURANCES **49**
INNOVATION **57**
EN BREF **58**
AGENDA **60**

ÉLECTRO SAGUENAY LTÉE

Haute et basse tension, télécommunication

Licence RBQ : 1172-3418-13

LE PLUS GRAND SPÉCIALISTE DE RÉSEAUX COLLECTEURS ÉOLIENS AU QUÉBEC

En affaires depuis 48 ans, Électro Saguenay Ltée est devenue au fil des ans une référence pour la construction de réseaux électriques haute tension, de réseaux de télécommunication par fibres optiques et occupe depuis quelques années la position de chef de file pour la construction de réseaux collecteurs éoliens.

Électro Saguenay Ltée dispose de toute l'expertise requise pour concevoir et construire l'ensemble d'un réseau collecteur éolien « clés en main » incluant : l'évaluation des coûts de l'ensemble du projet, la conception de l'ingénierie du réseau électrique et du réseau de télécommunication, la fourniture de tous les matériaux et câbles de puissance, la construction du réseau souterrain et aérien, la construction du poste, le raccordement intérieur des éoliennes ainsi que les essais pré-opérationnels.

La direction d'Électro Saguenay Ltée peut compter sur une équipe de spécialistes représentant plus d'une centaine d'employés en période de pointe et ce, excluant les sous-traitants.

Électro Saguenay Ltée a réalisé près de 350 MW de contrats en énergie éolienne ce qui place l'entreprise en tête de liste.

Voici une liste de projets majeurs réalisés :

Baie-des-Sables, Cartier Énergie Éolienne (109.5 MW)

Carleton-sur-Mer, Cartier Énergie Éolienne (109.5 MW)

Saint-Ulric, Northland Power (127.5MW)

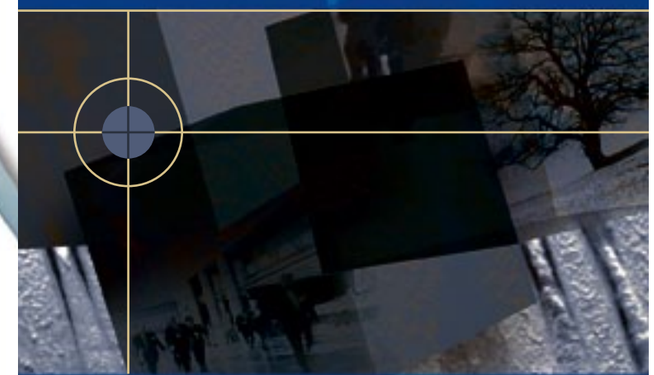
Nous demeurons disponibles pour vous conseiller adéquatement dans la planification de l'ensemble de vos projets futurs.

ÉLECTRO SAGUENAY LTÉE, UN PARTENAIRE INDISPENSABLE POUR VOUS AIDER À ATTEINDRE TOUS VOS OBJECTIFS.

3237034

Éditorial

Par Me Gisèle Bourque
rédactrice en chef



C'est avec plaisir et honneur que nous avons accueilli, fin janvier, près de 600 délégués à notre 66e congrès annuel, tenu au Hilton Québec et au Centre des congrès de Québec. Le thème en était Construire en 2010 : les défis à relever.

Grand sujet ! Il va sans dire qu'il est des plus pertinents pour l'ensemble des entrepreneurs du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction.

Nos entreprises, en effet, au-delà de la théorie, doivent matérialiser, de jour en jour, à force d'attention et d'efforts, le plan de modernisation des infrastructures québécoises.

L'AVENIR, C'EST AUJOURD'HUI !

Ainsi, avec la puissante croissance qu'a connue l'industrie de la construction au cours des dernières années et les investissements actuels et promis en matière d'infrastructures publiques, les défis à relever sont déjà nombreux en 2010 et figurent parfaitement les années à venir. Il est d'autant plus indiqué, par conséquent, de voir le présent numéro de ConstAs emprunter, comme à chaque début d'année, celui du congrès de l'ACRGTQ. Ces pages nous permettront d'examiner l'ampleur des exigences nécessaires à l'immense prestation de services que devra continuer à livrer, sans discontinuer ni faiblir, notre industrie. Ces exigences sont complexes et de plusieurs ordres, notamment au chapitre de l'environnement et du développement durable, sur le plan de la gestion des projets, mais aussi en matière de financement d'entreprise et de relève de la main-d'œuvre. Comme l'ACRGTQ l'a fait en son 66e Congrès, ConstAs a le devoir de se pencher immédiatement sur ces questions indispensables. Réflexion vitale pour nos membres, certes, il en est de même pour les partenaires de notre industrie que sont les donneurs d'ouvrage, au premier chef le ministère des Transports, Hydro-Québec et l'ensemble des municipalités du Québec. La forte présence gouvernementale au Congrès de l'ACRGTQ, si besoin était, confirme évidemment ce point de vue.

Par ailleurs, dans le contexte de 2010, où les défis des entrepreneurs seront aussi nombreux et exigeants que les travaux de nature publique, alors que l'Industrie de la construction, particulièrement en son secteur génie civil et voirie, fait les manchettes, il est de la plus haute importance que la population sache que notre industrie est très majoritairement composée d'entrepreneurs intègres et respectueux de la législation québécoise. S'il est impératif de condamner des pratiques qui nuisent à toute l'industrie, il ne l'est pas moins de rappeler tout ce que notre secteur représente pour l'économie et la population québécoise. Nous invitons le lecteur à lire, à ce sujet, l'entretien que nous livre dans ces pages, à la suite de ses interventions publiques, le président de l'ACRGTQ, Monsieur François Groleau, en même temps que le portrait qu'il brosse des investissements et de la planification en cours. L'avenir, c'est aujourd'hui !

Gisèle Bourque

Eastmain-1-A–Sarcelle–Rupert

Chapeau à nos entrepreneurs et travailleurs québécois

Depuis 2007, le projet de l'Eastmain-1-A-Sarcelle-Rupert, c'est une cinquantaine d'entrepreneurs mis à contribution et plus de 10 000 travailleurs hébergés sur place. C'est aussi 3 milliards de dollars d'investissement sur les 4,8 milliards de dollars qui y seront consacrés d'ici la fin du projet en 2012.

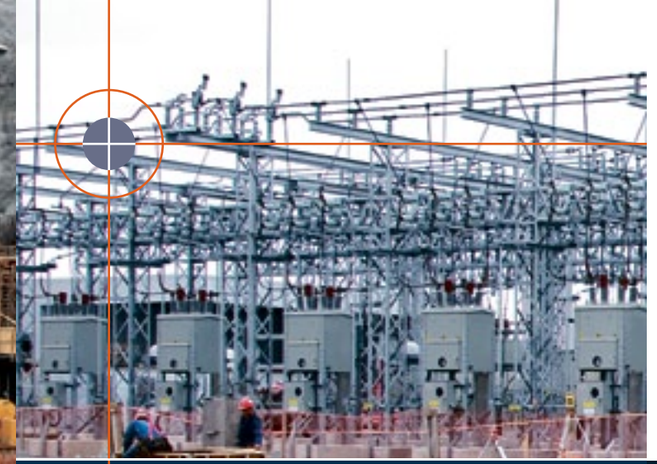
C'est surtout un projet réalisé dans le respect des communautés locales et de l'environnement grâce entre autres à plusieurs mesures d'atténuation, dont la principale est une dérivation partielle de la rivière Rupert, ce qui permet de protéger les habitats du poisson, de maintenir la navigation et de préserver la beauté du paysage.

hydroquebec.com/rupert

Société d'énergie de la Baie James

Hydro Québec

3240024



AU FIL DE LA DEMANDE

Un entretien avec Réal Laporte

Président d'Hydro-Québec Équipement et président-directeur général de la Société d'énergie de la Baie James (SEBJ)

C'est un véritable branle-bas de combat qui mobilise les troupes à Hydro-Québec, alors que le Plan Nord du gouvernement Charest ambitionne de relancer la production hydroélectrique. Il faut dire que les États de New York et de la Nouvelle Angleterre auront grand besoin de notre énergie s'ils veulent réduire leurs propres émissions de gaz à effet de serre (GES)

Par Patrice-Hans Perrier

La division Hydro-Québec Équipement et la Société d'énergie de la Baie James (SEBJ) ne sont pas étrangères à ce dynamisme d'une industrie qui tient lieu de locomotive au Québec. Nous avons rencontré celui qui préside à la destinée de ces deux entités dédiées aux projets de réfection et d'aménagement des équipements de production et de transport de notre hydroélectricité. Réal Laporte aura du pain sur la planche en 2010, alors que le volume d'affaires des deux sociétés atteindra les 3 milliards de dollars.

D'entrée de jeu, notre interlocuteur tient à souligner qu'il s'agira d'une période d'activité particulièrement intense. Et, pour reprendre ses mots « l'état de notre réseau de transport d'énergie fait en sorte que nous avons beaucoup de travaux de réfection à mettre en route. Sans oublier la croissance de la demande, fruit de la consommation dans les ménages ou de la capacité qui doit être augmentée dans les grands centres urbains », poursuit-il.

Près d'un demi-siècle après les grands travaux de la Manicouagan, bien des infrastructures devront être mises à niveau. Ce qui amène Réal Laporte à préciser que « nous avons pris l'habitude de rénover de façon proactive nos équipements, ce qui représente une grosse partie du carnet de commandes dans le domaine du transport de l'énergie, à titre d'exemple. C'est, faut-il le rappeler, à la fin des années 1980 que nous avons mis en branle nos projets de réfection de nos anciennes centrales hydroélectriques. Un ensemble de projets qui peuvent faire une grande différence en région lorsque l'on parle d'activité de relance économique ».

Réal Laporte

Les grands travaux de la prochaine décennie

Malgré le ralentissement de l'activité économique, la société d'État entend poursuivre ses objectifs de croissance afin de répondre aux objectifs du Plan Nord qui sont de mettre en production 3 500 MW d'énergie renouvelable d'ici 2035. Ainsi, malgré un léger fléchissement de la demande intérieure, les besoins en énergie augmenteront de façon continue dès cette année. M. Laporte considère que le projet de la Romaine constitue le projet phare de la nouvelle décennie.

En effet, « on parle de travaux de l'ordre de 6,5 G $, ce qui comprendra quatre centrales de production. En 2009, nous avons effectué des travaux de terrassements afin de construire une route jusqu'au Campement des Murailles. En novembre dernier, nous avons construit le début du tablier de cet immense campement qui pourra accommoder environ 1 800 travailleurs autour de 2012. Déjà, ce printemps, nous allons entreprendre les travaux de dérivation de la rivière Romaine et, par la suite, la construction du barrage pourra démarrer. Laissez-moi vous dire que les ouvrages seront particulièrement impressionnants. On parle, entre autres, d'un tunnel de 5,5 kilomètres de long entre la prise d'eau et la centrale de production d'électricité comme telle ».

Le chantier de La Romaine a débuté le 17 mai 2009 et se terminera autour de 2020. Dans l'entrefaite, M. Laporte estime que « l'année 2010 sera, elle aussi, très chargée, puisque nous terminerons les travaux sur la rivière Rupert, ce qui nous permettra de faire dériver 72 % de l'eau vers les centrales du complexe La Grande, plus au nord. Par ailleurs, nous avons construit toute une gamme d'ouvrages pour faire en sorte de maintenir le fil de l'eau de cet effluant autour de 50 % de son niveau historique. Cette précieuse réserve aqueuse sera donc dérivée vers le nord, pour être turbinée à Eastman-1-A, à Sarcelle et, finalement, elle sera prise en charge par les installations de La Grande ».

Une armée de travailleurs

Toute cette batterie de travaux aura comme résultat de générer de l'emploi pour les communautés locales, notre

interlocuteur n'hésite pas à parler de « deux millions d'heures de travaux de construction pour le seul projet Sarcelle-Rupert. Et, on ne parle pas de la gestion, des services ou de la manutention. Je vous rappelle qu'en début de chantier, les opérateurs, les arpenteurs et tous les corps de métier associés au génie civil entrent dans ce maelström d'activités. Ensuite, il faudra compter sur les menuisiers, les ferrailleurs pour l'acier d'armature ou les ferblantiers pour les travaux sur la ventilation et la toiture des bâtiments. En fait, presque tous les corps de métier de la construction se retrouvent sur nos chantiers ».

De véritables petites villes

« Seulement pour mettre sur pied un campement, nous sommes obligés de prendre en charge les égouts et la distribution électrique, c'est presqu'une ville que nous bâtissons. Dans le cas du projet de La Romaine, une route de pénétration d'une quarantaine de kilomètres vient d'être complétée, ce qui nous permettra de livrer le matériel qui sera utilisé par près de 200 personnes qui vont entreprendre les premiers travaux sur les ouvrages permanents. »

Tout ce fourmillement d'activités fera en sorte de créer des occasions d'affaires pour les sous-traitants et les firmes spécialisées qui prendront en charge les travaux d'exécution planifiés par les responsables de la gestion à Hydro-Québec Équipement, par exemple. « L'ingénierie de réalisation dans son ensemble est effectuée par des firmes de consultants externes, mais elle est toujours validée à l'interne », précise-t-il. « Des firmes, telles que SNC-Lavalin, RSW ou Tecsult seront approchées pour les ouvrages de retenue et les centrales hydroélectriques. »

« Et, en ce qui concerne les travaux mécaniques et électriques des centrales, nous ferons appel aux CIMA ou BBA de ce monde. Par la suite, les travaux seront réalisés par les entrepreneurs en construction du Québec. Nous ne réalisons pas les travaux comme tels, mais nous nous occupons de l'approvisionnement, de certaines phases de l'ingénierie, de la gestion de projet et de chantier ».

Une énergie en mouvement

C'est la division Hydro-Québec TransÉnergie qui s'occupe du transport de l'électricité par le biais d'environ 33 000 km de lignes et de plus de 500 postes de raccordement. Un vaste réseau de transport qui sera bonifié dans les prochaines années. Réal Laporte nous rappelle que sa division « fait affaire avec des sous-traitants pour le remplacement d'équipements qui sont au terme de leur vie. Pour ce qui est du raccordement des nouvelles centrales, à l'instar de Sarcelle-Rupert, nous avons été obligés d'aménager plusieurs kilomètres de territoire afin de les relier au réseau. Par ailleurs, n'oubliez-pas que la création d'un nouveau parc éolien commandera des travaux d'ajustement à la capacité du réseau, histoire de bien intégrer une nouvelle centrale de production ».

Il serait utile de souligner que le transport de l'énergie comptera pour environ 900 M$ des dépenses de construction à Hydro, soit près du tiers des activités générées par la division Équipement et la SEBJ.

Des entrepreneurs se démarquent

Le recours à la sous-traitance donne la chance à nos entrepreneurs de « développer un savoir-faire important, ce qui leur permettra d'être hyper-compétitifs sur les marchés extérieurs par la suite. J'en profite pour saluer le travail remarquable de certaines firmes, telles que EBC (une firme qui réalise d'importants travaux de génie civil et de terrassement), Nelson (spécialisée dans le domaine de l'excavation) ou CRT Construction (spécialisée dans les travaux de génie civil et industriel), des partenaires qui réalisent d'importants travaux en Ontario, au Manitoba ou en Colombie-Britannique ». •

Photos : Hydro-Québec

ENTRETIEN AVEC LAURENT LESSARD

Un projet de loi pour rétablir la confiance du public

Les allégations de collusion et de corruption qui pèsent sur l'industrie de la construction ont poussé le gouvernement du Québec à engager certaines actions, dont celle de soumettre le projet de loi 76 à la fin de la dernière session parlementaire.

Par Annie Saint-Pierre

Pour le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire au Québec, M. Laurent Lessard, l'objectif principal de ce projet est de rétablir la confiance totale du public envers le système d'attribution des contrats des municipalités.

« Ce projet de loi découle effectivement des informations mises au jour après les élections municipales et surtout dans la région de Montréal. Le but est de resserrer les règles d'attribution des contrats dans le monde municipal tout en accordant une plus grande place à l'information qui doit être acheminée à la population. Bref, l'exercice doit permettre de rétablir complètement la confiance de la population à l'égard du système à travers la province », expose M. Lessard.

Le projet de loi accorde au gouvernement le pouvoir de déterminer, par l'application d'un règlement, toute autorisation, condition ou règle d'attribution d'un contrat, en plus de celles qui sont déjà prévues dans la loi actuelle. Il prévoit aussi l'obligation pour les organismes municipaux d'adopter une politique de gestion contractuelle. Il précise enfin que le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire peut, en plus du contenu obligatoire prévu par la loi, obliger tout organisme municipal à prévoir, dans cette politique, toute mesure qu'il détermine lui-même.

« Nous voulons tout mettre en œuvre pour éviter la collusion. Le projet prévoit d'inclure maintenant le ministère dans le monde municipal, qui représente le niveau de dialogue le plus près de la population, soit celui qui est souvent le premier affecté », exprime le ministre.

Notamment, le nouveau projet de loi prévoit l'interdiction de divulguer, avant l'ouverture des soumissions, tout renseignement permettant de connaître le nombre ou l'identité des personnes qui ont présenté une soumission ou qui ont demandé une copie de la demande de soumissions ou d'un document auquel elle renvoie. Il mentionne que le prix de tout contrat comportant une dépense de 100 000 $ ou plus doit, avant l'ouverture des soumissions, le cas échéant, et la conclusion du contrat, avoir fait l'objet d'une estimation établie par l'organisme municipal.

> Les différentes ententes conclues avec le gouvernement fédéral portent à 9 milliards de dollars les sommes qui seront consacrées pour les infrastructures municipales du Québec d'ici trois ans.

Les enjeux de ce projet concernent autant les organismes municipaux que les constructeurs qui devront maintenant être plus vigilants pour la réalisation de contrats. « Je pense qu'on va pouvoir revenir là où on était il y a un an et regagner la confiance des contribuables et des citoyens. Une fois la loi adoptée, je crois qu'un délai d'un an sera nécessaire pour régulariser la situation et atteindre l'objectif souhaité », mentionne Laurent Lessard.

Soutien

D'autre part, les nouvelles responsabilités qui incombent aux municipalités dans la réfection et l'entretien des infrastructures municipales peuvent paraître lourdes pour certaines d'entre elles. Le ministre convient qu'un soutien doit être fourni aux municipalités afin de leur permettre de remplir leur mandat correctement et de maintenir leurs infrastructures en bon état.

D'ailleurs, M. Lessard précise que le plan québécois d'investissements dans les infrastructures, qui s'élèvera à 42 milliards de dollars d'ici 2013, contient plusieurs projets dans le monde municipal. Les différentes ententes conclues avec le gouvernement fédéral portent à 9 milliards de dollars les sommes qui seront consacrées pour les infrastructures municipales du Québec d'ici trois ans.

> Les enjeux de ce projet concernent autant les organismes municipaux que les constructeurs qui devront maintenant être plus vigilants pour la réalisation de contrats.

Il inclut dans ce programme d'investissements, les volets consacrés à l'eau potable, à l'assainissement des eaux usées, à l'entretien des routes ainsi qu'au programme de remplacement des conduites.

Le ministre assure que la collaboration du ministère des Affaires municipales avec celle du ministère des Transports auprès des municipalités va assurer la bonne marche de ce programme d'investissements majeurs. Il précise que 11 000 kilomètres de routes se trouvent sur le réseau des municipalités au Québec tandis que 30 000 kilomètres sont sous la responsabilité du ministère provincial.

Enfin, Laurent Lessard concède qu'après un an, la création du fonds local réservé à la réfection et à l'entretien de certaines voies publiques – communément appelé la mesure d'imposition de droit aux exploitants de carrières et de sablières – n'a pas tout à fait atteint son objectif.

« Il y a toujours 60 municipalités qui n'ont pas encore adhéré au fonds local. Nous avons formé un comité de suivi sur ce dossier afin de faire en sorte de rallier l'ensemble des municipalités à cette mesure », termine-t-il.

Pour l'instant, il n'est pas encore en mesure d'évaluer l'ampleur des sommes qui ont été accumulées dans le fonds local. •

Chez Aerotek® nous concentrons nos efforts pour trouver la personne idéale pour le poste idéal.

Nos conseillers en recrutement sont des spécialistes en placement de professionnels qualifiés pour des firmes en génie conseil et pour des entrepreneurs généraux.
Parmi ces professionnels, on compte des ingénieurs civils, ingénieurs en énergie, des ingénieurs en électricité du bâtiment, des ingénieurs en mécanique du bâtiment, des ingénieurs spécialisés en environnement, des ingénieurs en gestion de projets, des techniciens, des concepteurs, des surintendants et des superintendants.

Pour tout savoir sur les services d'encadrement du personnel d'Aerotek ou sur les opportunités de carrières qu'elle offre, merci de nous contacter au **877.777.3990** ou au **514.798.6450** ou de visiter **www.aerotekcanada.ca**

AEROTEK E&E

3240600

ENTREVUE AVEC JULIE BOULET

Cinq questions essentielles à la ministre des Transport du Québe

Par Annie Saint-Pierre

Q. *Madame Boulet, les constructeurs de routes et de grands travaux du Québec se sont habitués à un haut niveau d'activités depuis les dernières années dans les infrastructures routières du Québec. En dépit du contexte économique actuel, pouvez-vous assurer que le niveau des investissements dans le réseau routier du Québec sera équivalent à celui des engagements gouvernementaux des dernières années ?*

R. Les investissements annuels dans le réseau routier ont quintuplé au cours des six dernières années, passant de 936 millions de dollars en 2004-2005 à 3,7 milliards en 2009-2010. Jamais un gouvernement n'a autant investi dans le réseau routier québécois.

Rappelons qu'en 2007 notre gouvernement a mis en œuvre le Plan québécois des infrastructures. Au ministère des Transports, ce plan s'est traduit par un effort sans précédent en vue de redresser l'état du réseau routier à un niveau comparable à celui de nos voisins, sur un horizon de 15 ans.

C'est dans cet esprit et avec cet objectif de performance que nous entendons poursuivre nos efforts en 2010-2011.

Q. *La Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde a fait une série de recommandations. L'une d'elles propose d'implanter un système de qualification des entrepreneurs dans les projets de construction de ponts au Québec. Est-ce que cette mesure va limiter le nombre de projets de reconstruction ?*

R. Le programme de qualification des entrepreneurs, qui sera lancé cette année, vise à sélectionner des firmes spécialisées en structures pour des travaux de construction et de réparation de ponts considérés comme complexes. Cette qualification est basée sur des critères tels que l'expérience des entrepreneurs et la compétence des ressources humaines.

Dans une première étape, un avis sera publié dans le système électronique d'appel d'offres (SEAO). Les entrepreneurs intéressés devront déposer leur demande de qualification en respectant les exigences de l'avis. Celles-ci feront par la suite l'objet d'une analyse par un comité de sélection pour déterminer si les critères sont satisfaits. Tous les entrepreneurs dont la demande de qualification aura obtenu la note de passage seront alors qualifiés.

Dans une seconde étape, les contrats pour la réalisation des travaux de construction et de réparation considérés comme complexes seront attribués au plus bas soumissionnaire conforme, à la suite d'un appel d'offres public.

Cela n'aura donc pas d'effet sur le nombre de projets qui seront réalisés, mais assurera que les travaux seront réalisés par un entrepreneur expérimenté et compétent.

Q. *La nouvelle politique de développement durable du ministère des Transports va probablement en étonner plusieurs. De quelle façon pourrait-elle transformer les façons de construire et d'entretenir le réseau routier québécois ?*

R. Le Ministère a rendu publics, le 31 mars 2009, sa stratégie et son plan d'action de développement durable 2009-2013.

Cette stratégie prévoit l'intégration des principes de développement durable dans les normes, les cahiers des charges et devis généraux et les devis spécifiques au moment de leur élaboration et de leur révision.

Le Ministère améliorera également ses connaissances sur les impacts des changements climatiques afin de diminuer les effets négatifs de ce phénomène sur ses infrastructures et mettre en œuvre des programmes d'entretien qui y sont adaptés.

Métro de Laval

Les actions du gouvernement pour répondre aux enjeux de la mobilité durable se traduiront également par la réalisation de plans territoriaux de mobilité durable pour l'ensemble des régions du Québec, notamment par des actions telles que l'implantation de centres de gestion des déplacements en milieu rural.

Q. *Quels sont les principaux enjeux auxquels seront confrontés les entrepreneurs en construction dans le secteur du génie civil au Québec en 2010 ? La rigueur sera-t-elle rehaussée à de nouveaux standards dans l'élaboration et la réalisation des projets routiers ?*

R. Les enjeux seront nombreux en 2010. Le vaste plan de modernisation du réseau routier québécois entrepris par le gouvernement se poursuivra au cours des prochaines années. Celui-ci interpelle de façon toute particulière les entreprises de construction. Des travaux d'une grande ampleur auront encore lieu sur le territoire québécois en 2010, et il convient de s'assurer de la collaboration de tous les intervenants de l'industrie de la construction routière du Québec.

Les entrepreneurs devront maintenir, voire accélérer, la cadence des dernières années tout en se préoccupant constamment de livrer un produit de qualité, à juste prix et conforme aux exigences contractuelles du ministère des Transports.

Échangeur Turcot

Ces dernières années, nous avons d'ailleurs mis en place de nouveaux moyens de contrôle et de surveillance qui donnent des résultats probants. Nous entendons également renforcer la gestion des entrepreneurs à l'égard de leurs sous-traitants.

En plus du programme de qualification des entrepreneurs spécialisés en structures, le Ministère travaille à mettre en place un nouveau système d'évaluation du rendement des entrepreneurs en construction qui sera basé sur des critères objectifs et mesurables.

Je ne peux m'empêcher de vous rappeler que la relève de la main-d'œuvre en transport constitue aussi un enjeu de premier plan tant pour le Ministère que pour les entrepreneurs en construction. Le Ministère a d'ailleurs tenu un forum sur cette question le 10 décembre dernier. Cette activité a permis aux différents acteurs concernés, dont l'ACRGTQ, d'exposer leur vision des problématiques et les avenues de solution à privilégier.

AUTOROUTE 25

Q. *Comment le ministère des Transports envisage-t-il la poursuite du développement du réseau routier québécois dans un avenir rapproché ? Les projets de transport en commun se multiplient à la vitesse de l'éclair et les routes ont besoin d'investissements majeurs pour être rajeunies. Quels sont les objectifs réels du Ministère ?*

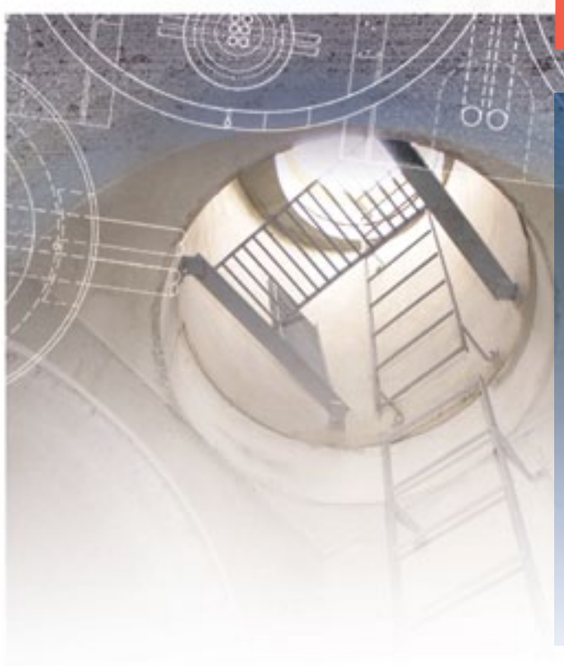
R. Dans un contexte de mobilité durable, la volonté du gouvernement est d'assurer la pérennité des systèmes de transport par une amélioration des infrastructures routières et des équipements de transport collectif. Ces objectifs ne sont pas contradictoires : le développement du transport collectif permet d'optimiser l'utilisation des réseaux d'infrastructures routières.

Les investissements du gouvernement en transport en commun s'inscrivent dans la Politique québécoise de transport collectif du Ministère, qui est une composante importante du Plan d'action gouvernemental de développement durable. La cible majeure consiste en une augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8 % pour la période 2007 à 2012, par la hausse de l'offre de service de 16 %. Par ailleurs, dans plusieurs cas, l'objectif d'augmentation de l'offre de service est déjà atteint, et même dépassé.

Le Ministère s'est également doté de cibles d'amélioration précises pour le réseau routier et les structures sous sa responsabilité. Depuis 2007, la qualité de roulement du réseau s'est constamment améliorée. Pour les structures, même si l'atteinte des cibles constitue un plus grand défi, nous sommes confiants de les atteindre sur le réseau supérieur. •

LECUYER
innovation béton

Les bâtisseurs de LECUYER sont animés par la passion, cimentés par l'engagement et fortifiés par le dépassement.



- Eau potable et eaux usées
- Distribution électrique et télécommunications
- Enlèvement d'huiles et de sédiments – technologie ***Storm**ceptor*®
- Bâtiments utilitaires Easi-Set® et Easi-Span®
- Éléments en béton armé sur mesure
- Solutions avant-gardistes adaptées aux exigences particulières de chaque chantier

T 450 454.3928
514 861.5623
F 450 454.7254

17, rue du Moulin
Saint-Rémi (Québec) J0L 2L0

lecuyerbeton.com

3102576

QUESTIONS À RÉGIS LABEAUME

La nouvelle ville du maire de Québec

Qui, au Québec, ne connaît pas le maire de Québec Régis Labeaume ? Ambitieux pour sa ville, direct, coloré, hyperactif, quelquefois controversé, il est présent à toutes les tribunes. Aux dernières élections municipales du 1er novembre 2009, ce fut un raz-de-marée pour le maire de Québec et son équipe. Avec un taux de participation respectable de près de 50 %, Régis Labeaume a frôlé 80 % des suffrages, son plus proche rival, Jeff Fillion, devant se contenter d'un maigre 8,53 % ; quant aux conseillers municipaux, deux seulement, parmi les vingt-sept élus, n'appartenaient pas à l'équipe Labeaume. Le secret de cet imposant succès populaire ? Sans doute le dynamisme du maire, et aussi un franc-parler qui a pu lui nuire en certaines occasions, mais qui plaît de façon générale à une population lasse de la langue de bois. ConstAs a rencontré le leader incontesté de la ville hôte du 66e congrès annuel de l'ACRGTQ.

Par Jean Brindamour

Q. *Parlons d'abord, Monsieur le Maire, de votre vision de Québec. Québec est une ville remplie d'histoire. Nos voisins du sud apprécient beaucoup le cachet européen de Québec. Toutefois, Québec ne concurrencera jamais Montréal en termes de population, d'activités économiques, etc. Quelle est, en résumé, la vocation de Québec, par rapport à Montréal ?*

Régis Labeaume, maire de Québec.

R. Montréal peut se comparer aux grandes villes américaines ou à Toronto. Pas Québec. Québec est une petite ville en comparaison. C'est aussi une capitale, une ville gouvernementale, une ville patrimoniale. Nous, nous ne faisons jamais de comparaison avec Montréal. *We are on our own*, comme disent les Américains. On développe notre ville en fonction de ce qu'on a, en fonction aussi de la mentalité de la population, qui est très différente de celle de Montréal. C'est une erreur de se comparer à Montréal. On est tellement différent que ça ne donne pas grand chose.

Q. *Et quel avenir a Québec ?*

R. D'abord, Québec est la deuxième ville la plus âgée au pays. Et notre grand défi est de rajeunir la population de Québec. Une ville qui vieillit, c'est nécessairement une ville qui s'appauvrit. C'est pourquoi il nous faut attirer les jeunes ici. Et puis Québec manque de main-d'œuvre. Notre taux de chômage est de 5,3 %, le deuxième plus bas au Canada. Pour l'avenir, ça nous prend des consommateurs. On essaie de bâtir la ville en fonction des nouvelles valeurs de ceux et celles, par exemple, qui obtiennent un diplôme de l'École Polytechnique, et qui cherchent une ville à échelle humaine, où ils pourront se réaliser. Est-ce que de jeunes diplômés bilingues, trilingues, qui pourraient travailler n'importe où dans le monde, auront le goût de choisir Québec ? C'est en pensant à eux qu'on aborde le développement de la ville. C'est cette clientèle qu'on veut attirer.

Q. *Quels sont les avantages de la ville ?*

R. Québec est une ville sécuritaire, très propre, où la mobilité est facile. C'est aussi une très belle ville, une ville patrimoniale. Cela compte dans la balance. Culturellement, avec le Cirque du Soleil, Robert Lepage, on est en ébullition. Et notre ville est à l'échelle humaine.

Q. *Et les désavantages ?*

R. Elle est encore trop monoculturelle. On doit plus se diversifier culturellement.

Q. *Parlons des infrastructures ! Quel est le programme ?*

R. Nous avons un plan de quinze ans. On va investir 7 milliards et demi de dollars dans les infrastructures dans les quinze prochaines années. Ce n'est pas compliqué : on va refaire la ville comme un sou neuf. On ne veut pas attendre que nos infrastructures soient à ce point abîmées qu'on se retrouve en situation d'urgence pour les réparer.

> « On va investir 7 milliards et demi de dollars dans les infrastructures dans les quinze prochaines années. Ce n'est pas compliqué : on va refaire la ville comme un sou neuf.»

Nous avons annoncé en décembre dernier notre Programme triennal d'immobilisations (PTI). Ce sont un milliard six cents millions $ sur trois ans. À chaque fois, c'est un demi-milliard d'argent neuf dans l'économie. Là-dessus, il y a 700 millions $ qui vont sur l'asphalte et sous terre, pour les tuyaux. Politiquement, ce n'est jamais payant. On ne fait pas de conférence de presse pour annoncer qu'on change des tuyaux d'égout. Mais c'est très important. Et les gens de Québec en sont conscients. Pensez-y, il y avait 225 chantiers à Québec, l'an passé.

Q. *Il y a beaucoup d'argent d'impliqué dans le PTI. On sait qu'il y a eu des questionnements éthiques autour du domaine de la construction et des administrations provinciale et municipales. Notons que la Ville de Québec jusqu'ici a été épargnée. Mais il demeure que beaucoup de citoyens sont devenus méfiants envers la classe politique et les entrepreneurs. Que proposez-vous pour redonner confiance à la population en ce qui a trait aux façons d'attribuer les contrats ?*

R. On joue le livre de base et on le joue à la lettre. On a un système d'appels d'offres qui est très efficace et moi, personnellement, je donne le ton. On ne trouve aucun politicien aux comités. On s'est même encore renforcé en se donnant un comité de professionnels indépendants pour passer à travers les soumissions et essayer de détecter les collusions possibles. Et le vérificateur général a les oreilles grandes ouvertes. Il est prêt à entendre tous ceux qui ont vu quelque chose de douteux. On s'est même donné le droit, lorsque l'on considère que le montant du plus bas soumissionnaire est trop élevé, de refuser l'offre. Nous, nous sommes très stricts. Et il le faut. La confiance aux politiciens est à son plus bas. On arrive après les vendeurs de voitures usagées !

Parmi les grands travaux du passé à Québec, il ne faut pas oublier les églises. Ici, l'intérieur de la Basilique-Cathédrale Notre-Dame de Québec dans le Vieux-Québec.

Hôtel de ville de Québec où se trouvent le bureau du maire et la salle du conseil municipal.

La Maison Dunn, qui était située rue Saint-Louis, fut utilisée comme hôtel de ville de Québec de 1840 à 1848 et de 1851 à 1895.

Q. *Parlons brièvement des grands projets. Celui d'un nouveau colisée passionne la population de Québec. Mais lorsque je parle aux gens de Québec d'un nouveau colisée, ils ont tous la même idée derrière la tête. Pour eux, l'intérêt d'un nouveau colisée, ce n'est pas de pouvoir recevoir Madonna ou Lady Gaga, mais d'avoir une équipe dans la Ligue nationale de hockey. Ils font un lien entre les deux. Est-ce que vous travaillez à faire venir une équipe de hockey ?*

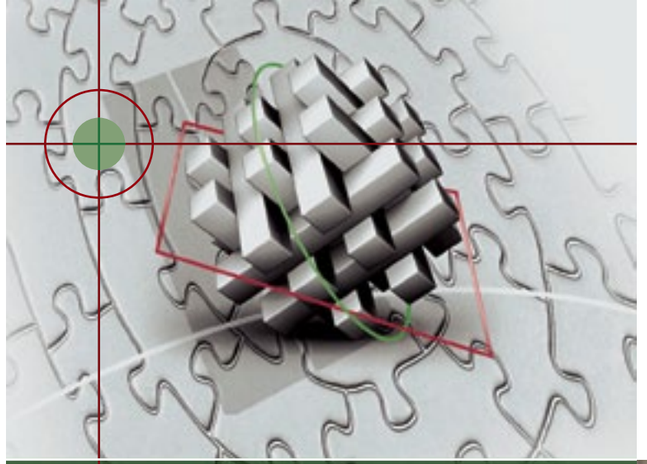
R. Je suis toujours dans le dossier, mais très discrètement. Entre temps, nous travaillons à avoir les équipements nécessaires pour recevoir les Olympiques. C'est présentement l'objectif. Nous avons plus de chance d'obtenir les Jeux olympiques avec des équipements déjà construits. On parle normalement de 2022 ou 2026.

Q. *En somme, Québec va bien.*

R. Oui, Québec va très bien. En valeur de permis de construction, l'an passé a été un record de tous les temps. Et en 2009, on a dépassé ce record de 15 %, alors qu'on devait être en récession. On était proche du milliard en octobre.

Q. *Mais comment expliquer cette effervescence en période de récession ?*

R. Les gens ont confiance. C'est un phénomène de psychologie collective. Tous les économistes devraient avoir une maîtrise en psychologie ! •

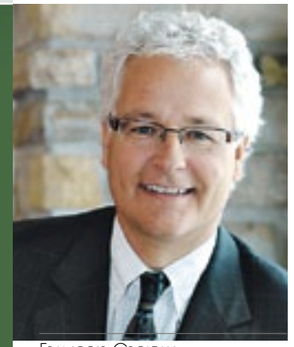


ENTRETIEN AVEC FRANÇOIS GROLEAU

Président du conseil d'administration de l'ACRGTQ

Éthique, planification et investissements

*Par Claude Bourget**



FRANÇOIS GROLEAU

Q. *Monsieur le président, nous voici au cœur du 66e Congrès, au seuil d'une année prometteuse et d'une fin d'année difficile quant à l'image de votre industrie. D'entrée de jeu, je sais que vous tenez à vous prononcer clairement, dans nos pages, sur le sujet.*

R. En elle-même, 2009 fut incomparable. Grands chantiers routiers, barrages hydro-électriques, lignes de transport, éoliennes, le ressort de la construction a énergisé l'économie québécoise, qui en avait bien besoin. Or, différentes thèses de collusion et de corruption, évidemment préoccupantes, sont venues assombrir ces derniers mois. Heureusement, nous passons des enquêtes médias aux enquêtes policières, ce qui, en plus d'être naturel, nous réconforte, car il faut, à un certain moment, quitter les allégations et en venir aux faits. Ce qui est fondé dans les révélations de 2009 doit appartenir et appartiendra à la justice. Mais à côté, demeure, s'organise, travaille chaque jour une très large majorité d'entrepreneurs absolument intègres. C'est ceux-ci que nous représentons, et c'est notre devoir, comme association patronale, mais aussi par considération pour la simple vérité, de défendre leur réputation. L'ACRGTQ a d'ailleurs profité de nombreuses tribunes pour ce faire.

L'ACRGTQ, en plus de s'insurger contre toute entorse aux principes de la libre concurrence, dénonce et proscrit évidemment les infractions plus graves. Les mauvais gestes et les pratiques déloyales sont une trahison contre l'industrie et la société dans son ensemble. C'est pourquoi nous avons accueilli si positivement les mesures gouvernementales du 22 octobre dernier. L'escouade Marteau, notamment, en départageant les paroles et les faits, pour le besoin même des enquêtes, contribuera à séparer le bon grain de l'ivraie. Cela dit, rappelons qu'il n'appartient pas à l'ACRGTQ, contrairement à un ordre professionnel, de sanctionner les entrepreneurs fautifs. Et pour ce qui concerne les entrepreneurs plus gravement incriminables, s'il en est, nous réitérons notre confiance dans la justice. Un processus est en cours, auquel nous prêtons notre plus vive attention. En attendant, poursuivons notre travail et rappelons à la population et aux médias que l'industrie de la construction se compose essentiellement d'honnêtes entrepreneurs dont la déontologie commune s'attache d'abord au respect des lois, des règlements et de la population.

Q. *L'on parle beaucoup des investissements en cours quant au renouvellement des infrastructures routières. Pourriez-vous, pour le bénéfice de nos lecteurs, en rappeler l'essentiel ?*

R. Je dois mentionner tout d'abord que la ministre des Transports du Québec, Julie Boulet, annonçait, en février dernier, pour 2009-2010, l'injection de 3,7 milliards de dollars. Cette somme imposante est répartie en fonction des différents besoins : la conservation des structures (1 089 M$) et des chaussées (750 M$), l'amélioration du réseau routier (415 M$) et le développement du réseau (620 M$). Il me faut ajouter ensuite la participation des partenaires privés pour la réalisation des autoroutes 25 et 30. Elle s'établit à 413 M$. Puis enfin, en gros, les autres contributions des partenaires publics, estimées aujourd'hui à 450 M$.

Q. *Renouveler les infrastructures, c'est d'abord renouveler la main-d'œuvre, tant au chapitre de la quantité que de la qualité. Face aux investissements des dernières années, déjà, des doutes se sont exprimés sur la capacité de votre industrie à relever ce défi. Qu'en est-il aujourd'hui ?*

La question a obtenu sa réponse dans les faits. Vous savez, l'industrie de la construction, et particulièrement dans son secteur génie civil et voirie, s'est toujours maintenue parmi les plus performantes dans la course aux nouveaux travailleurs. Il en est de même quand il s'agit de promou-

voir, avec des résultats probants, le principe de formation continue. La raison en est simple : nous avons des outils. Avec la Commission de la construction du Québec (CCQ) et le Fonds de formation de l'industrie de la construction (FFIC), qui y travaillent tous deux d'arrache-pied, la main-d'œuvre, dotée de toutes les compétences requises, a été, est et demeurera au rendez-vous.

Q. *Où en sommes-nous, justement, de manière concrète, avec nos infrastructures routières ?*

R. Les efforts gouvernementaux des dernières années, auxquels il faut ajouter l'implication des entrepreneurs, sans qui rien ne se fait, sont de mois en mois plus profitables. Citons le rapport annuel de gestion du MTQ : en 2008-2009, 67,7 % du réseau routier supérieur québécois présentait une chaussée en bon état, comparativement à 64,2 % en 2007-2008. Côté structures, le bon état du réseau atteignait 57,7 % en hausse de 3,2 % par rapport à l'année précédente. Nous sommes donc plus qu'à mi-course, ce qui est plutôt satisfaisant si nous regardons notre point de départ et l'ampleur de la tâche.

Q. *Au-delà des infrastructures routières, pour conclure, si nous pensons au domaine de l'énergie ou au secteur municipal, quel tableau pouvons-nous tracer ? Ces secteurs ont-ils toute votre confiance ?*

R. Les investissements dans le secteur municipal vont également bon train, il faut le dire. Depuis 2008, un peu plus de 500 M$ ont été injectés. Selon les prévisions, la totalité des investissements ne devrait pas dépasser 2013. Sur les quatre prochaines années, les municipalités attendent donc près de 3 milliards de dollars destinés à leurs projets de renouvellement. Les entrepreneurs, déjà à l'ouvrage, se préparent en fonction de ce plan.

La vigueur d'Hydro-Québec, d'autre part, ne se dément pas. Outre la réfection de centrales hydroélectriques, l'interconnexion avec l'Ontario a été complétée. Le projet de l'Eastmain 1A/Sarcelle-Rupert s'est poursuivi, tout comme les projets en lien avec l'appel d'offres de 2000 MW d'énergie éolienne qu'Hydro-Québec Distribution a lancé en 2008. Mais le plus important est devant nous, puisque le mois de mai dernier a vu naître, chez nous, le plus gros chantier du Canada : le projet La Romaine, dont ConstAs continuera amplement de parler dans ses pages. Il faut bien saisir l'étendue de ce projet et tout ce qu'il représente pour l'industrie, les travailleurs et notre économie. Je ne peux terminer sans souligner à grands traits l'autorisation que le gouvernement du Québec a donnée à Ultramar quant à la construction d'un oléoduc de 250 M$ entre Lévis et Montréal-Est, le projet Pipeline St-Laurent.

Il faut regarder chez nos voisins du Sud ou plus loin, en Europe, en Asie, où maintenant se joue l'économie du monde, pour voir combien les grands projets d'énergie et d'infrastructures viennent contribuer à la richesse des nations et au développement des sociétés dans le cadre de la grande compétition internationale. Tous ont leurs projets d'envergure et il est crucial que nous ayons les nôtres. •

*Claude Bourget est directeur de l'information de ConstAs.

CONSTRUIRE EN 2010

Les défis à relever

66e congrès annuel

«Construire en 2010: les défis à relever : grand sujet ! Il va sans dire qu'il est des plus pertinents pour l'ensemble des entrepreneurs du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction. Nos entreprises, en effet, au-delà de la théorie, doivent matérialiser, de jour en jour, à force d'attention et d'efforts, le plan de modernisation des infrastructures québécoises.

Ainsi, avec la puissante croissance qu'a connue l'industrie de la construction au cours des dernières années et les investissements actuels et promis en matière d'infrastructures publiques, les défis à relever sont déjà nombreux en 2010 et figurent parfaitement les années à venir.»

Me GISÈLE BOURQUE
Directrice générale de l'ACRGTQ

Spécial 66e congrès

1 **PASSER LA MAIN**
Un entretien avec André Ménard, président-directeur général de la Commission de la construction du Québec.

2 **LE GÉNIE CIVIL ET LA VOIRIE FACE À LA CERTIFICATION LEED**
Rencontre avec Gabriel Assaf, professeur en génie de la construction à l'École de technologie supérieure de Montréal

3 **LE FINANCEMENT DES ENTREPRISES**
Rencontre avec Jocelyn Beauchesne, vice-président délégué au Centre d'affaires Moyennes entreprises, Desjardins

4 **LES PRATIQUES DE GESTION DE PROJET**
Rencontre avec Gaston Langlois, vice-président de Revay et Associés

Construire en 2010
Les défis à relever

1. PASSER LA MAIN

Un entretien avec André Ménard

Président-directeur général de la Commission de la construction du Québec

Il semblerait que l'industrie de la construction soit une digue destinée à contenir les flots déferlants des difficultés économiques. Le gouvernement Charest aura, justement, consacré près de 60 % de son plan de relance à la mise à niveau des infrastructures du Québec. Et, il fallait s'y attendre, ce sont les chantiers routiers qui récoltent le gros lot.

Par Patrice-Hans Perrier

Le président-directeur général de la CCQ, André Ménard, estime que le nombre de travailleurs actifs dans le domaine de la construction devrait dépasser le seuil des 150 000 dans quelques années. D'ici là, il faudra recruter 14 000 nouveaux venus, chaque année, si nous voulons maintenir la cadence. Et, c'est pourquoi notre PDG se préoccupe de passer la main à la relève.

André Ménard

Avec des investissements de l'ordre de 45 milliards, à l'échelle de la province, il semblerait que 2010 soit une année record pour l'industrie de la construction. C'est ce que soulignait André Ménard lors d'une allocution prononcée dans le cadre de la 8e conférence annuelle sur les perspectives économiques de l'industrie de la construction du Québec. L'événement, organisé par la CCQ le 7 décembre dernier, aura servi de tremplin pour annoncer plusieurs bonnes nouvelles pour l'industrie de la construction.

Rappelant que « chaque million de dollars investis dans ce secteur créé 8,5 emplois et génère des revenus fiscaux de 14 % », André Ménard estime aussi que « les grands travaux de mise à niveau des infrastructures auront un effet structurant à plusieurs niveaux ».

Contrairement à d'autres secteurs, l'industrie de la construction a connu une croissance qui ne se tarie pas depuis 1996, un phénomène qui aura provoqué une augmentation de 70 % de sa main-d'œuvre. Et, par delà l'aide des pouvoirs publics, c'est sa capacité d'adaptation qui lui aura permis de faire face aux fluctuations du marché et aux aléas de la présente conjoncture économique. D'ailleurs, c'est la première fois depuis la 2e Guerre mondiale que cette industrie passe à travers une crise de l'ampleur de celle que nous connaissons présentement.

Faire place à du sang neuf

D'après lui, c'est « la planification de la main-d'œuvre qui fera toute la différence, dans un contexte où notre industrie est particulièrement fragmentée. Nous devrons miser sur une gouvernance inclusive », poursuit notre généreux interlocuteur, et « c'est ce qui nous amène à miser sur la formation professionnelle comme l'une des stratégies gagnantes en définitive. C'est dans la mesure de notre ouverture aux forces vives de la société qu'un dialogue social vivant sera viable », poursuit-il. Par ailleurs, M. Ménard estime que « le perfectionnement de la main-d'œuvre et la reconnaissance des compétences représen-

De nouveaux espaces de travail

La main-d'œuvre peut être appelée à transiter vers de nouveaux espaces de travail, le temps d'une mise à niveau, d'un stage ou, pourquoi pas, d'un saut vers une nouvelle destination de vie. Cette donne pourrait faire en sorte que l'on assiste à un assouplissement des processus de reconnaissance des compétences.

C'est ainsi qu'une reconnaissance mutuelle des qualifications vient de voir le jour entre la France et le Québec. Déjà, au moment de mettre sous presse, on parle de neuf métiers qui sont déjà reconnus… et une dizaine d'autres seraient envisagés dans ce processus qui vise à intégrer l'ensemble des métiers de la construction cette année.

Véritable boom de la construction, il semblerait que la conjoncture soit favorable à une ouverture des bassins de la construction. Mais aussi des processus de reconnaissance des acquis. André Ménard souligne qu'« une fois leur nombre minimum d'heures de travail acquis, les jeunes recrues pourront aller travailler partout au Québec advenant une baisse d'activité dans leur région respective. Et, ceux qui ont le sens de l'aventure pourront aller faire un saut du côté de la France, histoire d'aller se perfectionner là-bas ».

C'est aussi dans un souci de diversification et de rétention de la main-d'œuvre que les compétences de travailleurs actifs dans d'autres secteurs pourraient être reconnues sous peu. Par ailleurs, M. Ménard nous rappelle qu'« une part non négligeable de notre main-d'œuvre se retrouve sur les chantiers de l'Alberta et de l'Ontario, la culture de formation de notre industrie faisant l'envie des autres provinces ».

tent toujours des stratégies gagnantes ».

Revenant sur le projet de création d'un « Nouvel Espace Économique » – mis de l'avant par le gouvernement du Québec en 2008 – André Ménard rappelle que « nous avons établi des passerelles de reconnaissance des compétences entre la France et le Québec. Par ailleurs, l'industrie de la construction n'a pas attendu très longtemps pour se prévaloir de l'*Accord sur le commerce intérieur*, une disposition qui favorise la mobilité des travailleurs entre les provinces du Canada ».

Un développement inclusif

En outre, c'est l'intégration de toutes les tranches de la population active qui préoccupe celui qui aura mis tout son poids dans la balance pour soutenir la formation et l'accompagnement des jeunes Autochtones dans un contexte où plusieurs régions seront touchées par les grands projets hydroélectriques anticipés.

Toujours selon lui, « 2010 serait une bonne année pour ce qui est d'intégrer nos immigrants à cette industrie florissante. Nos besoins sont tellement élevés que nous sommes en mesure d'accueillir, chaque année, plusieurs milliers de travailleurs qui proviennent de secteurs en difficulté. Nous avons d'ailleurs été particulièrement actif dans la région de l'Outaouais, dans un contexte où les travailleurs de la foresterie souffrent particulièrement des aléas de la présente conjoncture ».

Bonifier la formation

André Ménard rappelle que son organisme a réalisé, l'an dernier, « une vaste tournée de consultation auprès des 27 différents comités patronal-syndical de métiers et d'occupations afin d'évaluer les besoins concrets en termes de nouveaux diplômés. Rien que pour le domaine des travaux routiers, nous sommes en mesure d'évaluer les besoins en termes d'opérateurs d'équipement lourd ou de pelles mécaniques, de ferrailleurs, de cimentier-applicateur, sans oublier les charpentiers. C'est dans ce sens que des investissements majeurs ont été consentis en 2008 pour la formation de nouvelles recrues dans les villes de Gatineau ou de Montréal, entre autres ».

« Le nombre de nouveaux diplômés a presque atteint la barre des 6 000 en 2008-2009 », poursuit-il, « ce qui illustre l'intérêt croissant des jeunes pour le monde de la construction. Toutefois, les moins de 25 ans ne comptent toujours que pour 16 % de l'ensemble de la main-d'œuvre de notre industrie ».

Ébruiter la bonne nouvelle

C'est la promotion des métiers de la construction – et des programmes de formations concomitants – qui pourrait bien être le nerf de la guerre finalement. André Ménard nous rappelant que la CCQ s'active à être sur le terrain « des événements emploi et éducation qui visent les jeunes de niveau secondaire, sans oublier les adultes qui font face à des choix de réorientation de carrière. C'est pas moins de 70 000 personnes que nous rencontrons, bon an mal an, profitant de l'érection de notre immense kiosque pour y faire la démonstration des métiers les plus en demande ».

Les jeunes aiment se mesurer à leurs pairs dans le cadre de concours qui leur permettront de mettre leur talent à contribution. C'est dans cet état d'esprit que la CCQ soutient les jeunes qui participent au Mondial des métiers, profitant de l'occasion pour mousser leurs prouesses auprès de l'ensemble de la jeunesse avec le concours des médias invités. Notre interlocuteur de conclure qu'« il faut s'y prendre très tôt afin de sensibiliser les jeunes aux métiers de la construction et, chemin faisant, profiter de l'occasion pour dégager une image inclusive de l'industrie ». •

Apprendre à pêcher

« Quand un homme a faim, mieux vaut lui apprendre à pêcher que de lui donner un poisson. » - Confucius

André Ménard est particulièrement heureux d'une initiative qui a la chance d'avoir des échos au sein des communautés autochtones. C'est ainsi que le premier forum socioéconomique des Premières Nations aura permis de réaliser un consensus autour de l'inclusion de la jeunesse autochtone dans les métiers de la construction. Ça se passait à Mashteuiatsh – un territoire sur les abords du lac Saint-Jean regroupant une communauté innue – et c'est en 2006 que la CCQ décida de profiter de l'événement pour changer la donne de façon durable.

En effet, l'organisme proposait de créer un centre de formation professionnelle pour Autochtones dans les métiers de la construction. Deux années plus tard, en octobre 2008, le Consortium pour la formation des Autochtones en construction au Québec (CFACQ) voit le jour. Plus qu'une structure administrative parmi tant d'autres, il s'agit, de l'avis d'André Ménard d'« un projet qui vise à doter les Autochtones des compétences nécessaires qui leur permettront de jouer un rôle actif dans le développement économique en participant, entre autres, aux grands projets hydroélectriques qui sont attendus pour la prochaine décennie ».

Au-delà d'une heureuse initiative, le principal intéressé estime que « ce projet s'inscrit parfaitement bien dans ce Plan Nord qui représente, sait-on jamais, un nouvel espace économique d'envergure pour le Québec. Je souhaite vivement que les jeunes Autochtones ainsi formés deviennent carrément des relayeurs, ce qui aura peut-être un effet d'entraînement sur leurs pairs. Chose originale, il s'agit d'un centre virtuel – sans lieu fixe – qui permettra de coordonner la formation des différentes cohortes de jeunes provenant de plusieurs communautés. Et, elles seront suivies afin de faciliter leur intégration au marché du travail par la suite ».

Le président de la CCQ se félicite du fait que « pas moins de 300 travailleurs aient réussi à obtenir des cartes de compétence ou une reconnaissance d'acquis, ce qui leur aura permis de se tailler une place sur le chantier de la centrale Eastmain-1-A et, sous peu, sur celui du projet de La Romaine ». L'originalité de la formule réside peut-être dans le fait de jumeler la formation professionnelle avec une approche qui fait grand cas de l'intégration des nouvelles recrues au sein de la main-d'œuvre déjà active dans le monde de la construction.

Jean-François Dagenais, coresponsable de l'équipe Construction, infrastructures et fabrication.

BCF AVOCATS
AGENTS DE BREVETS
ET DE MARQUES

Comment bien évaluer les risques liés à notre projet ?

Pour des réponses claires et des conseils adaptés à vos besoins, consultez notre équipe de spécialistes en construction, infrastructures et fabrication.

www.bcf.ca …et tout devient possible.

2584034

Construire en 2010
Les défis à relever

2. LE GÉNIE CIVIL ET LA VOIRIE FACE À LA CERTIFICATION LEED

Gabriel Assaf
École de technologie supérieure

L'arrivée de la certification environnementale Leed dans les ouvrages de génie civil et de voirie est une idée en gestation qu'il faudra développer collectivement pour le Québec.

Par Annie Saint-Pierre

M. Gabriel Assaf, professeur en génie de la construction à l'École de technologie supérieure de Montréal est l'un des experts les mieux placés de l'industrie pour parler des enjeux liés à l'environnement et au développement durable dans la construction d'ouvrages de génie civil et de voirie, notamment dans certains projets au Québec et ailleurs dans le monde.

Gabriel Assaf

Possédant une riche expérience de plus de vingt ans en gestion des routes et évaluation des coûts aux usagers à titre de consultant auprès de la Banque mondiale, il s'est penché à de nombreuses reprises sur la gestion, la conception et l'entretien de routes.

Auteur de plusieurs catalogues de conception et de stratégies de réhabilitation économiques, M. Assaf croit que le Québec pourrait effectivement s'attarder à l'aspect environnemental dans les infrastructures publiques. Il va même jusqu'à réclamer l'implication des principaux acteurs de l'industrie de la construction.

Selon lui, il importe d'envisager sérieusement le développement durable dans les infrastructures publiques et surtout parce que plus de 40 milliards de dollars seront investis d'ici les prochaines années dans les routes, les ponts et autres ouvrages au Québec. Il est vraiment temps, selon M. Assaf, de faire une place au développement durable dans les projets de génie-civil et de voirie, insiste-t-il.

Adaptation

L'une des façons de faire l'intégration du développement durable dans le génie-civil et la voirie est sans contredit l'adoption du concept LEED, un procédé qui peut effectivement paraître comme un système d'évaluation complexe, avoue M. Assaf.

Mais pourtant, au cours des dernières années, le marché de la construction verte a atteint beaucoup de maturité au Québec, il s'est hissé parmi les plus importants critères de sélection dans les projets industriels et commerciaux.

« La certification Leed a franchi l'étape du luxe. Ce n'est plus un caprice de promoteur ou autres mais c'est devenu une référence, une condition minimale dans la réalisation de projets de construction d'édifices et de bâtiments au Québec. C'est un concept qui s'est même adapté au secteur résidentiel, plus récemment. Les entrepreneurs de la construction au Québec ont rapidement adopté la norme environnementale et je pense qu'il est grand temps d'y voir pour les ouvrages dans les travaux publics », expose-t-il.

Comment y arriver ? « Il faudra d'abord organiser une mobilisation générale autour de l'industrie de la construction et des acteurs pour s'assurer qu'il s'agit bien d'une volonté ferme au Québec, sans quoi il est inutile d'y songer. Je crois même que les membres de l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec(ACRGTQ) pourraient jouer un rôle important de leader afin de faire ressortir ce désir d'impliquer le développement durable dans les constructions de génie civil et de voirie », soulève Gabriel Assaf.

Pour y arriver, les décideurs devront cesser d'analyser les coûts d'une infrastructure publique de façon uniquement quantitative et ils devront ajouter des considérations de nature qualitative. « La certification Leed amène inévitablement des coûts supplémentaires en bout de ligne, tout le monde le sait. Peu importe, qu'ils soient récupérés ou non en économie d'énergie ou sous une autre forme, c'est un concept qui pourrait être facilement adapté au génie-civil, en considérant tous les aspects techniques particuliers que ce domaine comporte », propose-t-il.

L'application d'un système de pointage, similaire à celui qui est en vigueur avec la norme Leed dans la construction de bâtiments, est inévitable pour encourager les ingénieurs et les constructeurs à adapter cette certification aux infrastructures routières et autres.

Recyclage

Gabriel Assaf estime que le principe du recyclage de matériaux doit être au cœur de la stratégie qui permettrait l'arrivée d'une certification environnementale Leed dans les infrastructures routières au Québec.

« Il faut d'abord se poser la question pour connaître quel pourcentage de routes est recyclé présentement dans les travaux au Québec », lance-t-il. Il estime entre 20 et 60 % seulement la proportion de chaussée qui est actuellement recyclée dans les travaux alors que, ultimement, les constructeurs pourraient réutiliser la totalité des matériaux.

Recyc-Québec soutient que le taux de récupération des résidus des projets de construction, rénovation et démolition de nos routes atteint 69 %. Par contre, plusieurs répondront que l'asphalte récupéré est surtout utilisé pour faire du remblai plutôt que d'être réutilisé pour la réfection ou la construction de nouvelles chaussées.

> Auteur de plusieurs catalogues de conception et de stratégies de réhabilitation économiques, M. Assaf croit que le Québec pourrait effectivement s'attarder à l'aspect environnemental dans les infrastructures publiques. Il va même jusqu'à réclamer l'implication des principaux acteurs de l'industrie de la construction.

« Il n'y a pas d'efforts concrets qui se font présentement pour inciter les ingénieurs et les constructeurs à recycler et réutiliser de façon sérieuse. On le fait sur des bases économiques seulement et non pas parce que c'est d'une importance environnementale capitale », exprime-t-il.

Évidemment, il n'y a jamais de solution idéale dans le développement durable et il est évident que l'utilisation d'un matériau de chaussée neuf va probablement donner de meilleurs résultats au niveau de la durabilité et de l'efficacité, convient M. Assaf.

Mais recycler des routes pourrait être aussi une solution pour contrer la hausse faramineuse des prix, en raison des coûts croissants du pétrole dans l'industrie de l'asphaltage.

Comme le pétrole est l'une des matières premières dans la composition des enrobés bitumineux, les entrepreneurs subissent les conséquences de la pression sur les prix et le fait de réutiliser l'asphalte représente donc une solution susceptible de réduire les dépenses.

Ils sont plusieurs entreprises québécoises à avoir développé une expertise dans le domaine. Les enrobés bitumineux peuvent être récupérés, puis transformés en usine avec une partie de matériaux neufs. Certaines techniques permettent aussi de recycler l'asphalte sur le lieu même des travaux.

Avec des coûts d'asphaltage en hausse de près de 30 % depuis un an seulement, il ne serait pas étonnant d'assister à une recrudescence des projets de recyclage, cela à la grande satisfaction de Gabriel Assaf. Le ministère des Transports, avec sa politique de développement durable, pourrait peut-être en faire une exigence.

« Il faudra alors être prêt à payer peut-être 20 % de plus pour une autoroute ou songer à imposer une taxe environnementale », suggère le professeur.

En Amérique du Nord, le Canadian User-

Producer Group for Asphalt (CUPGA) dit que le recyclage de l'asphalte permet aux contribuables nord américains d'économiser environ 1,8 milliard de dollars chaque année.

Dans certains États américains, on réutilise environ 80 % des enrobés bitumineux qu'on retire chaque année des routes. L'enrobé bitumineux est le produit le plus recyclé en Amérique du Nord, plus que le papier journal, le verre et les canettes en aluminium, toujours selon l'organisme.

Recycler des routes pourrait être aussi une solution pour contrer la hausse faramineuse des prix, en raison des coûts croissants du pétrole dans l'industrie de l'asphaltage.

Béton

Le recyclage du béton dans les ouvrages constitue également une avenue fort intéressante pour accroître l'importance du développement durable dans les infrastructures publiques au Québec. « Le béton d'armature est recyclable en totalité grâce à des procédés d'extraction des aciers que nous avons développés au cours des dernières années », expose M. Assaf.

Mais encore là, le béton armé pourrait laisser sa place au béton sans armature, fait avec une technique de compactage qui nécessite beaucoup moins d'eau dans sa composition, donc qui devient un matériau plus environnemental que les procédés traditionnels.

« Avec la fumée de silice qu'on y ajoute, ça nous donne des matières environnementales de construction qui sont même plus résistantes parce qu'il y a moins d'eau. Il en coûte moins cher à produire et il peut requérir le tiers de moins de ciment que dans sa formule optimale », signale M. Assaf.

Mais il y a beaucoup à faire au Québec, le travail n'a pas encore porté fruit puisque le recours au béton sans armature a donné peu de résultats satisfaisants jusqu'ici. « Ça nous donne souvent une surface plus rugueuse mais nous sommes en train de progresser énormément de ce côté. On n'a pas fait assez d'efforts, on a presque abandonné. Il y a pourtant des beaux projets réussis, notamment sur la Rive-Sud de Québec où nous avons atteints les objectifs souhaités », précise le professeur.

La mixité

Le Québec ne pourra plus se payer encore longtemps la construction de nouvelles autoroutes avec trente centimètres d'épaisseur d'asphalte en raison de ses coûts croissants et de l'émission des gaz à effet de serre qu'engendrent le transport et la fabrication de bitume.

La réflexion sur le virage environnemental devra aussi considérer sérieusement les impacts qu'entraînerait l'imposition de chaussées mixtes au Québec. Faites de béton et recouvertes d'une mince couche d'asphalte, ces chaussées pourront être aussi fiables que les routes conventionnelles, dit M. Assaf, « à condition qu'on se donne la peine d'insister sur la recherche et le développement sans abandonner au moindre échec ».

« Peut-être que ça va coûter plus cher en bout de ligne mais au moins on va être à la hauteur des attentes de la population à l'égard de nos reconnaissances environnementales », affirme M. Assaf.

Enfin, l'important est de lancer la discussion au sein des principaux joueurs de l'industrie de la construction « afin de créer indirectement une pression sur les décideurs ». Seule une prise en compte de la mise en valeur sur la base environnementale pourra faire bouger les choses, souligne-t-il.

« Peut-être que ça va coûter plus cher en bout de ligne mais au moins on va être à la hauteur des attentes de la population à l'égard de nos reconnaissances environnementales », affirme M. Assaf.

D'ailleurs, la nouvelle chaire de recherche industrielle sur l'interaction charges lourdes-climat-chaussées, créée à l'Université Laval se penchera certainement sur ces propositions. Elle doit permettre de développer des solutions aux problèmes de l'industrie du transport routier et des infrastructures publiques en considérant le contexte climatique canadien. •

Bernier Beaudry
AVOCATS • LAWYERS
Le plus important **CABINET-BOUTIQUE** en droit des affaires de Québec–Chaudière-Appalaches
QUÉBEC • SAINTE-MARIE • SAINT-GEORGES
www.bernierbeaudry.com
3065245

NORTRAX
NORTRAX est un chef de file parmi les concessionnaires d'équipement de construction et de foresterie, de même qu'un fier participant et commanditaire de l'événement CONSTRUIRE EN 2010

661, Route 111 Ouest
Amos, QC
T: 819-732-2345
F: 819.732.4100
3855 Boul. Matte
Brossard, QC
T: 450.444.1030
F: 450.444.7725
4500 Autoroute Chomedey
Laval, QC
T: 450.625.3221
F: 450.625.4029
3243129

NOUS TRAVAILLONS SANS ARRÊT À ASSURER VOTRE PRODUCTIVITÉ

Hewitt travaille sans cesse à minimiser vos temps d'arrêt, en vous offrant une vaste gamme d'équipements lourds et compacts réputés pour leur fiabilité, leur manoeuvrabilité et leur confort.

Service par excellence Hewitt

Distributeur exclusif de **Caterpillar** et des produits de concassage et de tamisage mobiles **Metso** pour le Québec et l'ouest du Labrador, Hewitt met son expertise à votre service pour vous conseiller adéquatement dans votre secteur d'activité.

Nos 350 techniciens expérimentés prennent en charge l'entretien et les réparations dont vous avez besoin, où que vous soyez, et ce, pendant toute la durée de vie de votre équipement.

Sous un même toit, Hewitt vous offre:

- Équipement, pièces et composants d'échanges accessoires
- Neuf et usagé
- Vente, achat, location et financement
- Service 24 h – 7 jours

1 866 444-9944
www.hewitt.ca

metso

Mines • Carrières • Construction • Excavation
Concassage • Démolition • Traitement des déchets
Pavage • Industrie forestière • Terrassement

Hewitt CAT

Construire en 2010
Les défis à relever

3. LE FINANCEMENT DES ENTREPRISES

Rencontre avec Jocelyn Beauchesne

Vice-président délégué au Centre d'affaires Moyennes entreprises, Desjardins.

On le sait, la construction et la remise à niveau des infrastructures publiques sont à l'heure actuelle la grande priorité des donneurs d'ouvrage. On a même accéléré, pour atténuer les effets de la crise économique, des investissements qui étaient devenus de toute façon inévitables. Cela entraîne-t-il de nouveaux défis en matière de financement pour les entrepreneurs dans le domaine de la construction ? Pour en discuter, ConstAs a rencontré Jocelyn Beauchesne, vice-président délégué au Centre d'affaires Moyennes entreprises, Desjardins.

Par Jean Brindamour

« Avant la crise actuelle, explique M. Beauchesne, la croissance économique, des marchés en effervescence, une plus grande quantité de joueurs et un grand nombre de leviers mis en place par les institutions bancaires ont rendu le crédit beaucoup plus facile, sinon trop facile, surtout aux États-Unis et en Europe. Depuis septembre 2008, les choses se sont passablement resserrées, en particulier aux États-Unis puisque les banques américaines se sont pratiquement retirées du capital de risque. Au Canada, plusieurs ont l'impression que le crédit est beaucoup moins accessible, mais ce n'est pas vraiment le cas. Évidemment, on prête moins dans des domaines en crise, comme la construction domiciliaire par exemple, mais en réalité nos règles n'ont pas changé : c'est la situation économique qui s'est transformée. »

Jocelyn Beauchesne

D'où vient ce sentiment que le crédit est plus difficile à obtenir au Canada depuis la crise ? Selon Jocelyn Beauchesne, « cela tient au fait que les maisons de crédit américaines ayant cessé certaines pratiques de financement, en particulier en ce qui a trait au capital de risque, plusieurs se sont tournés vers les banques canadiennes, qui ont refusé non à cause de la crise, mais parce qu'elles n'ont jamais eu de telles pratiques » : « Les règles des modes traditionnels de financement – par exemple le prêt à terme commercial, la marge de crédit d'exploitation ou d'investissement – n'ont pas changé, ajoute M. Beauchesne, c'est un financement attaché à des garanties, soit mobilières, soit immobilières. Il est vrai que les taux d'intérêt sont un peu plus élevés qu'ils ne l'étaient avant la crise, mais les choses se replacent tranquillement. » Dans le domaine de la construction, on peut adopter le financement relais. C'est un crédit rendu disponible dans l'attente d'une recette future. La garantie principale, ici, c'est le contrat lui-même entre le donneur d'ouvrage et l'entrepreneur. On prête sans doute plus difficilement aux entreprises québécoises pour un contrat à l'étranger que pour un projet sur le territoire québécois : « La cause, remarque M. Beauchesne, en est simplement qu'il n'est pas évident pour une institution financière canadienne d'accepter des garanties immobilières situées à l'étranger. Si ces garanties étrangères

> « Les maisons de crédit américaines ayant cessé certaines pratiques de financement, en particulier en ce qui a trait au capital de risque, plusieurs se sont tournés vers les banques canadiennes, qui ont refusé non à cause de la crise, mais parce qu'elles n'ont jamais eu de telles pratiques. »

sont constituées de comptes à recevoir, un prêt devient envisageable. Mais lorsque l'entreprise possède des garanties au Québec ou au Canada, il n'y a plus de problème. »

En principe, les entrepreneurs et les travailleurs devraient grandement profiter du programme de renouvellement des infrastructures lancé par le gouvernement du Québec. On prévoit investir 43 milliards, sur une période de cinq ans, pour financer le renouvellement de l'ensemble des infrastructures publiques du Québec (le réseau routier, les infrastructures municipales, l'éducation, la santé, etc.). Ce programme de renouvellement des infrastructures devrait accélérer la croissance de plusieurs entreprises. Va-t-il entraîner des partenariats publics privés (PPP) ? Rien de moins sûr. « Les Caisses populaires Desjardins ne sont pas encore impliquées dans ces PPP, explique M. Beauchesne, et d'ailleurs, on parle beaucoup des PPP, mais, en pratique, la formule se cherche encore chez nous. » C'est en effet une voie encore largement européenne. Au Québec, on la discute davantage qu'on ne la met en œuvre : « En Europe, ce sont de très grandes compagnies qui font des PPP. Cette avenue a-t-elle un avenir important, se demande M. Beauchesne ? Ce modèle très médiatisé est-il exportable à grande échelle dans le contexte canadien et québécois ? Cela reste à voir. »

Le travail du banquier n'est pas d'évaluer les coûts de l'entrepreneur. Le banquier peut mettre en garde son client s'il prend des contrats trop gros pour sa capacité financière, mais c'est l'entrepreneur qui est l'expert quand il s'agit de son domaine d'activité : « S'il y a des imprévus et des dépassements de coûts, il faut que l'entreprise ait les reins assez solides pour supporter ces frais supplémentaires. Nous, nous prêtons en considérant les garanties, la bonne réputation et la santé financière de l'entreprise. »

Il faut distinguer entre le risque des banquiers et celui des propriétaires ou des investisseurs : « En certains cas, précise Jocelyn Beauchesne, on parle moins de financement que d'investissement. Des sociétés spécialisées vont investir dans l'entreprise et s'en rendre propriétaires ou actionnaires. » Le risque du propriétaire ou de l'investisseur extérieur est plus important que celui du banquier et veut par conséquent un rendement supérieur. En période de croissance, il est normal que les investisseurs ne manquent pas. Lorsqu'une crise survient, la timidité est naturelle.

Si la crise a apporté une bonne nouvelle, c'est la stabilité du système bancaire canadien. Quand elle sera terminée – « et le pire est probablement derrière nous », souligne M. Beauchesne –, il n'y aura pas, de la part des banques canadiennes, de modification essentielle dans les règles du financement. Le système bancaire canadien a bien tenu le coup et a prouvé sa force et sa solidité. Pourquoi changer ce qui fonctionne bien ? Pour les États-Unis, c'est différent : « Reviendront-ils, commente M. Beauchesne, à la situation qui prévalait avant la crise ? Y aura-t-il davantage de réglementation (ce qu'il faut souhaiter) ? » Une chose est certaine : le système bancaire américain a perdu des plumes. En 2009, au-delà de 120 établissement bancaires ont fait faillite et parmi eux, il en est d'importants. L'Europe ne s'en est pas mieux tirée. « N'oublions pas, note Jocelyn Beauchesne, qu'en Europe, les banques prenaient encore plus de risques qu'aux États-Unis. Trop d'effets de levier et donc plus d'argent prêté par rapport à l'avoir propre. » Qu'on pense à la Royal Bank of Scotland qui est maintenant sous tutelle. Elle affiche une perte de plus de 60 milliards de livres et le gouvernement britannique s'est vu récemment dans l'obligation d'ajouter 25,5 milliards de livres de soutien financier supplémentaire. Les sommes colossales injectées dans les banques par les gouvernements américain et européens suffiront-elles à assainir un secteur d'activité habitué à suivre ses propres méthodes ? Le comportement déviant des prêteurs, des emprunteurs, des financiers et des agences de notation dans beaucoup de pays industrialisés appelle probablement une plus grande réglementation. Mais l'État qui voudrait contrôler tous les faits et gestes des agents économiques privés stériliserait l'économie. Aucun système, aussi parfait soit-il, ne peut se passer de personnes probes et honnêtes qui se refusent à sacrifier le bien commun à l'appât du gain. Pour préserver l'économie de marché, et la prospérité qu'elle procure, il faut aussi compter sur la qualité morale des entrepreneurs et des banquiers. Jocelyn Beauchesne, quant à lui, ne croit pas que l'on puisse exporter le système bancaire canadien : « L'économie, les mœurs, les situations diffèrent », conclut le spécialiste. •

« Si la crise a apporté une bonne nouvelle, c'est la stabilité du système bancaire canadien. Quand elle sera terminée, il n'y aura pas, de la part des banques canadiennes, de modification essentielle dans les règles du financement. Le système bancaire canadien a bien tenu le coup et a prouvé sa force et sa solidité. Pourquoi changer ce qui fonctionne bien ? »

La cité Desjardins à Lévis regroupe six édifices occupés exclusivement par la Fédération des caisses Desjardins du Québec et par certaines filiales du Mouvement. C'est là qu'est situé le siège social de la Fédération, dans la ville même où la première caisse a été fondée en 1900.

MONTREAL TRACTEUR INC.
Appelez-nous sans frais: 1-800-361-2282
www.montrealtractor.com ~ www.montrealtractorused.com
Concessionaire pour les marques suivantes
Kawasaki ROADTEC PERFORA MULTI ONE
Service routier | Pièces | Composantes | Équipement usagé
VENTES ET LOCATION D'ÉQUIPEMENT
DIVISION DE CONCASSAGE
MONTRAC
Joe Amato · 1-800-361-2282
Équipement · Pièces · Service
Courriel:
amatoj@montrac.ca
UNE GAMME COMPLÈTE POUR RÉPONDRE À TOUS VOS BESOINS
NOUVELLE TECHNOLOGIE, FIABILITÉ ET VALEUR
HAZEMAG
HAZtronic
IMPACTEURS
DEISTER
TAMIS ET ALIMENTATEUR
CEC
CONCASSEURS CONVOYEURS TAMISSEUR
EAGLE CRUSHER
CONCASSEURS CONVOYEURS TAMISSEUR
VOTRE CENTRE DE PIÈCES
SPAULDING CRUSHER PARTS
FOOTHILLS STEEL FOUNDRY
FROGSWITCH
TELSMITH
DOUGLAS MANUFACTURING CO. INC.
DEISTER
21601 Clark Graham • Baie D'Urfé (Mtl) • Qc. • H9X 3T5 • Tél.: 514-457-8100 • Fax: 514-457-8884
3076671

Construire en 2010
Les défis à relever

4. LES PRATIQUES DE GESTION DE PROJET

Un des nombreux défis de 2010

Lors de l'Atelier d'ouverture du Congrès 2010 de l'ACRGTQ, Gaston Langlois, vice-président de Revay et Associés, présente des pistes de réflexion sur les pratiques de gestion de projets de construction dans les périodes, tant prospères que difficiles.

Par Jacques Bélanger

Selon M. Langlois, le choix des projets est crucial si l'on veut optimiser les ressources humaines et matérielles. « Une saine gestion de risques n'est pas nécessairement une garantie de succès financier; elle demeure par ailleurs un prérequis trop souvent négligé. Il faut toujours se demander pourquoi des contrats, jugés *a priori* bons et prometteurs, s'avèrent des choix malheureux ou engendrent des résultats financiers décevants, et ce, malgré les bonnes intentions des intervenants. »

Gaston Langlois est l'un des quatre panélistes qui participeront à l'atelier d'ouverture du congrès de l'ACRGTQ.

Ces failles dans le bon déroulement de certains contrats peuvent découler de plusieurs facteurs. « Il peut s'agir d'un design incomplet, de changements imprévus, d'un libellé contractuel inapproprié, de documents contractuels incohérents ou incomplets, d'outils de contrôle inadéquats ou d'un manque de communication. »

Afin de réduire ces risques, Gaston Langlois présente certaines situations pouvant engendrer ce genre de difficultés.

Savoir adopter une vision réaliste du projet

Une construction de qualité réalisée dans les délais les plus courts et au moindre coût possible, voilà le rêve que caressent tous les donneurs d'ouvrage. Cette vision déformée peut parfois entraîner des problèmes de taille. « Il peut se produire des cas où le concepteur du donneur d'ouvrage a exécuté son travail dans un délai exagérément optimiste et qu'il s'est entouré de professionnels qu'il a pu rassembler et non avec le personnel expérimenté qu'il a présenté pour obtenir son contrat d'ingénierie. Personne ne s'est vraiment préoccupé de la constructibilité du projet au moment de la conception. Jusqu'à l'appel d'offres, personne ne tient vraiment compte des préoccupations des entrepreneurs et rien n'est fait pour satisfaire leurs besoins. Cette attitude n'a rien d'étonnant car on a tendance à accorder à l'entrepreneur le pouvoir d'un magicien pouvant livrer la marchandise, et ce, malgré toutes les ambiguïtés et les contradictions des documents contractuels. »

Optimiser les ressources de l'entreprise pour optimiser les profits

Que l'entrepreneur dispose ou non des moyens de financer les problèmes à venir ne change rien à la nécessité de bien choisir ses projets, estime M. Langlois. « La vraie question que l'on doit se poser, est si le choix de ce projet est plus profitable à mon entreprise qu'un autre ? » En 2010, les

projets déficitaires et frustrants pour le personnel n'ont pas leur place dans les carnets de commandes des entreprises. La vie et les cycles économiques sont courts et l'entrepreneur doit se montrer sélectif et effectuer le choix de ses appels d'offres en fonction de la qualité des documents de soumission. J'incite donc les entrepreneurs à choisir les projets présentant la meilleure qualité d'ingénierie possible parmi ceux qui conviennent à leurs plans d'affaires. Le donneur d'ouvrage doit subir les conséquences des mauvais choix qu'il pose puisque c'est lui qui contrôle, en dernier ressort, l'étendue et la qualité des travaux d'ingénierie exécutés avant le début de la construction. »

Des différends à éviter

La production de documents contractuels incomplets lors de l'adjudication du contrat augmente de façon significative la probabilité d'insatisfaction profonde. « La signature d'un contrat conventionnel de construction avec des documents incomplets ou incohérents aboutit invariablement à une prolongation du délai d'exécution ou encore à une accélération des travaux que l'entrepreneur devra financer. »

Parmi les autres facteurs de mésentente, Gaston Langlois mentionne la taille du budget. « Un différend surgira si le donneur d'ouvrage a un budget serré ou n'est pas prêt à payer davantage. Ce genre de problème engendre des coûts additionnels parce que les dirigeants des entreprises concernées doivent consacrer du temps pour tenter de résoudre ce différend, qui s'accompagne souvent de frais juridiques et autres frais afférents. »

De nombreux moyens permettant de répondre aux attentes

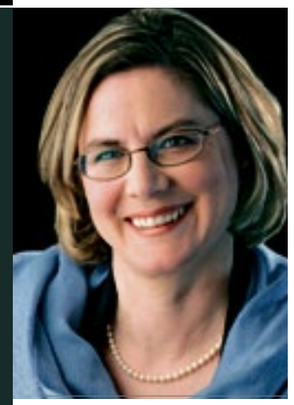
« Certains moyens varient, que l'on soit en période prospère ou difficile. Pour la plupart des entrepreneurs, il sera plus facile de choisir leurs clients et leurs projets en 2010 que par les années passées. C'est à eux de faire les bons choix et de prendre tous les moyens de gestion pour faire de leurs projets un véritable succès. Les meilleures pratiques de gestion, la planification des travaux, le contrôle de la productivité et la résolution efficace des différends, voire des conflits, seront au cœur des questions traitées dans cet atelier d'ouverture », conclut Gaston Langlois. •

INFRASTRUCTURES ET TECHNOLOGIES

Nouvelle orientation ministérielle de Transports Québec sur le choix des types de chaussées

Entretien avec Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe et directrice générale des infrastructures et des technologies au ministère des Transports du Québec

Par Annie Saint-Pierre



Anne-Marie Leclerc

La nouvelle orientation ministérielle de Transports Québec en matière de chaussée, qui inclut une analyse à caractère environnemental, recommande l'application des enrobages bitumineux sur 97 % du réseau routier québécois, mais la pose du béton sur la plupart des grandes autoroutes en milieu urbain.

Le sujet est d'actualité. La mise à jour de cette orientation ministérielle était attendue, car elle inclut maintenant une analyse des coûts de cycle de vie des chaussées, affirme Mme Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe et directrice générale des infrastructures et des technologies.

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) souhaitait intégrer le concept d'une analyse du cycle de vie au processus décisionnel menant au choix des types de chaussées dans les cas de reconstruction du réseau routier québécois.

Le processus décisionnel actuel repose essentiellement sur une analyse des coûts globaux (LCCA – Life-Cycle Cost Analysis) pour tous les paramètres monétaires. L'analyse des cycles de vie a pour objectif de permettre l'intégration de paramètres environnementaux dans le choix des types de chaussées, précise le document.

Selon Mme Leclerc, il s'agit d'un outil méthodologique utilisé pour évaluer, sur la base de méthodes internationalement reconnues, les impacts environnementaux potentiels d'un produit ou d'une activité sur l'ensemble de son cycle de vie. Le MTQ a ainsi sollicité le Centre interuniversitaire de recherche sur le cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIG) afin qu'il effectue la comparaison environnementale des chaussées en béton de ciment et en enrobé bitumineux.

LA MÉTHODE

La méthode utilisée par le CIRAIG constitue « une approche holistique, qui tient compte de l'extraction et du traitement des matières premières, des processus de fabrication, du transport et de la distribution, de l'utilisation et de la réutilisation du produit fini et finalement, du recyclage et de la gestion des déchets en fin de vie », explique-t-on.

Cette méthode d'analyse a comme principal objectif de permettre la réduction des impacts des produits et des services sur l'environnement, en fournissant des données environnementales permettant d'orienter la prise de décision en évitant des déplacements possibles de problèmes environnementaux.

Elle implique l'identification et la quantification des entrants (de matière et d'énergie) et des sortants (émissions à l'air, à l'eau et au sol) reliés au cycle de vie du produit ou de l'activité (c.-à-d. au système de produits), ainsi que l'évaluation des impacts potentiels associés à ces entrants et ces sortants. Tout ça dans le but de comparer les impacts environnementaux d'un type de chaussée en béton de ciment à ceux d'une nouvelle chaussée en enrobé bitumineux.

Le CRAIG a donc établi un LCCA par rapport au déplacement de véhicules routiers sur une distance donnée, pendant une période donnée, le MTQ leur spécifiant d'appliquer leur analyse à une distance de cinq kilomètres sur une période de cinquante ans.

Notons aussi que la spécification du nombre de véhicules circulant sur un tronçon du réseau autoroutier, plus particulièrement le nombre de camions, ainsi que le type de trafic (urbain vs rural) permet au MTQ de distinguer seize cas-types de circulation.

Quatre indicateurs spécifiques ont été retenus, indique M. Édouard Clément, l'un des auteurs : ceux de la santé humaine, de la qualité des écosystèmes, du réchauffement climatique et des ressources.

LE PÉTROLE

La mise à jour s'attarde particulièrement sur l'utilisation du pétrole dans les enrobés bitumineux, insiste Anne-Marie Leclerc.

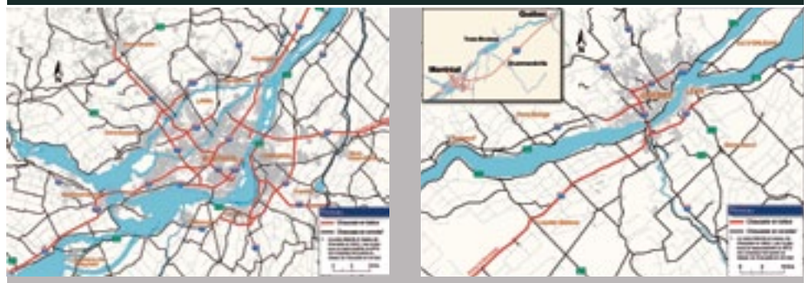
L'analyse révèle notamment que douze des quinze indicateurs d'impact sont favorables au système de béton bitumineux.

Toutefois, les indicateurs de toxicité humaine (« cancer »), de consommation de ressources non renouvelables et d'eutrophisation aquatique favorisent le système de béton.

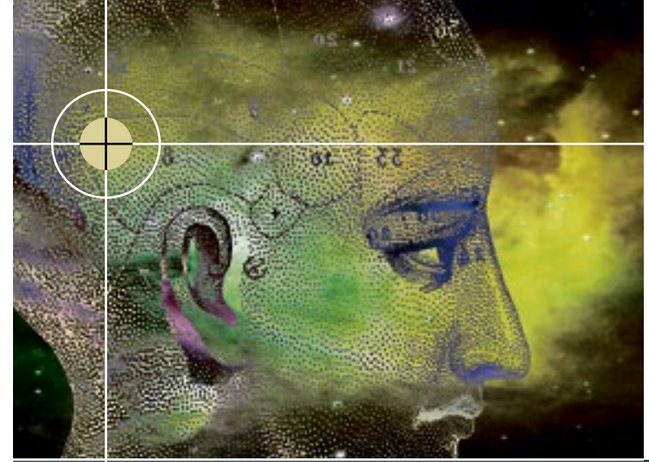
Ainsi, les enrobés bitumineux seraient utilisés en cas de reconstruction d'au moins 97 % du réseau routier québécois, évalue la sous-ministre. Les autoroutes seraient en béton, pour la plupart, autour de la région de Montréal (la 20, la 30, la 10, la 15 et la 40). Dans la région de Québec, la 20 serait en béton jusqu'à Lévis seulement, ainsi qu'une portion de la 73 et de la 40.

Mais pour le CIRAIG, les résultats seraient probablement différents si une nouvelle analyse portait sur l'économie de carburant des utilisateurs du réseau routier québécois. •

Découpage du réseau routier du MTQ



Région de Montréal — Région de Québec



L'ÉTHIQUE DANS LES ENTREPRISES

Rencontre avec Michel Dion

En ce début d'année 2010, force est de constater que la société québécoise doit renouer avec l'importance de l'éthique dans la vie sociale, économique et politique. N'est-il pas devenu urgent de poser des gestes concrets qui contribueront à faire évoluer des mentalités trop indifférentes à ces questions ? Pour une discussion en profondeur de ces questions délicates, ardues, aussi anciennes qu'indémodables, débattues par Platon, Aristote, Spinoza, Kant et tous les grands noms de la philosophie, sans oublier les sages et les penseurs des grandes religions, ConstAs a rencontré un spécialiste québécois en éthique des affaires, Michel Dion.

Par Jean Brindamour

Né en 1956, Michel Dion est professeur titulaire à la Faculté d'administration de l'Université de Sherbrooke. Avocat et éthicien, le professeur Dion travaille sur l'éthique des affaires depuis près de vingt ans. D'ailleurs, cette question tient une place privilégiée dans son œuvre abondante, diverse, multiforme de philosophe, de théologien, d'essayiste, et même de romancier. Mentionnons au moins quelques-uns des ouvrages qu'il a rédigés sur le thème complexe et souvent controversé de l'éthique des affaires : *L'éthique ou le profit* (Montréal, Fides, 1992), *Investissements éthiques et régie d'entreprise. Entre la mondialisation et la mythologie* (Montréal, Médiaspaul, 1998), *Relations d'affaires et croyances religieuses* (Sherbrooke, Éditions GGC, 2001), *Le leadership éthique et la transformation des organisations* (Sherbrooke, Éditions GGC, 2005), Philanthropie et responsabilité sociale de l'entreprise (Paris, Éditions ESKA, 2008), *Bouddhisme et leadership* (Montréal, Fides, 2008). *L'éthique de l'entreprise*, dont la première édition est parue en 1994, en est aujourd'hui à sa troisième édition (Montréal, Fides, 2007), revue et augmentée.

« Quand nous raisonnons à propos d'un problème d'ordre moral, lance d'entrée de jeu le professeur Dion, nous sommes influencés d'abord et avant tout par nos valeurs personnelles. Mais s'il s'agit d'une situation issue du milieu de travail, alors les valeurs organisationnelles de l'entreprise pour laquelle nous travaillons entreront aussi en considération. » Malheureusement, ces valeurs organisationnelles, qu'il importerait de définir avec soin, sont souvent laissées dans le vague, imprécises, mal exprimées quelquefois (quand elles le sont !) : « Les valeurs organisationnelles doivent être définies le plus précisément possible si on veut pouvoir rechercher quelque compatibilité entre nos valeurs personnelles et les valeurs de notre organisation », souligne Michel Dion.

Michel Dion

Un des principaux écueils dans cet effort pour en venir aux définitions les plus justes possibles est la confusion courante, tant chez les politiciens que chez les gens d'affaires, entre l'éthique et le juridique. Dira-t-on d'un entrepreneur qui n'a aucun casier judiciaire que son sens de l'éthique est très développé ? « En réalité, remarque le spécialiste, l'éthique exige toujours un meilleur comportement que la loi. Autrement, l'éthique n'aurait aucun autre contenu que le juridique et serait donc vide de sens. » Plusieurs, toutefois, ont tendance à réduire l'éthique au respect de la loi : « Le danger, insiste M. Dion, est que le code d'éthique devienne, à plus ou moins long terme, une simple réplique de la loi ou des règlements, ce qui équivaudrait à une déformation de la nature même de l'éthique. » Selon lui, « un code d'éthique devrait comporter très peu de références au respect des lois, et très peu d'obligations ou d'interdictions qui, dans la plupart des cas, sont tirées de normes légales existantes ».

Portrait d'Aristote (384-322 av. J.-C.), d'après un original en bronze de Lysippe. Il est l'auteur de l'Éthique à Nicomaque, l'un des textes fondateurs de l'éthique en Occident.

Un autre écueil est de vouloir tout prévoir. Il est vrai que l'on peut lire dans nombre de codes d'éthique que les membres de l'entreprise doivent faire

preuve d'un bon jugement et avoir le sens des responsabilités, mais, très souvent, ces beaux principes sont suivis d'une quantité considérable d'interdictions : « Comment faire croire alors aux employés, commente le professeur Dion, qu'on se fie à leur jugement ? » Ce manque de clarté, de rigueur, de cohérence a pour effet que la liste des principes éthiques de plusieurs entreprises ressemble fréquemment à un fourre-tout : « Valeurs, attitudes, normes de comportements et principes éthiques sont tous confondus », déplore M. Dion.

« Un des principaux écueils dans cet effort pour en venir aux définitions les plus justes possibles est la confusion courante, tant chez les politiciens que chez les gens d'affaires, entre l'éthique et le juridique. »

Un écueil plus subtil consiste à utiliser l'éthique dans le seul but d'améliorer l'image de marque de l'entreprise, à la considérer uniquement à cause de ses prétendus avantages économiques. C'est là déformer la notion même d'éthique. D'ailleurs, rien ne prouve que l'adage « Good ethics is good business » soit vrai : « À cet égard, les recherches conduites sur les liens entre l'éthique et la rentabilité ne sont guère concluantes. La seule chose certaine, c'est qu'on a été incapable d'établir un lien de causalité entre les deux », constate le professeur Dion. Le risque est d'instrumentaliser l'éthique, « d'en faire un moyen, explique-t-il, pour accroître notre profit » : « En fait, soutient l'auteur de *L'éthique de l'entreprise*, pourquoi faut-il être intègre, si ce n'est pas parce que nous croyons en l'honnêteté, en la vérité, dans la congruence entre nos actions et nos paroles ? » La fonction de l'éthique n'est pas de se soumettre à des impératifs économiques : « La véritable fonction de l'éthique est de prescrire ce-qui-devrait-être, c'est-à-dire l'action la plus hautement désirable par rapport à d'autres choix possibles. »

Cinq mesures essentielles

Comment l'éthique peut-elle en arriver à pénétrer toute la culture de l'entreprise ? Michel Dion distingue cinq mesures essentielles. Premièrement, une formation éthique devrait

être prodiguée dans l'entreprise elle-même : « L'objectif principal, signale le professeur, est de rendre vivantes les préoccupations éthiques au sein de l'entreprise. » Il ne s'agit pas simplement d'expliquer le code de l'entreprise, car cela deviendrait vite de l'endoctrinement : « La formation éthique, note M. Dion, doit discuter de questions morales qui dépassent, de beaucoup, le simple cadre représenté par le code d'éthique de l'entreprise. » En second lieu, il importe de mettre en place des lignes téléphoniques d'assistance éthique (« ethics hotlines » en anglais), une sorte de système d'alerte éthique, en somme. Troisièmement, l'idée d'offrir des sessions de clarification de valeurs, surtout pour les gestionnaires, paraît excellente au professeur Dion. Il avertit, toutefois, qu'il ne faut pas structurer de telles sessions « dans le but inavoué de rendre les valeurs personnelles des gestionnaires les plus compatibles avec celles de l'organisation ». On évitera un tel danger en ne donnant pas accès à la haute direction aux résultats de ces sessions. La quatrième mesure est de créer un poste de responsable de l'éthique organisationnelle. Finalement, le cinquième moyen proposé est le rapport d'audit social. On sait qu'un audit consiste en un examen et une vérification de la conformité d'une entreprise sur un aspect particulier de ses activités, par exemple juridique, fiscal, informatique ou financier : l'audit social examine la dimension sociale – et donc éthique – des activités d'une entreprise.

Le lecteur l'aura compris, il reste beaucoup à accomplir en ce vaste domaine appelé l'éthique des affaires.

Première page de l'Éthique à Nicomaque en grec ancien.

N'oublions pas, néanmoins, qu'au bout du compte, aucune règle, aucun code, aucune charte ne remplacent les personnes de bonne volonté : « Les actions sont dites justes et tempérées, enseignait le vieil Aristote, quand elles sont telles que les accomplirait l'homme juste ou tempérant. » L'exemple d'hommes et de femmes d'affaires, en chair et en os, capables d'être justes et intègres, est irremplaçable. •

« Rien ne prouve que l'adage "Good ethics is good business" soit vrai : "À cet égard, les recherches conduites sur les liens entre l'éthique et la rentabilité ne sont guère concluantes. La seule chose certaine, c'est qu'on a été incapable d'établir un lien de causalité entre les deux", constate le professeur Dion. »

Portrait d'Emmanuel Kant (1724-1804). Son concept d'impératif catégorique contredit les conceptions aristotélicienne et platonicienne de la morale.

Vos concurrents ont pris le virage. **Et vous?**

Faites votre rapport mensuel en ligne.

Accédez aux services en ligne

- Facile
- Efficace
- Rapide

Rendez-vous SERVICES INTERNET www.ccq.org

Commission de la construction du Québec

3087994

Réglementation

*Par Bernard Cliche et Simon Kearney**

Augmentation des amendes imposées par la CSST

Le projet de loi 35

Au printemps dernier, le ministre du Travail d'alors, M. David Whissel, déposait à l'Assemblée nationale un projet de loi visant à augmenter de façon sensible le montant des amendes pouvant être imposé en vertu de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail*. Ce projet de loi, portant le numéro 35, a été adopté par l'Assemblée nationale le 10 juin 2009.

Le dépôt de ce projet de loi avait donné lieu à de vives protestations d'une grande majorité d'intervenants patronaux, notamment les trois associations québécoises de la construction dont, bien sûr, l'ACRGTQ. Malgré ces protestations, le ministre du Travail est allé de l'avant. Ce faisant, il met de côté une importante tradition voulant qu'une telle législation soit appuyée par les parties concernées. En fait, le projet de loi 35 va à l'encontre de la tradition québécoise de paritarisme.

À tout événement, le projet de loi modifie les articles 236 et 237 de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail* (LSST), afin de faire augmenter progressivement les amendes qui y sont prévues.

Rappelons que l'article 236 de la LSST prévoit que quiconque contrevient à la loi ou aux règlements ou refuse de se conformer à une décision ou à un ordre, ou incite une personne à ne pas s'y conformer commet une infraction.

De son côté, l'article 237 de la LSST prévoit que quiconque, par action ou par omission, agit de manière à compromettre directement et sérieusement la santé, la sécurité ou l'intégrité physique d'un travailleur commet une infraction.

Dans chacun des cas, les amendes imposées en cas d'infraction diffèrent, suivant qu'il s'agisse d'une personne physique ou d'une personne morale qui commet cette infraction ou qu'il s'agisse d'une première offense ou d'une récidive.

Les nouvelles dispositions entreront en vigueur le 1er juillet 2010. Les modifications ne visent pas les éléments constitutifs des infractions. Ainsi, les mêmes gestes condamnables seront punis, mais la sanction sera différente et plus coûteuse.

Profitez de votre investissement :
Perfectionnez vos travailleurs

Pour connaître les services du FFIC aux entrepreneurs, appelez votre agent de promotion de la formation **Jean-Marc Jacob** au **418 951-3530** ou visitez le **www.ffic.ca**

Le perfectionnement, c'est aussi votre affaire!

FFIC FONDS DE FORMATION DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION

3234182

JEAN LECLERC
EXCAVATION

NOS **SERVICES**

1 Béton moulé (coffrage coulissant)
2 Enfouissement d'utilités publiques
3 Pulvérisation et stabilisation
4 Planage, bandes rugueuses et sonores
5 Recyclage, concassage et tamisage
6 Location d'équipements spécialisés

Entrepreneur général
T : 418 663-3698
F : 418 663-7101
Courriel : jle@jle-inc.com
www.jle-inc.com

2859699

La hausse des amendes s'effectuera en deux étapes. En juillet 2010, les amendes doubleront par rapport au montant actuel et, en janvier 2011, elles tripleront. Par la suite, elles seront revalorisées annuellement.

Au surplus, le législateur a ajouté dans son projet de loi, la notion de deuxième récidive. Évidemment les amendes découlant de cette deuxième récidive seront plus importantes. L'amende maximale que la CSST pourra alors imposer sera dorénavant de 300 000 $ pour une personne morale et indexée annuellement à partir de 2012.

De façon plus détaillée, une personne physique qui commettra une première infraction à l'article 236 de la LSST recevra une amende minimale de 400 $ (antérieurement 200 $) pour la période allant du 1er juillet 2010 au 31 décembre 2010. L'amende minimale passera ensuite à 600 $ pour la période allant du 1er janvier 2011 au 1er janvier 2012. Elle sera ensuite indexée au coût de la vie à partir de cette date. Pour ce qui est des personnes morales, l'infraction à l'article 236 de la LSST, suivra la même augmentation. C'est-à-dire que pour les mêmes périodes qu'énoncées précédemment, elle passera respectivement de 500 $ à 1000 $ et finalement à 1500 $.

En ce qui concerne l'article 237 de la LSST, une personne physique qui commettra une première infraction pourrait recevoir une amende minimale de 1000 $ (antérieurement 500 $) pour la période allant du 1er juillet 2010 au 31 décembre 2010. L'amende minimale passera ensuite à 1 500 $ pour la période allant du 1er janvier 2011 au 1er janvier 2012. Elle sera également indexée au coût de la vie à partir de cette date. Les personnes morales qui contreviennent à cette disposition verront l'amende minimale qui était initialement de 5 000 $ passer à 15 000 $ en janvier 2012.

Les augmentations s'appliquent également aux récidives. Toutefois, il convient de rappeler que désormais il existe une peine encore plus lourde dans les cas de « récidive additionnelle ».

Il est donc très important, dès à présent, que les employeurs évitent de plaider rapidement coupable à une infraction puisque les amendes relatives aux récidives seront majorées de façon substantielle. Rappelons qu'antérieurement, il était fréquent qu'un employeur accepte de plaider coupable à un ou plusieurs chefs d'accusation puisque les amendes étaient relativement minimes.

En terminant, nous rappelons encore une fois que les modifications législatives dont il est ici question sont étonnantes surtout lorsqu'on sait que le niveau des accidents au Québec, particulièrement les accidents mortels dans le secteur de la construction, est inférieur à ce qui se passe dans le reste du Canada.

La levée de bouclier des employeurs aura au moins eu un effet positif : la CSST devrait déposer sous peu les principales lignes directrices qui devraient encadrer le pouvoir des inspecteurs lorsque viendra le temps de procéder au dépôt de plaintes pénales. •

*Bernard Cliche et Simon Kearney sont respectivement avocat-associé et avocat chez LANGLOIS KRONSTROM DESJARDINS

Technologie et environnement

*Par François Laganière**

Les technologies BIM et la construction virtuelle

Comment augmenter la productivité des constructeurs

Au cours des dernières décennies, la plupart des industries ont profité d'avancements technologiques pour accroitre significativement leur productivité. Mais qu'en est-il du secteur de la construction ? Une étude de 2004 conduite par Paul Teicholz, Ph.D., professeur à l'Université Stanford (1), a conclu que la productivité du secteur de la construction aux États-Unis avait décliné de 20 % entre 1964 et 2003, alors qu'elle avait augmenté de 200 % dans l'ensemble des autres secteurs.

Si plusieurs raisons peuvent expliquer cette situation, la cause principale est un sérieux manque en matière de développement et d'implantation de nouvelles technologies. Une étude américaine de 2009 du National Institute of Standards and Technology (NIST) sur la compétitivité de l'industrie de la construction (2) a conclu qu'une des principales solutions pour renverser cette tendance décroissante, d'ici 2 à 10 ans, est l'utilisation des technologies BIM.

McGraw Hill Construction définit le BIM comme un processus en vue de créer et de réaliser un modèle numérique pour fin de conception-design, construction et/ou opération de tout projet. Le modèle numérique est en fait une base de données qui permet de produire une maquette en 3D, de faire des analyses et de générer des documents de construction.

Les avantages du BIM pour les constructeurs

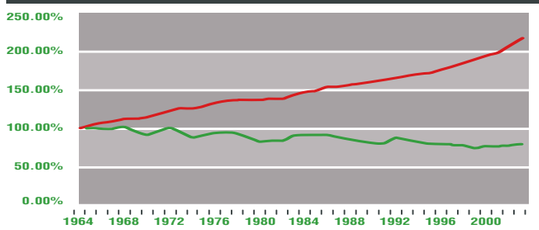
Tester plusieurs scénarios. — Dans la phase préliminaire, l'utilisation d'un modèle BIM permet de créer rapidement différents scénarios par un processus d'itérations permettant de procéder à une multitude d'analyses impossibles à faire dans un processus traditionnel. On peut ensuite établir la sélection d'un concept minimisant les coûts et maximisant les bénéfices.

Analyser les impacts. — Par l'intégration de multiples données (terrain, géomatique, environnement, circulation, etc.), il est possible d'obtenir des analyses visant à minimiser l'impact des travaux. Un modèle visuel réaliste permet aussi de mieux vendre un projet et facilite la prise de décision.

Déceler les erreurs de conception. — Le modèle permet d'intégrer les informations provenant de tous les concepteurs impliqués et de détecter les interférences entre tous les éléments. Il est possible aussi de faire une inspection visuelle afin de prévenir des situations non désirées.

Planifier le séquençage de la construction. — La planification du séquençage de la construction permet de prévoir virtuellement les problèmes de constructibilité. Pour les projets en espace restreint, le séquençage permet aussi de prendre en compte la gestion de l'approvisionnement, des matériaux, des équipements lourds et des structures temporaires.

Indice de la productivité du travail dans la construction et dans les secteurs non agricoles (1964-2003)



Contrats en dollars constants / nombre d'heures de travail des travailleurs rémunérés à l'heure.

Sources : US Dept. of Commerce, Bureau of Labor Statistics

■ Indice de la productivité dans la construction (1964 = 100 %)
■ Indice de la productivité dans les secteurs non agricoles (1964 = 100 %)

Générer les documents de construction. — Le modèle BIM permet de générer des documents de construction précis et sans erreur, du fait qu'ils ne sont qu'une représentation graphique du modèle. Il y a peu de coûts associés à la production de ces documents et ils sont automatiquement remis à jour dans le cas de changements apportés en cours de projet.

Utilisation d'éléments préfabriqués. — La précision du modèle permet de fabriquer en usine, dans des conditions optimales, plusieurs composantes complexes liées aux grands travaux, garantissant une meilleure qualité à moindre coût.

Équipements guidés par GPS. — Pour les projets routiers et autres projets civils, l'utilisation d'un modèle BIM permet d'alimenter les équipements guidés par GPS, augmentant ainsi la précision et diminuant les coûts de main-d'œuvre. À titre d'exemple, mentionnons que la compagnie Caterpillar, pour un projet en BIM-GPS, a obtenu, par rapport aux méthodes traditionnelles, un gain de productivité de 101 % ainsi qu'une économie de carburant de 43 % [3].

Des technologies éprouvées, des résultats probants

Selon le SmartMarket Report publié par McGraw Hill Construction, 87 % des utilisateurs avancés en matière de BIM ont obtenu un retour positif sur leur investissement global dans cette technologie. De plus, 93 % des utilisateurs croient qu'ils en obtiendront encore plus de bénéfices dans l'avenir.

En conclusion, plusieurs preuves et témoignages de constructeurs démontrent que la réalisation des grands travaux civils et des projets routiers par le moyen d'un modèle BIM virtuel augmente significativement leur productivité. Il sera intéressant de voir qui seront les premiers au Québec à se démarquer en ce sens et à maîtriser ces technologies. •

(1) Labor Productivity Declines in the Construction Industry: Causes and Remedies
Paul Teicholz, Ph.D. Professor (Research) Emeritus, Dept. of Civil and Environmental Engineering, Stanford University

(2) Advancing the Competitiveness and Efficiency of the U.S. Construction Industry
Authors: Committee on Advancing the Competitiveness and Productivity of the U.S. Construction Industry, National Research Council

(3) Road Construction Production Study, Caterpillar Malaga Demonstration & Learning Center, December 2006

*François Laganière est gestionnaire de comptes à Consortech.

Fiscalité et assurances

*Par Hélène Karmis**

La protection de vos actifs et votre planification successorale

Mieux vaut prévenir que guérir !

En matière de gestion des affaires, le maître mot en ce qui a trait à la longévité d'une entreprise se résume à : protection des actifs et planification de la succession. Comme la haute direction ne peut être éternelle et que les compagnies se retrouvent souvent fragilisées lors de cette transition délicate, mieux vaut y voir d'avance afin d'assurer leur pérennité.

Voici, en guise d'aide-mémoire, les principaux aspects auxquels il faut songer pour orchestrer l'opération avec succès.

Qui devrait protéger ses actifs ?

Il est sage pour une société s'exposant à certains risques en raison de la nature de son entreprise ou de ses relations contractuelles de structurer la détention de ses actifs en vue de se protéger contre d'éventuelles réclamations. La constitution d'une société de gestion permettra de séparer les liquidités, les placements et les immobilisations de ses actifs à risque. Le propriétaire d'entreprise dont les biens personnels peuvent être sujets à une saisie par les créanciers aura quant à lui intérêt à transférer les biens de son patrimoine (résidence principale, actions de sociétés, œuvres d'art, etc.) à une fiducie de protection d'actifs dont il sera le bénéficiaire.

En quoi la planification successorale s'intègre-t-elle dans une stratégie de protection d'actifs ?

Les lois fiscales prévoient qu'un contribuable est réputé avoir cédé tous ses biens à leur juste valeur marchande immédiatement avant son décès. Il peut donc en découler une importante dette fiscale dans l'année du décès, érodant par le fait même le patrimoine destiné aux héritiers. Si le patrimoine inclut des actions d'une entreprise, le manque de liquidités pour payer cette dette peut même obliger le représentant légal de la succession à procéder à la vente ou à la liquidation de l'entreprise, en opposition directe avec l'objectif du décédé qui était de la conserver dans la famille. Bien sûr, il est possible de retarder cette cession présumée, dans la mesure où les actifs sont légués au conjoint ou à une fiducie exclusive en sa faveur, mais ce n'est qu'une solution temporaire qui ne règle pas le problème de la transmission aux enfants.

Qu'est-ce qu'un gel successoral ?

Le gel successoral est un mécanisme qui permet à l'entrepreneur de geler la valeur de ses actions, afin de limiter et de reporter la charge d'impôt à survenir au moment de son décès. Les actions émises au propriétaire dans le cadre d'un gel successoral sont des actions privilégiées dont la valeur de rachat correspond à leur juste valeur marchande au moment du gel. De nouvelles actions participantes du capital-actions de la société sont alors émises, généralement aux employés clés et aux membres de la famille ou à une fiducie familiale, afin que la plus-value future s'accumule en leur faveur ou en faveur de ses bénéficiaires (enfants, petits-enfants). Tout en permettant à l'auteur du gel de conserver le contrôle de la société s'il le désire.

Pourquoi recourir à une fiducie familiale ?

À la suite d'un gel successoral, les enfants détenant personnellement les actions de la société, pourraient les vendre ou les hypothéquer. Elles pourraient aussi être saisies en cas de faillite et leur valeur pourrait devoir être partagée en cas de divorce. De plus, une telle structure ne permet pas à l'auteur du gel de modifier la répartition des actions ni de retirer les droits d'un enfant dont le sens des affaires ne s'avère pas aussi aiguisé qu'espéré. Finalement, advenant une fluctuation imprévue du marché, une telle structure n'offre à l'auteur du gel aucun moyen de récupérer la valeur transmise à ses successeurs. La fiducie familiale s'avère un outil très utile pour remédier à ces problèmes potentiels. Ainsi, au lieu de voir les enfants acquérir directement les actions ordinaires de la société, ces dernières sont plutôt acquises par une fiducie familiale dont l'auteur du gel et ses enfants sont bénéficiaires. Ainsi, si sa situation financière faisait en sorte qu'il ait besoin de recourir aux actions détenues en fiducie pour répondre à ses besoins, l'auteur du gel pourrait y avoir accès. De plus, il est possible de prévoir plusieurs bénéficiaires sans que ces derniers n'aient de droits directs dans les biens de la fiducie. Les fiduciaires, qui gèrent les biens de la fiducie, disposent souvent d'une latitude suffisante pour permettre une transition en douceur de l'entreprise familiale.

Quels sont les autres aspects à ne pas négliger ?

En raison de l'arrivée de nouveaux actionnaires au sein de l'entreprise, il est généralement conseillé de signer une convention entre actionnaires après la mise en place d'un gel successoral. Un tel document permettra de prévenir les problèmes dans plusieurs situations, que ce soit lors de la vente de la société, de la faillite, du décès ou de l'incapacité de l'un des actionnaires ou encore, des mésententes qui pourraient survenir au niveau de la gestion de l'entreprise. En outre, le gel successoral ayant une incidence certaine sur la composition du patrimoine de l'auteur du gel et la répartition de ses actifs, il est conseillé de réviser son testament après la mise en place du gel successoral. •

*Hélène Karmis est CA et M.Fisc., chez Raymond Chabot Grant Thornton, à Québec.

MAÎTRISER LA COMMUNICATION

Plus important que jamais lors d'une crise

En matière de gestion de l'image d'une entreprise ou d'une organisation, tout particulièrement en temps de crise, il importe de garder l'initiative de la communication et de la diffusion du message. N'étant jamais trop préparé, il y a tout lieu de chercher à prévoir l'imprévisible et de voir à baliser les premières interventions. Car on a rarement l'occasion de refaire bonne impression devant les médias. Lorsque les caméras s'allument, que les micros se tendent et que les claviers s'activent, il s'agit d'un moment fatidique qui demande doigté et orchestration. L'improvisation étant à proscrire, mieux vaut élaborer un plan structuré de manière à parer à toutes les éventualités.

Par François Cattapan

Voilà les grandes lignes qui résument l'enseignement livré par Julie-Anne Vien, conseillère principale au Cabinet de relations publiques National à Québec, dans le cadre du congrès annuel 2010 de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ). Par son exposé intitulé « Naviguer dans la tempête : la communication en temps de crise », l'experte en gestion de crise veut avant tout insister sur la nécessité de bien se préparer. Puisqu'on ne peut se défiler sans générer des soupçons dévastateurs, mieux vaut faire face à la musique avec méthode.

En situation de crise, tout le capital de sympathie accumulé par un organisme au fil des ans peut être anéanti par des communications publiques mal ficelées, ou un porte-parole mal outillé. Sans compter l'écho dévastateur de la transmission d'un moment de panique, de déni ou de désorganisation dans les médias. Le maintien d'une bonne crédibilité requiert donc un plein contrôle de la situation, avant même qu'un événement déplorable ne survienne. De l'avis de Mme Vien, l'art de communiquer fait non seulement partie des fonctions de gestion essentielles, mais également des responsabilités d'une entreprise à l'égard du public. En ce sens, il s'avère primordial d'apprendre et de comprendre le fonctionnement des médias et de développer des relations de presse efficaces et régulières.

Intérêt et responsabilité

La communication fait partie intégrante des fonctions de gestion d'une organisation. Toute entreprise a non seulement intérêt, mais a la responsabilité de maintenir un lien informatif et de confiance avec le public, aussi bien qu'avec ses clients, ses fournisseurs, ses actionnaires, et ses employés, son premier public. « Pour ce faire, précise Julie-Anne Vien, il faut apprendre et comprendre le rôle des médias, pour développer et préserver son capital de sympathie. Il est donc essentiel de communiquer régulièrement et non attendre une situation désavantageuse pour s'y initier. Dans ce domaine sensible pour une entreprise, il faut prendre l'avantage et être proactif. Cela permet de consolider nos liens et de bien jouer nos cartes pour préserver notre image dans la communauté. »

C'est lorsque survient une crise, qu'on pourra puiser dans ce capital de sympathie accumulé au fil du temps, quand tout allait pour le mieux. La communication devient alors un art qu'il faut maîtriser afin, d'une part, d'informer la population pour la rassurer et, d'autre part, démontrer que l'on est en action, en contrôle de la situation et digne de confiance dans la gestion de la situation. « Dans un univers où tout va plus vite et où l'information circule en mode instantané, il importe d'évaluer une crise potentielle et de jauger de son ampleur. Ainsi, on pourra rapidement passer en mode solution et, surtout, prendre l'initiative de la démarche », explique la conseillère à National. Autrement, comme le mentionnait Torie Clarke, ancienne porte-parole du Pentagone et stratège politique, « si vous attendez que quelqu'un d'autre raconte l'histoire à votre place, il y a de fortes chances pour que vous n'en appréciiez pas les détails ».

Être aux aguets et prêt

D'où la nécessité d'occuper le terrain, de contrôler le message et même de le rectifier au besoin. À cet égard, il n'existe pas de formule magique ni de recette toute faite. Chaque situation mérite son type d'intervention. Parfois même, dans des cas mineurs, mieux vaudra laisser s'évanouir la chose sans broncher. C'est toutefois l'exception qui confirme la règle voulant que rien n'égale la planification et la préparation. Pour Julie-Anne Vien, cela se concrétise en cinq étapes cruciales :

1) Circonscrire le problème
2) Cibler les intervenants clés pour constituer la cellule de crise
3) Établir une stratégie de communication en fonction de l'ampleur de la crise
4) Définir le message à véhiculer
5) Mesurer les résultats et faire le suivi

« Le choix du porte-parole demeure un aspect clé pour la gestion de l'image et du message. Généralement, on

n'envoie pas au front la plus haute instance hiérarchique dès les premières heures d'une crise. Cela pourrait augmenter indûment la perception de gravité. » Le choix du porte-parole, en fait, dépend de deux choses, nuance Mme Vien : le message à communiquer et le signal réel de « gravité » que l'on souhaite donner. Si l'on fait le choix d'envoyer la plus haute instance hiérarchique, on envoie aussi un signal ou une indication quant à l'état de la situation et le sérieux de la situation. La crise du verglas de 1990 demeure un bon exemple à la fois d'une utilisation judicieuse des porte-parole et de la gestion efficace d'une crise (le dossier fait d'ailleurs toujours école). Un premier porte-parole pour faire le point régulièrement sur la situation en diffusant, d'heure en heure, les informations mises à jour, puis les plus hautes instances décisionnelles pour tracer le bilan en fin de journée. Rappelons qu'à cette époque, Hydro-Québec avait pris le contrôle rapidement et joué efficacement le jeu des médias. D'heure en heure, un professionnel des communications faisait le suivi de la situation et des progrès dans la restauration du réseau électrique et répondait aux principales questions des journalistes. Par ailleurs, le président d'Hydro (André Caillé), accompagné du premier ministre du Québec (Lucien Bouchard), faisait le bilan général à la fin de chaque journée, lors d'une conférence de presse télévisée. Les médias étaient ainsi satisfaits d'être alimentés et les citoyens rassurés d'être informés et de voir les plus hauts responsables engagés dans la gestion de la situation avec rigueur et empathie.

Avec la rapidité à laquelle l'information circule à l'ère d'Internet, et des réseaux sociaux dont notamment Youtube et Twitter, il devient plus important que jamais

d'être paré à affronter une crise. Paradoxalement, tandis que les nouvelles se succèdent à un train d'enfer, on a besoin d'un minimum de temps pour contrôler la situation et éviter les dérapages. « C'est pourquoi, on n'insistera jamais assez sur l'importance capitale d'être préparé au pire et d'anticiper. Pas pour provoquer un malheur, mais bien pour l'atténuer. Il sera donc prudent de prévoir un porte-parole et un message initial pour alimenter, ne serait-ce que très sommairement les médias déjà sur place, et se donner du temps pour réunir la cellule de crise, faire le point sur la situation et intervenir favorablement », suggère Julie-Anne Vien, précisant qu'une trousse de gestion de crise est appropriée pour guider la procédure. On y conservera les coordonnées des personnes ressources, de même que les étapes cruciales à suivre. Bref, un plan de match remis régulièrement à jour.

Pour Julie-Anne Vien, conseillère principale pour National à Québec, la gestion de crise commence par l'organisation et la définition d'un plan de match.

Garder l'initiative

« Savoir naviguer dans la tempête implique qu'il ne faut surtout pas craindre les médias. Au contraire, lorsqu'on est préparé et qu'on accepte le rôle nécessaire de la communication dans notre société d'information, on peut en tirer avantage. En effet, note encore Mme Vien, si une crise mal gérée peut tourner au drame, à l'inverse, une crise bien gérée peut s'avérer bénéfique pour consolider l'image de son entreprise. » Or, pour mettre le public de son côté, on doit occuper le terrain. La nature ayant horreur du vide, il faut prendre l'initiative et rectifier le message de façon à corriger toute distorsion. Comme l'évoque l'homme d'affaires et investisseur de renommée mondiale, Warren Buffett : « si une entreprise perd de l'argent, je serai compréhensif, mais si elle perd sa réputation, je serai impitoyable ». Une vision pragmatique qui porte à réflexion.

Lorsqu'on demande à l'experte en gestion de crise les erreurs qu'il faut éviter à tout prix, elle répond par une succession de suggestions pratiques. « Avant tout, insistet-elle, l'improvisation et la spéculation sont à proscrire. Il en va de même de s'aventurer à répondre à des questions hypothétiques ou de mal outiller son porte-parole. Aussi, mentir au lieu de concéder devoir valider l'information avant d'y revenir n'est jamais bien perçu. Surtout que le non verbal se trouve amplifié devant les caméras. Sous pression, les occasions sont nombreuses de perdre le contrôle (perdre son calme, céder à la panique ou laisser paraître ses émotions), alors que ce n'est absolument pas le moment de flancher. »

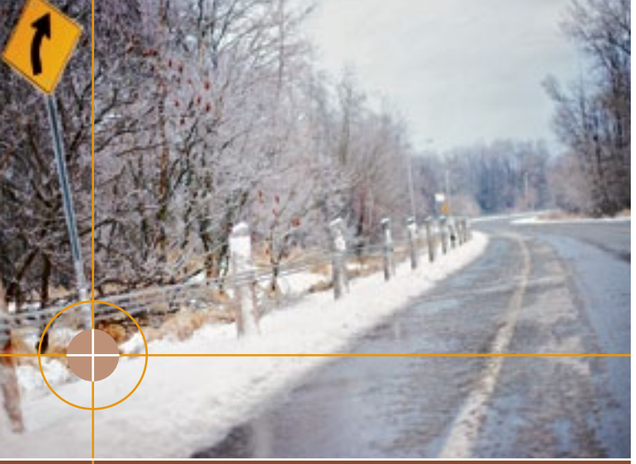
Parmi les formules gagnantes, il y a en haut de liste de prendre l'initiative de la communication. Autrement, d'autres s'en chargeront et feront s'emballer la machine à rumeurs. Ensuite, l'entreprise se doit de livrer un message clair et qui soit validé. L'information transmise doit être juste et fréquente. En fonction du type de crise, il faudra prévoir revenir à la charge à plusieurs reprises, parfois quotidiennement. On aura avantage à collaborer au travail des médias, car c'est par eux que le message voulu sera véhiculé. « Encore une fois, poursuit Julie-Anne Vien, on ne répétera jamais assez toute l'importance d'être préparé. Le succès de l'opération de gestion d'une crise en dépend et l'état dans lequel on va en sortir aussi. Rien n'est pire que d'avoir l'air brouillon et déstabilisé, lorsque notre entreprise se retrouve sur la sellette. »

> « La communication fait non seulement partie des fonctions de gestion essentielles, mais également des responsabilités d'une entreprise à l'égard du public. »
>
> « Si une entreprise perd de l'argent, je serai compréhensif, mais si elle perd sa réputation, je serai impitoyable. »
>
> – Warren Buffett, homme d'affaires et investisseur de renommée mondiale

Œil externe

Enfin, il faut toujours garder à l'esprit que la crise n'est pas une situation perpétuelle. Il s'agit d'un mauvais moment duquel on peut ressortir grandi. À condition, justement, d'œuvrer au rétablissement de la situation. Toute l'opération médiatique doit démontrer que l'entreprise est responsable dans sa démarche et qu'elle fait face à la tempête pour résoudre la crise. C'est une étape difficile, mais incontournable et pour laquelle il doit y avoir une fin. Pour y arriver, soit on puise dans les ressources internes mises à la disposition de la cellule de crise, soit on s'en remet à une firme spécialisée en la matière.

« Cette seconde option permet de profiter d'un œil externe, d'une part, pour évaluer l'ampleur de la crise et, d'autre part, pour dédramatiser. Parfois, lorsqu'on n'a pas tous les outils en main, on peut facilement être dépassé par les événements. Un expert en gestion de crise saura dresser un portrait global de la situation et mieux planifier la réponse adéquate à donner. Il pourra ensuite aider à l'élaboration du plan de match et superviser l'opération de communication. Ou encore, servir de porte-parole spécial dans cette mésaventure temporaire. Toutes les options sont ouvertes afin de préserver l'image et le capital de sympathie d'une entreprise », conclut la conseillère principale du cabinet de relations publiques National à Québec. •



LA POSE D'ENROBÉ PAR TEMPS FROID

Attention aux dégradations prématurées!

L'arrivée des jours froids n'est pas propice à la pose d'enrobé bitumineux. La demande énergétique accrue et la réduction des délais de pose dus au refroidissement du matériel sont autant de défis qui surgissent sur les chantiers de réhabilitation de nos routes, à l'arrivée de l'automne. La solution : respecter certains critères pour réduire les risques de détérioration prématurée.

Par Jacques Bélanger

Pour Guy Tremblay, directeur du Laboratoire des chaussées pour le compte du ministère des Transports du Québec (MTQ), la pose d'enrobé par temps froid n'est pas souhaitable et s'apparente à ce qu'on pourrait qualifier de mal nécessaire.

« On procède à la pose d'enrobé par temps froid pour différentes raisons : fermeture d'un chantier pour l'hiver, retards dans les travaux, ou encore, pour un manque de disponibilité durant la belle saison, pour ne mentionner que ces facteurs. La température froide engendre une contre-performance car les conditions ne sont pas idéales pour réaliser ce genre d'intervention. »

Yvon Villeneuve, chef du service des Chaussées, évoque différents facteurs qui peuvent entraîner la dégradation prématurée des routes. « À leur entrée à l'usine d'enrobage, les granulats sont plus froids et plus humides. Il faut alors les chauffer davantage, ce qui peut présenter des risques de baisse de qualité. Il faut aussi chauffer un peu plus le bitume avec le risque de l'oxyder et de le rendre plus fragile, ce qui altère la qualité de l'enrobé et en diminue la durée de vie. »

D'autres facteurs entrent en ligne de compte, comme la distance de transport entre l'usine et le chantier : dépendamment de la température extérieure et des précautions prises lors du transport, l'enrobé se refroidira plus ou moins vite, ce qui peut occasionner des difficultés de mise en œuvre et de compactage. À ceci s'ajoute un autre facteur important : la durée de la pose et le temps nécessaire pour le compacter, un élément essentiel si l'on veut effectuer un compactage optimal de l'enrobé. « On estime, en pratique, qu'un délai inférieur à 10 minutes est insuffisant pour atteindre la compacité requise et qu'une période de compactage de 15 minutes demeure réaliste. » Guy Tremblay précise que le pourcentage visé de compactage est établi à 93 %.

Exemple d'une chaussée détériorée prématurément en raison d'une pose d'enrobé bitumineux par temps froid.

Un outil d'information fort utile

Afin de mieux mesurer les impacts de la pose d'enrobé par temps froid, le MTQ a effectué des suivis de performance qui ont pu déterminer quelle était la durée de vie moyenne de ces chaussées.

À la lumière des données recueillies, on a pu déterminer que les températures minimales pour la pose des enrobés devaient être de 10 °C pour la pose d'une couche dont l'épaisseur est inférieure à 50 mm et de 2 °C pour les cas où l'épaisseur est de plus de 50 mm.

Autre préoccupation des entrepreneurs : les dates limites de pose d'enrobé par temps froid. « À l'automne, selon les régions, des observations en chantier ont permis de constater que les températures prescrites au Cahier des charges et devis généraux (CCDG) deviennent difficiles à respecter, explique M. Villeneuve. Nous avons donc effectué une analyse de l'historique des données de température afin de déterminer la probabilité que la température ambiante soit égale ou supérieure aux températures minimales exigées pour la pose de l'enrobé. Cette approche a permis d'établir, pour différentes zones, les périodes de l'année pendant lesquelles les travaux de revêtement d'enrobés ont plus de chances d'être réalisés dans des conditions favorables. » M. Villeneuve précise que, pour la région de Québec, les probabilités que les températures ambiantes soient inférieures aux températures minimales de pose – d'où un risque plus grand de dégradation prématurée du revêtement –, sont plus élevées après le 24 octobre.

Moins de 1 semaine après travaux

Parfois, il faut moins d'une semaine pour voir apparaître ce type de détérioration.

Bilan des chantiers d'enrobé pour 2008

Invité à brosser le portrait de la situation actuelle, Guy Bergeron, du Service des chaussées, Direction du laboratoire des chaussées du MTQ, explique que pour l'année 2008, on a posé 4 077 801 tonnes d'enrobé. « On a également relevé les données mensuelles de pose et on a pu constater que les mois les plus actifs ont été août, septembre et octobre. Et, si on regarde les données pour le mois de novembre – où il commence à faire froid – on remarque que la quantité d'enrobé posé a été de 400 000 tonnes. Pourtant, pour

DES OUTILS INDISPENSABLES
POUR VOS GRANDS TRAVAUX...

Six thèmes de formation
ARRET STOP

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

Transports Québec

Du 2 au 4 février 2010	Entretien des structures
Du 8 au 12 février 2010	Construction et réparation des structures
Du 15 au 18 février 2010	Conception des structures
Du 15 au 19 mars 2010	Inspection des structures 2008
Du 30 au 31 mars 2010	Notions complémentaires pour l'inspection des ponts en acier
Du 31 mars au 1er avril 2010	Structures de signalisation - inventaire, inspection et entretien
Du 7 au 8 avril 2010	Conception de systèmes d'éclairage routier
Du 13 au 14 avril 2010	Évaluation de la capacité portante des ponts
Le 15 avril 2010	Évaluation de la capacité portante des ponts acier-bois
Le 11 mai 2010	Évaluation des structures de signalisation aérienne
Réclamations sur contrats	
Le 17 février 2010	9e journée sur les réclamations sur contrats – Québec
Le 25 février 2010	9e journée sur les réclamations sur contrats – Montréal
Génie des mines	
Le 18 février 2010	Cours d'ingénierie de sautage : Simulateurs de projection de tirs BLASPA
Soudage	
Du 8 au 9 mars 2010	La qualité du soudage en structure et en tuyauterie
Génie industriel, photonique et optique	
Mi-mars	Gestion de la maintenance
Du 24 au 25 mars 2010	Ingénierie système - Maîtrise de l'ingénierie des systèmes et produits en photonique - Notions de base
Le 25 mai 2010	2e journée sur la vision et l'inspection industrielles
Génie des eaux et géotechnique	
Mai 2010	Analyse sismique des barrages en remblai – Montréal
Mai 2010	Réseau d'égout : Pathologie, diagnostic et intervention

UNIVERSITÉ LAVAL
Faculté des sciences et de génie
3098899

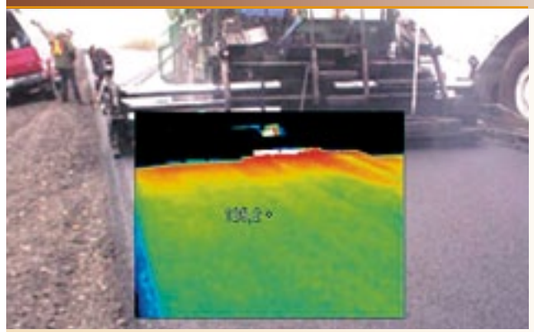
les mois de mai et juin, une période favorable pour la pose d'enrobé, on enregistre moins de 300 000 tonnes, soit 9,9 %, ce qui signifie qu'on rate de belles occasions. Ce phénomène peut s'expliquer par les travaux de préparation des contrats, qui se déroulent durant cette période. Je crois cependant qu'il y aurait matière à améliorer la situation et faire en sorte qu'il y ait plus de travaux de pose d'enrobé en début de saison. Nous essayons présentement d'améliorer la situation. »

Des équipements pour mieux contrôler les effets négatifs

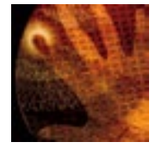
Parmi les technologies qui aident à limiter les effets négatifs de la pose d'enrobé par temps froid, M. Bergeron mentionne l'apparition des VTM (véhicules de transfert de matériaux), des équipements qui permettent d'emmagasiner et d'homogénéiser une quantité importante d'enrobé. « Cette technique permet de maintenir et uniformiser la température du mélange. Il y a également le chauffe-surface, un équipement qui est présentement en étude sur des projets pilotes. Cela consiste à réchauffer la surface pour la préparer à recevoir l'enrobé. Cette façon de faire favorise la cure du liant bitumineux et le collage des couches d'enrobé. » Guy Bergeron ajoute que ce projet présente un potentiel intéressant.

Sous le signe de l'amélioration continue

L'apparition de nouveaux procédés aide à réduire les usures prématurées, mais il est préférable de ne procéder à la pose d'enrobé par temps froid que lorsqu'on n'a pas le choix de le faire. « Bien sûr, il y a des innovations comme le VTM, le chauffe-surface et les recommandations que nous faisons aux intervenants de l'industrie comme les inciter à se munir de bâches conformes pour limiter le refroidissement de l'enrobé lors du transport. Par contre, il faut garder à l'esprit que de bonnes pratiques de mise en œuvre par temps froid contribuent à réduire le risque de contre-performance sans les éliminer complètement et que leur efficacité s'atténue à mesure que les conditions climatiques deviennent de plus en plus défavorables. Enfin, il faut mentionner l'action des autorités politiques, qui nous ont demandé d'émettre des directives. Cela signifie qu'il y a donc une volonté de la part du Ministère d'améliorer les façons de faire », conclut Guy Tremblay. •



Avec le VTM (véhicules de transfert de matériaux), la température de l'enrobé est plus constante.



Innovation

Par Jacques Bélanger

Le resurfaçage non liaisonné en béton

Une technique au potentiel intéressant

Dans le cadre de l'édition 2010 du congrès de l'ACRGTQ, Pierre-Louis Maillard, directeur Marché et affaires techniques de l'Association Canadienne du Ciment, a livré une présentation portant sur la technique du resurfaçage non liaisonné en béton (appelée également Whitetopping et que nous nommerons ici le resurfaçage NLB), une avenue qui semble de plus en plus envisagée par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

« La chaussée de béton est une technique utilisée ici depuis une quinzaine d'années pour la construction de routes. Quant au resurfaçage NLB, c'est en 1918, à Terre Haute, dans l'État de l'Indiana qu'il a été réalisé pour la première fois. Par la suite, soit au cours des années 1940 et 1950, il a été utilisé pour renforcer les aéroports militaires et civils. Et son utilisation sur les routes débute autour de 1960. »

Interrogé sur les caractéristiques principales de cette technique, M. Maillard répond que le resurfaçage NLB consiste à réaliser des dalles courtes goujonnées en béton sur une chaussée souple détériorée comportant des ornières et des fissures. « On peut utiliser cette technique sur les autoroutes rurales, lorsqu'il y a une faible densité de viaduc ou une forte densité de camions et là où il faut travailler dans le cadre de budgets restreints. »

Au chapitre des avantages, Pierre-Louis Maillard indique que le resurfaçage NLB présente un excellent rapport coûts / bénéfices. « Sa durée de vie gravite autour de 40 ans et les travaux à effectuer sont moindres si on les compare avec les opérations qu'il faut poser lors d'une réhabilitation traditionnelle. À titre d'exemple, lors d'un tel resurfaçage, on n'a pas beaucoup de matériau à enlever puisqu'on utilise les fondations et le revêtement existants. Ainsi, on peut effectuer un resurfaçage NLB avec un minimum de préparation. Parmi les autres avantages, mentionnons le court délai d'exécution, l'éloignement de la ligne de gel et l'élimination de la « réflexion » des fissures et des ornières. Enfin, les travaux peuvent débuter très tôt dans la saison. Ces caractéristiques contribuent à mettre fin au mythe que la technique du resurfaçage NLB est un procédé qui coûte cher et qu'il nécessite de gros budgets. Au contraire, cette façon de réhabiliter les chaussées s'avère un allié de taille pour une organisation comme le ministère des Transports du Québec (MTQ). Ce dernier a d'ailleurs commencé à manifester son intérêt pour les chaussées rigides dès 2001, lorsqu'il a mis de l'avant son orientation quant au choix des types de chaussées. »

Interrogé sur les coûts de cette technique, M. Maillard répond que les investissements gravitent autour de 205 $ le mètre cube. « Le coût en vaut la peine puisque le resurfaçage non liaisonné en béton s'avère la technique tout indiquée pour effectuer d'intéressantes économies d'échelle. »

La technique du resurfaçage non liaisonné en béton est une avenue qui semble de plus en plus envisagée par le ministère des Transports du Québec.

Techniquement, il suffit de couler directement des dalles de béton sur la chaussée souple détériorée.

Une avenue intéressante et une technique simple

Selon M. Maillard, cette orientation du MTQ ouvre la porte à des avenues intéressantes. « Le renouvellement, en 2009, de l'orientation ministérielle du MTQ, qui sera valide jusqu'en 2014, donne maintenant accès à des autoroutes en milieu rural. Cela signifie que le réseau « blanc » québécois s'étendra sur 1 341 kilomètres, signe que cette technique pourrait être prise en compte par le MTQ. »

Techniquement, il suffit de couler directement des dalles de béton sur la chaussée souple détériorée. « Au Québec, on peut utiliser des dalles courtes goujonnées avec joints transversaux aux 5 mètres ou moins et une épaisseur supérieure à 200 mm. Et, avant de commencer les travaux, on doit effectuer des relevés de la chaussée existante et procéder à l'auscultation de ladite chaussée. »

Dans le cas d'une ornière inférieure ou égale à 50 mm, aucune préparation n'est à prévoir. « Mais, si l'ornière est supérieure à 50 mm, il faudra procéder à un travail de meulage ou de mise à niveau de la chaussée, explique Pierre-Louis Maillard. Dans le cas de nids-de-poule, il faudra effectuer notamment du remplissage à la pierre ou à l'asphalte. Et, si les fondations sont déficientes, il faudra effectuer des travaux de terrassement et de remplacement de la fondation. Enfin, dans le cas d'autres formes d'usure comme la peau de crocodile, le faïençage, les fissures transversales, les fissures longitudinales, le désenrobage et le ressuage, aucune préparation n'est nécessaire. »

Interrogé sur les coûts de cette technique, M. Maillard répond que les investissements gravitent autour de 205 $ le mètre cube. « Le coût en vaut la peine puisque le resurfaçage non liaisonné en béton s'avère la technique tout indiquée pour effectuer d'intéressantes économies d'échelle, non seulement en termes de rapidité d'exécution, mais aussi au chapitre de la durabilité. Et il semble que le MTQ a compris les avantages de cette technique puisqu'on la retrouvera de plus en plus sur de nouvelles portions de route comme l'autoroute 20, qui fait désormais partie de ce qu'on appelle le réseau blanc », conclut Pierre-Louis Maillard. •

En bref

Par Christian Croteau

Projet de loi 73 – L'ACRGTQ salue l'adoption du projet de loi 73 par l'Assemblée nationale

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) a tenu à saluer l'adoption du projet de loi 73 – Loi prévoyant certaines mesures afin de lutter contre la criminalité dans l'industrie de la construction.

L'ACRGTQ, qui était favorable aux objectifs que cherchent à atteindre la plupart des propositions de modifications législatives avancées dans ce projet de loi, est ravie d'avoir pu contribuer positivement à l'adoption du projet de loi. Dans le cadre des consultations particulières, l'ACRGTQ avait alors fait plusieurs propositions visant à bonifier ce projet de loi.

En effet, l'ACRGTQ avait proposé notamment d'étendre uniquement aux prêteurs financiers d'un demandeur de licence, l'interdiction d'avoir été reconnue coupable de certaines infractions criminelles. De plus, l'ACRGTQ avait également proposé de modifier le libellé de l'article de la nouvelle infraction ajoutée à la *loi R-20* afin qu'il permette réellement d'éliminer l'intimidation et les menaces pouvant provoquer des ralentissements ou des arrêts de travail sur les chantiers de construction.
La directrice générale de l'ACRGTQ, Me Gisèle Bourque, a déclaré : « Nous sommes satisfaits que nos recommandations aient pu être entendues par le ministre du Travail et des députés de l'Assemblée nationale ».

Me Bourque, a tenu à s'exprimer sur l'adoption du projet de loi : « Le ministre a démontré clairement son intention suivant laquelle ces nouveaux moyens viseront à lutter contre la criminalité, et non à indisposer et à nuire aux entrepreneurs qui effectuent leur travail honnêtement dans le respect des lois et règlements en vigueur au Québec et de l'éthique. Cet objectif était primordial. »

Me Bourque a conclu : « L'ACRGTQ a une fois de plus démontré son leadership dans l'industrie de la construction et particulièrement dans le secteur qu'elle représente, celui du génie civil et voirie. »

Depuis huit ans, les entrepreneurs ont remis plus de 200 000 $ à Leucan

Dans le cadre de sa soirée-bénéfice annuelle au Cabaret du Casino de Montréal, le président du conseil d'administration de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ), François Groleau, a remis au nom des entrepreneurs membres de l'association un chèque de 22 000 $ à Leucan.

L'ACRGTQ, partenaire de Leucan depuis maintenant huit ans, participe aux coûts de transport des enfants qui doivent se rendre dans les grands centres pour y suivre leurs traitements. Les membres de l'ACRGTQ ont également contribué à cet organisme dédié aux enfants malades lors de leur tournoi de golf annuel qui a eu lieu au mois d'août dernier. M. Groleau s'est exprimé fièrement : « Depuis huit ans, les entrepreneurs ont remis une somme de plus de 200 000 $ aux enfants malades. »

L'apport des entrepreneurs membres de l'ACRGTQ au bien-être des enfants est remarquable. « C'est avec bonheur et satisfaction que les entrepreneurs ont amassé des fonds pour cette cause si importante », a conclu le président.

Contrats municipaux - L'ACRGTQ accueille favorablement le projet de loi 76

Québec, le 1er déc. (CNW Telbec) : L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) présentait le 1er décembre dernier son mémoire dans le cadre des consultations particulières portant sur l'étude du projet de loi no 76 – Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le processus d'attribution des contrats des organismes municipaux.

L'ACRGTQ salue l'initiative du ministre Laurent Lessard de vouloir donner au gouvernement du Québec le pouvoir d'adopter des règlements encadrant les processus d'attribution des contrats municipaux, d'obliger la réalisation d'estimations pour les contrats de 100 000 $ et plus, ainsi que d'étendre et de préciser les pouvoirs de vérification du ministre. Cependant, la directrice générale de l'ACRGTQ, Me Gisèle Bourque, mentionnait que « le fait d'interdire le dévoilement de l'identité des soumissionnaires potentiels est inefficace, et ce, malgré les bonnes intentions qui motivent cette mesure. Celle-ci aura comme conséquence que l'entrepreneur général et le donneur d'ouvrage n'obtiendront pas toujours le prix le plus bas pour une soumission, ce qui est, il faut l'avouer, contraire aux principes les plus élémentaires de saine gestion des finances publiques ».

En ce qui concerne les mesures proposées visant à obliger les organismes municipaux à respecter une politique contractuelle, à publier sur Internet la liste de leurs contrats, et à rendre conditionnels les paiements à ces publications, l'ACRGTQ accueillera favorablement ces mesures si, et seulement si, elles sont utilisées comme des mécanismes de transparence, et non simplement afin de transférer des responsabilités et des risques aux entrepreneurs.

L'ACRGTQ sait que la majorité des entreprises qui œuvrent quotidiennement à l'entretien et à la construction des infrastructures municipales du Québec le font honnêtement, de même que dans le plus grand respect de la loi et de l'éthique. Ces mesures permettront notamment aux municipalités, au gouvernement, et à la population, d'avoir l'heure juste sur les allégations, tout en favorisant la transparence et la saine concurrence.

Me Bourque souhaite que les mesures proposées par le gouvernement et par le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, « pourront contribuer à resserrer et assainir les processus d'attribution des contrats au bénéfice de toute l'industrie de la construction ».

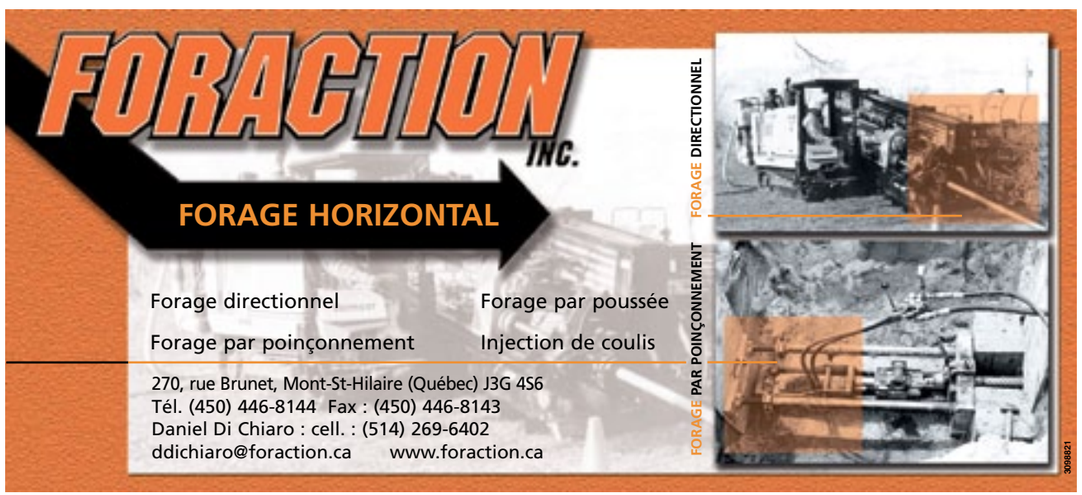
La directrice générale a conclu : « Ensemble, avec les bon outils et avec du leadership, les organismes municipaux, le gouvernement, et l'industrie de la construction peuvent démontrer à la population qu'ils sont d'honnêtes et fiers bâtisseurs du Québec. »

Hausse de 3 % de l'activité de construction pour 2010

« En 2010, nous prévoyons une augmentation de 3 % du volume de travail pour l'ensemble de l'industrie de la construction. » C'est ce que déclarait, le 7 décembre dernier, le président-directeur général de la Commission de la construction du Québec (CCQ), M. André Ménard, dans le cadre de la 8e conférence annuelle organisée par la CCQ. « Avec 45 milliards de dollars d'investissements dans l'ensemble du Québec, tous les secteurs seront en mode croissance dans la majorité des régions. Je peux vous assurer que la main-d'œuvre sera au rendez-vous pour soutenir le développement économique du Québec », a-t-il ajouté devant quelque 250 participants issus des associations patronales et syndicales, des entreprises de construction, du milieu associatif et du monde de l'éducation.

En 2009, l'industrie de la construction n'a pas trop été égratignée par les effets de la crise financière ni par la récession. L'an prochain, elle devrait atteindre un volume de travail totalisant 137 millions d'heures travaillées, soit 3 % de plus qu'en 2009. Il s'agira d'un sommet inégalé depuis plus de 30 ans.

La résistance de la construction durant l'année 2009 n'est pas le fruit du hasard. En effet, les gouvernements ont utilisé la construction comme l'un des principaux moteurs de la



relance économique. Les projets publics représentant, au Québec, les deux tiers des investissements dans la construction non résidentielle, les mesures préconisées ont eu un impact positif sur l'économie.

« De nombreux gouvernements ont adopté, à la fin de 2008, un plan de relance, partout dans le monde », a souligné M. Ménard. « Au Québec, nous avons eu une longueur d'avance puisque le programme québécois d'infrastructures a été lancé en 2007 et qu'il a été la pierre angulaire de la relance de l'économie québécoise. »

Secteur du génie civil et de la voirie : toujours en hausse en 2010

En 2010, le volume de travail augmentera de 7 % dans le secteur du génie civil et de la voirie. Il s'agira encore du secteur vedette de la construction. Les grands chantiers déjà lancés se poursuivront.

En 2009, grâce aux nombreux investissements publics, le volume de travail dans le secteur du génie civil et de la voirie a bondi de 15 %. Les travaux routiers et d'infrastructures ont augmenté de 20 %. Hydro-Québec a également augmenté ses investissements. Les travaux au complexe Eastmain-1-A-Sarcelle-Rupert ont atteint leur apogée, tandis que les travaux sur les lignes électriques se sont intensifiés.

Besoins en main-d'œuvre : plus de 14 000 nouveaux travailleurs par année

La CCQ estime que l'industrie aura besoin annuellement de 14 000 nouveaux travailleurs d'ici 2013. Ces nouveaux travailleurs permettront à l'industrie de faire face à l'augmentation prévue de son volume de travail et aux nombreux départs de ses salariés, que ce soit pour la retraite ou pour d'autres raisons. Ce secteur économique représente de belles perspectives pour les jeunes et pour les moins jeunes en réorientation de carrière. L'industrie de la construction compte actuellement près de 145 000 travailleurs actifs. « Depuis plusieurs années, l'industrie de la construction a démontré sa capacité à relever le défi de la croissance et à soutenir le niveau d'emploi », a souligné le président-directeur général. « Depuis 2002, nous avons accueilli entre 11 000 et 15 000 nouveaux travailleurs annuellement et nous mettons tout en œuvre pour assurer la compétence de la main-d'œuvre, que ce soit par la formation initiale ou par le perfectionnement des travailleurs actifs. Nos stratégies de diversification de la main-d'œuvre vont nous aider à répondre à la demande dans les prochaines années. Je fais référence à la reconnaissance des compétences ou des expériences de travailleurs d'autres secteurs, d'autres provinces et d'autres territoires, telle la France, de même qu'à l'inclusion de nouvelles clientèles, comme les Autochtones, les femmes et les immigrants », a conclu M. Ménard.

Application de la règlementation – Le ministère des Transports se dote de moyens supplémentaires

La ministre des Transports et ministre responsable de la région de la Mauricie, Mme Julie Boulet, et le ministre délégué aux Transports et ministre responsable de la région de l'Outaouais, M. Norman MacMillan, annonçaient le 25 novembre dernier une série de moyens supplémentaires que s'est donnés le ministère des Transports afin de mieux contrôler l'application de la règlementation en vigueur.

« Les fonctionnaires du ministère des Transports effectuent un travail colossal en gérant les quelque 15 000 contrats attribués annuellement afin de maintenir un réseau routier fiable et sécuritaire pour l'ensemble des Québécoises et des Québécois. Rappelons qu'au cours des dernières années les investissements routiers ont atteint un niveau historique. Les moyens supplémentaires que se donne le ministère des Transports aujourd'hui visent à s'assurer qu'en tout temps la règlementation et les processus d'approbation soient respectés », a souligné la ministre Boulet.

Quatorze nouveaux vérificateurs internes

Parmi ces moyens, le ministère des Transports procèdera à l'embauche d'un vérificateur interne dans chacune des 14 directions territoriales. Ces vérificateurs auront comme mandat d'examiner et de valider l'application de la règlementation de même que la conformité des contrats avant qu'ils soient accordés. Ces contrôles feront également l'objet d'un rapport mensuel au comité de vérification du Ministère.

Deux membres externes additionnels et rencontres plus fréquentes du comité de vérification

La composition du comité de vérification sera modifiée. Ainsi, deux membres externes seront ajoutés au comité de vérification, soit MM. André Dicaire, ancien secrétaire général du Conseil exécutif et ancien président-directeur général de la Financière agricole, et Denis Bédard, ancien secrétaire du Conseil du trésor, qui a présidé la Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales en 1998. Ils se joindront à M. André Fiset, ancien sous-ministre du Revenu et ancien contrôleur des finances. Le comité comptera dorénavant trois membres internes et trois membres externes, sous la présidence du sous-ministre des Transports. Le comité qui se rencontrait environ trois fois par année siégera désormais à six reprises annuellement.

Accessibilité des contrats sur Internet

Afin de rendre le processus encore plus transparent, le ministère des Transports affichera désormais sur son site Internet l'ensemble des contrats attribués. Ils pourront ainsi être consultés par l'ensemble des citoyens.

Contrats de surveillance

Finalement, une nouvelle disposition viendra encadrer de manière plus stricte l'attribution des contrats de surveillance aux firmes de génie. Dans un souci d'amélioration constante de ses processus, le ministère des Transports attribuera désormais des contrats intégrés de conception (plans et devis) et de surveillance par appels d'offres publics.

« Avec cette série de mesures supplémentaires, le ministère des Transports rehausse une fois de plus les critères de rigueur et de transparence de la gestion de ses contrats au bénéfice de la population », a conclu le ministre MacMillan.

Ces nouvelles mesures permettront d'accompagner l'ensemble du personnel des directions territoriales du Ministère, qui ont le mandat de procéder au redressement du réseau routier.

Rappelons que, au lendemain du dépôt du rapport du Vérificateur général, la ministre a annoncé que 10 des 18 recommandations étaient déjà implantées, tandis que les autres le seront en fonction d'un échéancier serré d'ici la fin de l'année.

L'Université Laval lance la première chaire industrielle canadienne spécialisée dans le domaine des chaussées

Le vice-recteur à la recherche et à la création de l'Université Laval, Edwin Bourget, a lancé le 26 novembre dernier la Chaire de recherche industrielle CRSNG sur l'interaction charges lourdes-climat-chaussées. Cette chaire permet à son titulaire, le professeur Guy Doré, du Département de génie civil, de développer des solutions aux problèmes de l'industrie du transport routier et des infrastructures publiques en considérant le contexte climatique canadien.

« Nos infrastructures de transport jouent un rôle important dans le développement social et économique du pays. Le passage répété des charges lourdes et les facteurs climatiques sont souvent identifiés comme étant les deux causes majeures de la dégradation des chaussées. Nos recherches viseront à améliorer la connaissance des mécanismes en cause, et à maîtriser l'interaction entre les charges lourdes, le climat et les chaussées afin d'assurer la qualité et la durabilité de nos infrastructures, ainsi que l'efficacité de l'industrie du transport », explique le titulaire de la nouvelle chaire, Guy Doré.

La Chaire contribuera à former des spécialistes en matériaux et mécanique de chaussées soumises à l'effet des charges et du climat. Ces spécialistes seront de plus sensibilisés aux enjeux relatifs au comportement des véhicules lourds et à l'économie du transport. Les travaux de la Chaire seront orientés vers la recherche de solutions technologiques pour améliorer les infrastructures routières.

Les nombreux partenaires privés de la Chaire, dont notamment l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, bénéficieront de connaissances et d'outils techniques qui leur donneront un avantage compétitif à l'échelle internationale et faciliteront l'exportation de leur savoir-faire dans un contexte de concurrence mondiale.

Le budget de fonctionnement de la Chaire dépasse les 2 M$ pour les cinq prochaines années.

i3c.gci.ulaval.ca/

***Christian Croteau est conseiller en affaires publiques à l'ACRGTQ et rédacteur en chef adjoint de ConstAs.**

Agenda

JANVIER

Les 28 et 29
À l'Hôtel Omni Mont-Royal de Montréal. L'Institut Canadien vous présente sa conférence intitulée Gestion des projets publics d'infrastructure.
Info : Institutcanadien.com/Infrastructure

FÉVRIER

8 au 11
13e congrès sur la viabilité hivernale. Centre des congrès, Québec. Info : www.aipcrquebec2010.org

17 au 2 mars
Dubaï et l'Égypte : Aux antipodes de la construction!
L'ACRGTQ et Incursion Voyages organisent une mission technique chapeautée par un spécialiste de l'Ordre des technologues professionnels du Québec.

MARS

21 au 25
Congrès de l'American Concrete Institute à Chicago

29 au 31
Association québécoise des transports et des routes. Le 45e congrès annuel se tiendra à Québec.

24 et 25
Congrès de l'Alliance pour la protection des infrastructures souterraines du Québec (APISQ).

25 et 26
Congrès de Bitume Québec au Château Bromont.

NOS PRODUITS SONT UNE RÉFÉRENCE

Innovex est spécialisée en géotextiles et en contrôle de l'érosion, certes, mais ses activités sont loin de se limiter à cette seule facette. Grâce à une équipe profondément dédiée au service à la clientèle, l'entreprise est considérée par ses clients comme un partenaire de la première heure.

NOTRE CRÉATIVITÉ EST INNOVANTE

La recherche de solutions véritablement adaptées aux problématiques rencontrées amène l'entreprise de Saint-Nicolas à tabler sur l'innovation, développant sans cesse de nouvelles applications pour les produits qu'elle distribue au bénéfice de sa clientèle. «C'est en misant sur la créativité de notre personnel et en favorisant une étroite collaboration avec les responsables de chantier que les meilleures idées surgissent.» précise Paul Anderson, président-directeur général de l'entreprise. En bout de ligne, des solutions innovantes, efficaces et souvent… jamais vues !

Parmi les récentes réalisations les plus remarquables, citons notamment la réparation d'un brise-lame visant à empêcher l'érosion des rives de l'île de Cap-aux-Meules aux Îles-de-la-Madeleine, la construction d'un sentier pédestre le long de la rivière Saint-Charles à Québec et d'un mur à paroi végétale à l'oratoire Saint-Joseph de Montréal. Autant de projets où l'ingéniosité de l'équipe d'Innovex, combinée à une volonté d'offrir le meilleur service qui soit, a constitué la principale matière première.

NOTRE SERVICE FAIT LA DIFFÉRENCE

De la recherche de solutions jusqu'à l'installation, tout est mis en œuvre pour vous assurer satisfaction. «Toujours à l'affût des projets émergents, notre équipe privilégie la proaction afin de faire connaître les avantages de nos produits et leurs multiples applications à notre clientèle. Innovex est active dans toutes les régions du Québec, et nous entendons faire profiter tous les grands chantiers de notre expertise unique.» de souligner Steve Leduc, directeur des ventes. Avis à tous ceux qui souhaitent profiter du dynamisme exceptionnel d'une équipe d'expérience !

L'entreprise compte sur un réseau de partenaires mondial lui permettant d'offrir des produits parfaitement adaptés à tous les besoins. Un inventaire important lui permet de livrer dans les meilleurs délais. Au besoin, des ententes sont aussi conclues avec des points de livraison près des chantiers afin d'éviter toute interruption des travaux. Rien n'est laissé au hasard !

INNOVEX… L'INNOVATION TOUJOURS À VOTRE SERVICE !

Innovex
solutions en géosynthétiques
www.innovex.ca

3224399

www.acrgtq.qc.ca

NOTRE SERVICE
fait la différence !

Innovex
solutions en géosynthétiques

www.innovex.ca • 418 836.1333 • 1 877 836.1333

3074517

« POUR DES TRAVAUX BIEN FAITS, JE M'Y CONNAIS. POUR DE BONS CONSEILS D'AFFAIRES, JE ME FIE À MON CONSEILLER DESJARDINS. »
Desjardins & Cie
Des experts réunis sous un même toit, à vos côtés.
« Les chantiers, c'est toute ma vie. Je veux pouvoir m'y concentrer totalement, sans avoir à m'inquiéter pour les affaires de mon entreprise. Avec Desjardins comme partenaire, je sais que j'ai tout ce qu'il faut à ma portée : expertise, ressources, solutions flexibles, accessibilité, efficacité, compréhension de mes besoins et connaissance solide de mon marché pour le développement. »
C'est plus qu'une banque. C'est tout Desjardins qui appuie les entreprises.
desjardins.com
Desjardins
Centres financiers aux entreprises
Conjuguer avoirs et êtres
2726652