www.magazineconstas.com

CONSTAS

LE MAGAZINE DE L'ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES ET GRANDS TRAVAUX DU QUÉBEC, PORTE-PAROLE DU GÉNIE CIVIL ET DE LA VOIRIE QUÉBÉCOIS

Janvier 2013 Numéro 22

NUMÉRO SPÉCIAL CONGRÈS 2013

Génie civil et voirie

Une force qui relie le Québec

Hydro-Québec ne ralentit pas
L'agenda 2013 de Réal Laporte

Restaurer la confiance
Entretien avec Sylvain Gaudreault, ministre des Transports du Québec

La construction au Québec, tout un chantier ! Entrevue avec Diane Lemieux, PDG de la CCQ

Jean Cournoyer d'hier à aujourd'hui
Guerre et paix dans la construction

Pour que la prospérité économique devienne une valeur québécoise
Avec Yves-Thomas Dorval du CPQ

ACRGTQ
Son rôle majeur à la Commission Charbonneau

Loi 6 et négociations sectorielles
Fébrilité dans le domaine des relations du travail

Le MTQ en 2013
Environnement et intégrité
Entretien avec Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe

Environnement et construction
Un enjeu de taille face à la réalité

Les chaussées de béton au Québec
Un pont entre les ouvrages d'hier et la technologie de pointe

Pour mieux connaître L'asphalte
Un nouvel essai de classement pour les bitumes : le MSCR

CHRONIQUES

SANTÉ SÉCURITÉ
La diligence raisonnable

TRAVAIL
Assurance-emploi
Entretien avec la commissaire Judith Andrew

MANAGEMENT
La gestion des risques
Ou comment protéger son actif le plus précieux

Comités de règlement des différends
Québec fait un pas de plus

ACRGTQ

ENSEMBLE, EN ROUTE VERS L'EXCELLENCE!

McAsphalt

Depuis plus de 40 ans, les clients sont la plus grande motivation de McAsphalt. Étant donné la volatilité des marchés mondiaux, notre but premier est de comprendre votre entreprise et vos défis, pour devenir un conseiller et partenaire de confiance. Notre équipe place votre mission et vos objectifs d'entreprise au cœur de ses préoccupations. Non seulement avons-nous toute une gamme de produits à vous offrir, nous proposons aussi des services de formation, d'éducation, de logistique du transport, de soutien technique et d'ingénierie. McAsphalt se soucie de répondre entièrement à vos besoins au succès de votre entreprise!

En route pour l'avenir... avec un réel partenaire!

Les Industries McAsphalt Ltée 11451, rue Sherbrooke Est. Montréal, QC, Canada H1B 1C2
T: 514-645-1691 • F: 514-645-4401 • Sans-frais: 1-800-268-4238 • www.mcasphalt.com

Intertek

4636863

CONSTAS™ MAGAZINE

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ)
www.constas.ca

Siège social, Québec
[illegible]

Bureau de Montréal
[illegible]

Bureau de la Rive-Sud
[illegible]

Internet
[illegible]

ACRGTQ
Éditeur :
[illegible]
Rédacteur en chef :
[illegible]
Rédacteur en chef adjoint :
[illegible]
Recherche et direction artistique :
[illegible]

[illegible]

Media Transcontinental LEK
[illegible]

Impression
[illegible]

ISSN [illegible]
[illegible]

Sommaire

Repère Web www.magazineconstas.com

ÉDITORIAL 5

HYDRO-QUÉBEC NE RALENTIT PAS
L'agenda 2013 de Réal Laporte 7

RESTAURER LA CONFIANCE
Entretien avec Sylvain Gaudreault, ministre des Transports du Québec 13

LA CONSTRUCTION AU QUÉBEC, TOUT UN CHANTIER!
Entrevue avec Diane Lemieux,
présidente-directrice général de la Commission de la construction du Québec 17

JEAN COURNOYER D'HIER À AUJOURD'HUI
Guerre et paix dans la construction 21

POUR QUE LA PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE DEVIENNE UNE VALEUR QUÉBÉCOISE
Rencontre avec Yves-Thomas Dorval,
président du Conseil du patronat du Québec 27

COMMISSION CHARBONNEAU
Un rôle majeur pour l'ACRGTQ 31

LE MTQ EN 2013: ENVIRONNEMENT ET INTÉGRITÉ
Entretien avec Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe 33

LA GESTION DES RISQUES
Ou comment protéger son actif le plus précieux 37

ASSURANCE-EMPLOI
Des changements sans trop de conséquences, selon la commissaire 41

VERS LES COMITÉS DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS
Québec fait un pas de plus 43

L'ACRGTQ EN ACTION
Fébrilité dans le domaine des relations du travail 47

LES CHAUSSÉES DE BÉTON AU QUÉBEC
Un pont entre les ouvrages d'hier et la technologie de pointe 49

POUR MIEUX CONNAÎTRE L'ASPHALTE
Un nouvel essai de classement pour les bitumes 52

ENVIRONNEMENT ET CONSTRUCTION
Un enjeu de taille face à la réalité 55

LA DILIGENCE RAISONNABLE
En santé et sécurité du travail 59

En bref 63
Agenda 65

LES ÉQUIPEMENTS LEFCO INC.
VENTE • LOCATION • PIÈCES & SERVICE
1795, rue Guillet, Laval QC H7L 5B1
514 389-8256 • 450 682-2783
Fax : 450 682-0463 • equip@lefco.qc.ca
www.lefco.qc.ca

4622163

Éditorial

Par
Me Gisèle Bourque,
Rédactrice en chef
redaction@
magazineconstas.com

Ce numéro spécial «Congrès 2013» jette un regard très large sur cette force centrale, ce lien capital qu'est le secteur génie voirie, en faisant le point sur des dossiers et des enjeux déterminants, avec des acteurs de premier ordre.

Une force vive, qui doit le demeurer

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, l'ACRGTQ, en est à son 69e congrès annuel. Un 69e congrès qui a lieu au cœur d'un large processus d'examen et de révélations. En effet, depuis que fut instituée la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction, il y a plus d'une année maintenant, ses activités et témoignages requièrent de notre part une attention de tout instant, comme elles retiennent à bon droit l'attention quotidienne des institutions, des médias et de la population. Elles requièrent aussi de tous, loin des généralisations sommaires, une forte capacité de distinction et d'analyse.

À ce jour, sur la base des informations issues des enquêtes hors Commission, en marche depuis plusieurs années, et des travaux de la Commission elle-même, quoique inachevés, nous prenons acte que l'industrie de la construction a été infiltrée par des criminels, cela par le biais d'entreprises délinquantes ou artificielles. Nous pourrons plus tard mesurer l'ampleur de la chose, quand il sera temps de brosser un véritable tableau général, notamment à la lecture du rapport Charbonneau, attendu pour octobre 2013, avec le mandat de faire la lumière sur l'ensemble des allégations qui ébranlent notre industrie depuis maintenant 4 longues années. Ce sera un jour heureux, car, au-delà des blessures portées à l'industrie, la situation actuelle, imprécise et incomplète, fait dériver toute mise en perspective et entraîne le doute devant les discours les plus raisonnables. Ainsi affecte-t-elle l'ensemble du Québec et des Québécois en ternissant l'image et l'avenir d'un rouage économique vital au maintien de sa richesse et à tout espoir de développement. Heureux donc le jour où nous pourrons séparer le grain de l'ivraie et repartir de pied ferme, plus lucides et mieux outillés que jamais.

C'est en ce sens que l'ACRGTQ, mère de CONSTAS, fait effort pour insuffler une dose d'optimisme à l'industrie du génie civil et voirie, cela par la tenue d'un congrès rappelant qu'elle est et doit demeurer une force vive qui relie l'ensemble du Québec économique et social par la voix de ses infrastructures, des travaux et des investissements essentiels que celles-ci commandent. 2500 employeurs qui embauchent plus de 40000 travailleurs de la construction, c'est une partie du Québec au travail. Il est bon de rappeler que l'ensemble de l'industrie de la construction représente, par ses investissements, 14% du produit intérieur brut québécois[1].

> Nous prenons acte que l'industrie de la construction a été infiltrée par des criminels, cela par le biais d'entreprises délinquantes ou artificielles. Nous pourrons plus tard mesurer l'ampleur de la chose, notamment à la lecture du rapport Charbonneau, attendu pour octobre 2013.

Ce numéro spécial «Congrès 2013» jette un regard très large sur cette force centrale, ce lien capital, en faisant le point sur des dossiers et des enjeux déterminants, avec des acteurs de premier ordre. Une édition de CONSTAS particulièrement diversifiée et pertinente pour nos lecteurs membres ou non membres de l'ACRGTQ, en même temps qu'un aide-mémoire ou une récapitulation générale pour nos congressistes.

Gisèle Bourque

[1] Source: http://www.ccq.org

TOUJOURS PRÊT, QUEL QUE SOIT LE TRAVAIL

Le camion vocationnel Cat® CT660

Hewitt CAT

1.855.CAMION4 | hewitt.ca

Service par Excellence

480000-40

HYDRO-QUÉBEC NE RALENTIT PAS

L'agenda 2013 de Réal Laporte

Repère Web www.magazineconstas.com/Energie-et-ressources

Par Annie Saint-Pierre
energie.et.ressources@magazineconstas.com

Hydro-Québec conserve un niveau d'investissements élevés en 2013 qui atteindront près de 3 milliards de dollars du côté du transport et de la production d'électricité.

Réal Laporte, président d'Hydro-Québec Équipement et services partagés et PDG de la Société d'énergie de la Baie James

Dans un premier temps, le président d'Hydro-Québec Équipement et services partagés, M. Réal Laporte, évalue qu'une somme de 1,6 milliard $ est consacrée au réseau de transport d'énergie. La plus grande partie des travaux concerne évidemment l'expansion du réseau de la Minganie pour le raccordement du projet de développement de La Romaine.

À elle seule, cette expension représente un investissement de 370 millions $. Il importe de rappeler l'importance de ce complexe hydroélectrique qui produira 1 550 mégawatts d'énergie à partir de quatre installations aménagées sur la rivière Romaine, au nord de la municipalité de Havre-Saint-Pierre, sur la Côte-Nord. Ces ouvrages auront une production énergétique moyenne annuelle qui s'élèvera à 8,0 térawattheures (TWh). Les travaux de construction, commencés au milieu de 2009, vont se dérouler jusqu'en 2020. La première mise en service est prévue pour 2014. Le coût total du projet est évalué à 6,5 milliards de dollars.

Le projet de la Romaine générera des retombées économiques substantielles, de l'ordre de 3,5 milliards de dollars pour l'ensemble du Québec, dont 1,3 milliard $ uniquement pour la Côte-Nord, et créera en moyenne 975 emplois à chacune des années de réalisation du projet.

Hydro-Québec Transénergie a donc la responsabilité de construire au-delà de 500 kilomètres de lignes de transport conçues à 315 kilovolts (kV) et à 735 kV , ainsi que de nouveaux postes de départ pour les centrales, précise M. Laporte.

Digue F2 au chantier de la Romaine-2, hommes-araignées fixant des ancrages. Photo : Hydro-Québec

Et plus encore

D'autres chantiers se déroulent également dans d'autres régions du Québec, dont du côté du nord-est de la région de Montréal, pour au moins 300 millions de dollars. M. Laporte précise qu'ils sont nécessaires pour répondre aux besoins liés à la croissance de la demande et à la pérennité des installations.

C'est le cas notamment du nouveau poste Bélanger, situé dans l'arrondissement de Saint-Léonard, à la limite de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie. Il alimente actuellement en électricité près de 44 000 clients mais atteindra bientôt la limite de sa capacité, surtout que plusieurs de ses équipements sont vieillissants. Ce projet vise à augmenter la puissance de ses installations avec un nouveau poste intérieur à 315-120-25 kilovolts sur le site actuel, ce qui permettra de remplacer les anciens équipements par de nouveaux, d'ailleurs plus performants. La puissance des nouveaux équipements nécessitera aussi le remplacement d'une des lignes à 120 kilovolts par une ligne à 315 kilovolts.

Le poste du Bout-de-l'Île, dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, subira aussi des modifications majeures. Il occupe une position stratégique puisqu'il fournit en électricité les différents postes répartis dans l'est de l'île de Montréal. Hydro-Québec doit accroître substantiellement la puissance de ce poste mis en service en 1956. Le projet vise le remplacement des équipements vieillissants par d'autres plus puissants, en plus de le raccorder au réseau à 735 kilovolts.

Dans la région de Québec, Hydro-Québec doit procéder à des ajouts de capacité sur le réseau afin de répondre aussi à la demande actuelle et à la croissance anticipée de la demande. La zone nord-est de la ville de Québec est actuellement desservie par quatre postes, soit les postes de Beauport, Frontenac-1, de L'Épinay et de Neufchâtel. La charge à alimenter dépassera d'ici quelques années la capacité de ces postes. Hydro-Québec procède donc au remplacement du poste de L'Épinay à 69-25 kilovolts par un nouveau poste à 230-25 kilovolts, appelé le poste de Charlesbourg. En ce qui concerne la haute-ville de Québec, Hydro-Québec procède au remplacement des postes de Montcalm et de la Reine par un nouveau poste à 230-25 kV.

M. Laporte évoque également les travaux qui se déroulent en régions, comme dans le secteur de Némiscau, pour un nouveau compensateur statique. «Nous avons certains projets qui concernent l'augmentation de capacité des liens pour des mines en Abitibi-Témiscamingue», indique Réal Laporte.

C'est le cas pour le projet de la Corporation minière Osisko où Hydro-Québec procède à l'aménagement d'une ligne à 120 kilovolts d'environ 20 kilomètres à Malartic.

Un autre projet est prévu pour mieux desservir la communauté de Mistissini avec un nouveau poste de transformation qui sera situé à environ 20 kilomètres à l'est de cette communauté crie. Le nouveau poste, nommé Waconichi occupera une superficie approximative de 110 par 140 mètres. La ligne, quant à elle, aura une longueur d'environ 46 kilomètres, précise-t-il.

Sans oublier l'éolien

Le raccordement de certains parcs éoliens monopolisera également les équipes chez Hydro-Québec.

Des travaux s'amorceront pour le parc de la Rivière-du-Moulin, dont la puissance installée prévue est de 350 mégawatts. Hydro-Québec projette de construire une ligne de raccordement monoterne à 315 kilovolts longue de 26 kilomètres afin de relier le futur poste de départ du parc éolien à la ligne de Delisle-Laurentides.

Dès le début de l'année, un chantier se déploiera du côté des trois parcs de la Seigneurie de Beaupré. Le pro-

À elle seule, cette expansion représente un investissement de 370 millions $. Il importe de rappeler l'importance de ce complexe hydroélectrique qui produira 1 550 mégawatts d'énergie à partir de quatre installations aménagées sur la rivière Romaine, au nord de la municipalité de Havre-Saint-Pierre, sur la Côte-Nord.

Remblayage poste des-Murailles. Photo : Hydro-Québec

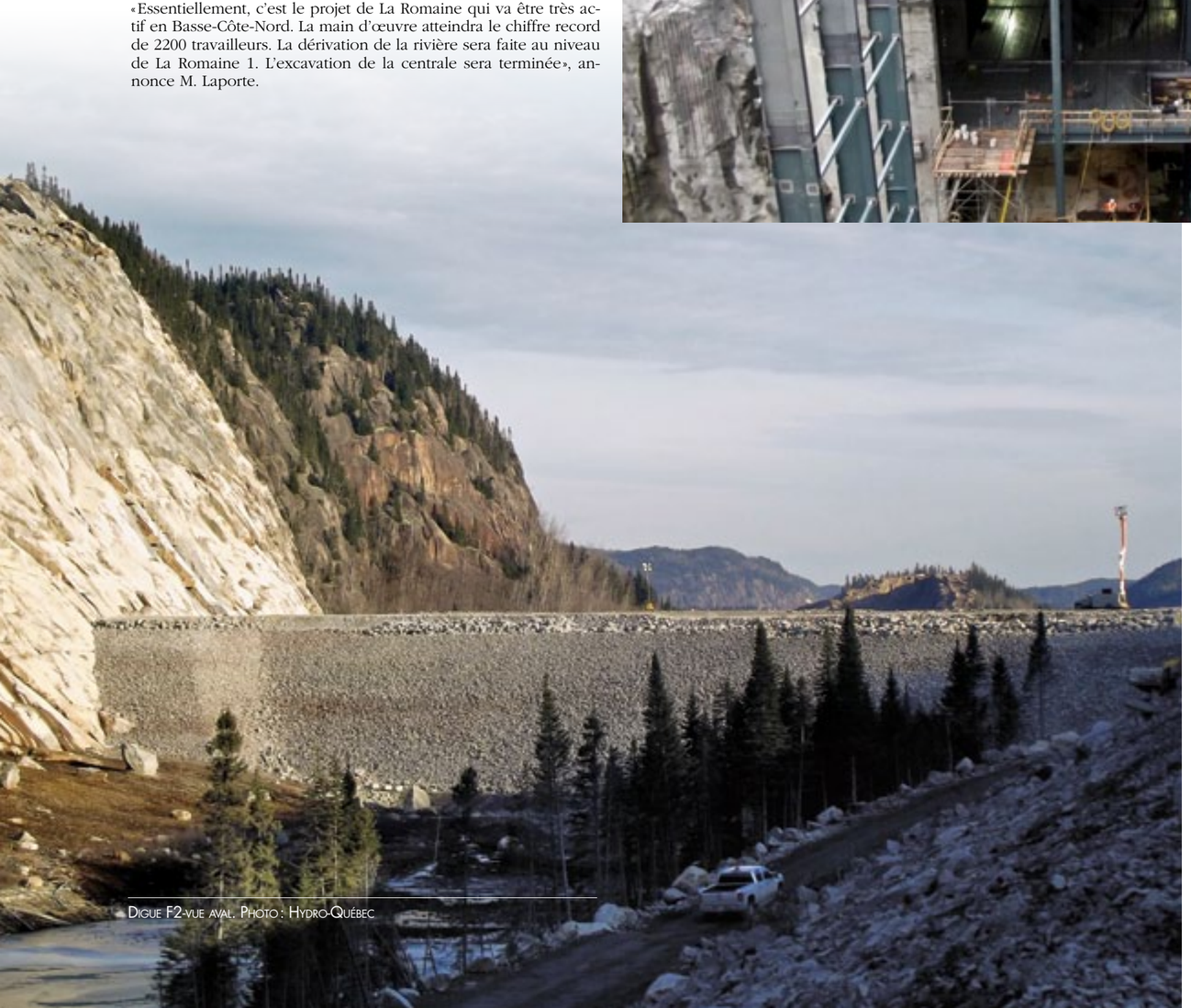
jet d'Hydro-Québec vise à construire une ligne monoterne à 315 kilovolts d'environ 15 kilomètres afin de raccorder le futur poste de départ du promoteur éolien à la ligne existante Bersimis-Laurentides. Le projet nécessitera aussi un bouclage au poste de Charlevoix au moyen d'une ligne de dérivation biterne à 315 kilovolts d'environ trois kilomètres.

Les études sont en cours pour l'intégration de la production du parc éolien Vents du Kempt au réseau de transport. Il s'agit d'une ligne monoterne à 120 kilovolts reliant le poste aux installations d'Hydro-Québec, près du poste de Causapscal.

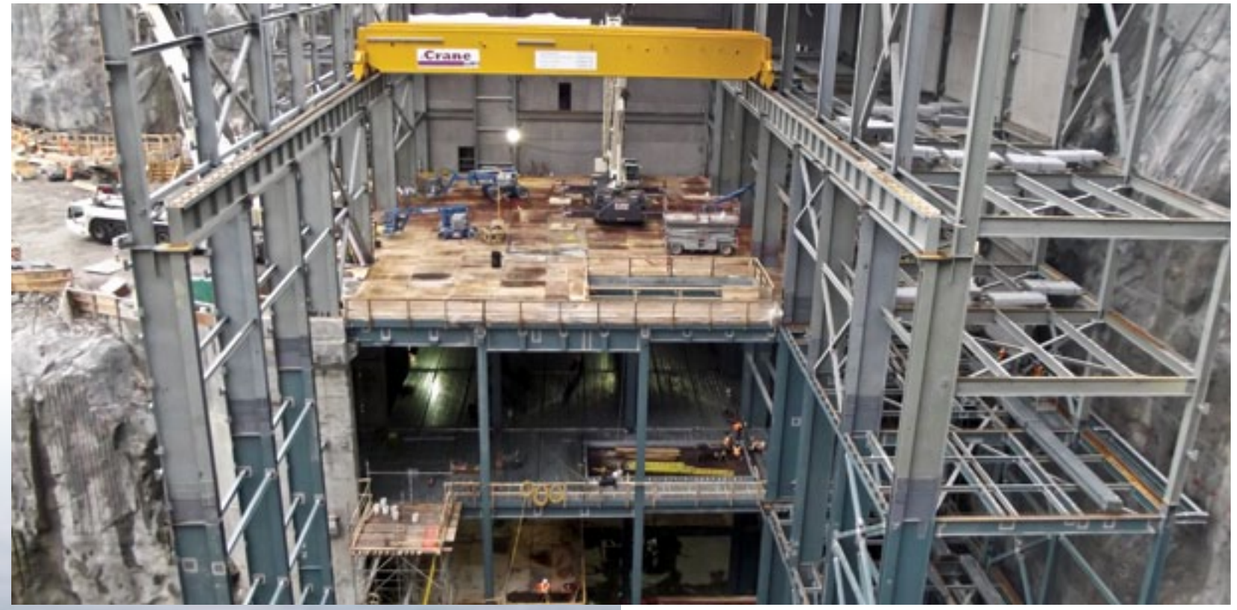
En production

Du côté de la production d'électricité, 2013 est une année de pointe, signale M. Laporte. Le chantier de Eastmain 1A-Sarcelle-Rupert sera entièrement complété avec les dernières des mesures d'atténuation de ce vaste projet qui prend fin.

«Essentiellement, c'est le projet de La Romaine qui va être très actif en Basse-Côte-Nord. La main d'œuvre atteindra le chiffre record de 2200 travailleurs. La dérivation de la rivière sera faite au niveau de La Romaine 1. L'excavation de la centrale sera terminée», annonce M. Laporte.



Digue F2-vue aval. Photo : Hydro-Québec



Vue sur la charpente d'acier et de l'aire de service et de l'aire de production. Photo : Hydro-Québec.

La centrale La Romaine 2 sera également très active cette année. «Les ouvrages de retenue seront complétés afin de procéder à la mise en eau du réservoir au moment de la crue printanière en 2014. L'assemblage des groupes turbine-alternateur de cette centrale va également s'amorcer», ajoute-t-il.

La prochaine étape concerne La Romaine 3. «Nous allons finaliser les installations pour le campement. Une première cafétéria a été mise en service pour 250 ouvriers. Au cours de 2013, nous allons entreprendre la dérivation provisoire», prévoit également M. Laporte.

Au moins 900 millions $ sont prévus pour le développement de ce complexe en Basse Côte-Nord.

Réfection

En ce qui concerne les projets de réfection, divers chantiers sont au programme d'Hydro-Québec, dont le remplacement d'un groupe turbine-alternateur à la centrale LG2. «C'est important pour nous, c'est un projet majeur», dit-il.

La réhabilitation de la centrale de Paugan, en Outaouais, se poursuit tout comme celle de Beauharnois, la cinquième centrale en importance au Québec. Les travaux toucheront, entre autres, les groupes turbines-alternateurs et le bâtiment.

Innovations

Autant de projets permettent à Hydro-Québec et ses partenaires d'intégrer des innovations aux ouvrages hydroélectriques. Le poste Romaine 2, actuellement en construction, a été conçu à partir de plusieurs éléments préfabriqués plutôt qu'usinés sur place. «C'est le premier que l'on fait à grande échelle. C'est un grand site et tout s'est bien déroulé», mentionne M. Laporte.

Intérieur de la centrale de l'Eastmain-1-A. Photo : Hydro-Québec.

Une nouvelle approche a été faite au niveau de la superstructure de cette centrale. « On a poussé plus loin que ce que l'on avait fait à Eastmain 1A au niveau de la préfabrication. C'est très intéressant », ajoute-il.

Les tests d'étanchéité pour la confection du noyau en bitume de la centrale auront lieu au printemps 2014 et M. Laporte est particulièrement fier de cette étape du projet. •

Mise en place de béton asphaltique sur le site du barrage de la Romaine-2. Photo : Hydro-Québec.

Une équipe spécialisée pour vos résolutions de conflits.

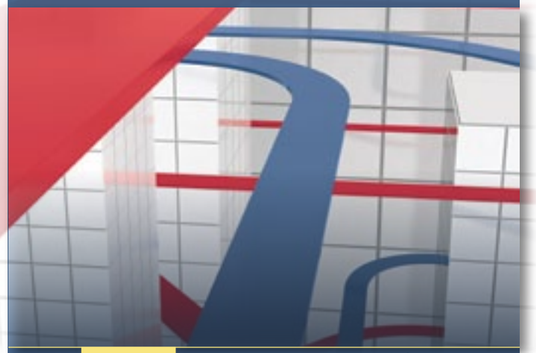
TMA | CONSULTANTS EN CONSTRUCTION

www.tma-consultants.com | 514 937-3150

4647619

RESTAURER LA CONFIANCE

Entretien avec Sylvain Gaudreault, ministre des Transports et des Affaires municipales du Québec



Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

Par Jean Brindamour
infrastructures@magazineconstas.com

En poste depuis le 19 septembre 2012, Sylvain Gaudreault, le nouveau ministre des Transports du Québec, qui est aussi titulaire du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, a du pain sur la planche, c'est le moins qu'on puisse dire. Sa tâche ? Restaurer la confiance du public envers ses élus, envers ses institutions, envers son élite politique et économique. ConstAs a voulu en savoir plus sur les conceptions, les idées, les projets du ministre Gaudreault concernant l'industrie de la construction.

Sylvain Gaudreault, ministre des Transports et des Affaires municipales du Québec

Q *Vous avez été nommé, le 19 septembre 2012, ministre de deux grands ministères, le ministère des Transports et celui des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. On se demande au premier abord si la responsabilité de deux ministères de cette taille n'est pas une tâche trop lourde pour une seule personne ?*

R Il est vrai que les fonctions qui m'ont été confiées me tiennent fort occupé, mais les ministères des Transports et des Affaires municipales sont si intimement liés qu'il m'apparaît naturel qu'ils soient sous la responsabilité de la même personne. En effet, comme plus de 75 % du réseau routier est de compétence municipale, cela simplifie autant les relations interministérielles qu'entre les différents paliers de gouvernement, tout en permettant une vision intégrée du transport collectif.

Ce gouvernement, dans son dernier budget, a fait de la réduction de la dette une de ses priorités. Le gouvernement espère ramener le ratio de la dette brute par rapport au PIB à moins de 50 % dès mars 2018. Pour atteindre ses objectifs, il veut exercer une gestion plus serrée du Plan québécois des infrastructures. Les investissements dans les immobilisations publiques à l'origine de 65 % de l'augmentation de la dette brute en 2012 seront réduits de 1,5 milliard de dollars par année dès 2013-2014, par rapport au budget de mars 2012. La conséquence est que les dépenses en infrastructures ne dépasseront pas 9,5 milliards de dollars en moyenne au cours des cinq prochaines années. Comment pensez-vous pouvoir atteindre ces objectifs ?

Il importe d'abord de souligner que la cure minceur du Plan québécois des infrastructures ne compromet en rien les travaux actuellement en cours.

Il est néanmoins trop tôt pour spéculer sur les travaux qui seront inscrits à la programmation 2013-2014 du Ministère puisque ceux-ci seront évalués dans le nouveau contexte budgétaire. La programmation sera donc annoncée en 2013.

Rappelons toutefois que le gouvernement a réitéré sa position quant à la priorité à donner au maintien des infrastructures existantes et la résorption du déficit d'entretien. Soyez assuré que la sécurité des usagers est – et restera – notre priorité absolue. L'inspection des infrastructures conservera ainsi le même rythme et la même rigueur afin d'assurer des déplacements fluides et sécuritaires pour le transport des personnes et des biens.

LES ENTREPRISES MICHAUDVILLE INC.
TRANSPORT – EXCAVATION – PULVÉRISATION – DÉNEIGEMENT

Daniel Di Chiaro • C. 514 269-6402
ddichiaro@michaudville.com

270, rue Brunet, Mont-Saint-Hilaire QC J3G 4S6
1 866 446-9933 • www.michaudville.com

4637513

> « La situation actuelle est déplorable : la confiance de la population envers leurs élus ne cesse de s'effriter pendant que l'image d'honnêtes entrepreneurs est entachée par une minorité qui ne respecte pas la loi. »

L'agence gouvernementale Infrastructure Québec a commandé une étude à Secor-KPMG sur le Plan québécois des infrastructures qui a été rendu public quelques jours avant le dépôt du budget. C'est une étude très intéressante. On y apprend que sur l'ensemble des projets de plus de 40 millions de dollars, la hausse des coûts est de 56%. Et sur les 20 projets pour lesquels les hausses de coûts ont été les plus importantes (qu'on pense au nouveau CHUM et à l'échangeur Turcot), l'écart s'élève à 129%! On s'aperçoit en lisant le rapport que ce ne sont nullement les entrepreneurs qui en sont les responsables. On parle plutôt, parmi les causes principales, de sous-évaluations, d'évaluations prématurées – c'est-à-dire faites avant d'avoir en main toutes les données techniques du projet –, de trop grands changements dans les projets, d'un laps de temps trop long entre l'annonce d'un projet et sa réalisation, etc. Quelles mesures allez-vous prendre pour remédier à ces problèmes?

Nous appliquerons le plan d'action Mieux gérer nos infrastructures tel que décrit dans le budget du gouvernement. D'ailleurs, les nouvelles orientations que nous avons établies à ce sujet visent la mise en place d'une vision plus globale et à plus long terme ainsi qu'une optimisation de la planification et de la gestion des projets. Des dépassements de coûts de cet ordre, c'est inacceptable ! Personne n'accepterait de rénover sa maison et de payer des dépassements de coûts de 100%. Si le citoyen ne peut concevoir une telle situation, la collectivité n'a pas à l'accepter non plus. C'est pour ça qu'il faut se donner des outils efficaces pour rejoindre nos objectifs.

J'ai également reçu un mandat très important de la première ministre pour créer une Agence des transports qui va permettre de se réapproprier l'expertise afin que l'appareil public puisse obtenir les bonnes estimations avant les travaux, mais aussi pour s'assurer d'une maîtrise d'œuvre et d'une surveillance des chantiers. Le gouvernement est réellement en mode action.

Pouvez-vous nous en dire plus sur cette nouvelle agence?

La création de l'Agence des transports vise à renforcer le savoir-faire de l'État et permettra de gérer avec encore plus de vigilance les fonds publics investis pour les infrastructures de transports. Elle aura la responsabilité de l'exécution des travaux, et ce, de l'appel d'offres à l'inauguration du projet. Son développement va bon train et un projet de loi pourrait être déposé en 2013. À terme, l'Agence permettra le renforcement de l'efficacité et de l'efficience de multiples projets d'infrastructures et de travaux routiers. Elle sera donc chargée des fonctions opérationnelles et favorisera des conditions de marché saines et équitables.

Qu'en est-il des principaux projets en cours sous la responsabilité du MTQ? L'échangeur Turcot, etc.? Est-ce que ce qui était prévu et planifié par l'ancien gouvernement se réalisera? Y aura-t-il des reports, de nouveaux délais, des remises en question?

Dans la foulée du rapport des firmes SECOR/KPMG, le gouvernement s'est doté d'un solide plan d'action. Les objectifs principaux sont la détermination d'une vision plus globale et à plus long terme de même qu'une meilleure planification et gestion des projets. Ainsi, un plan décennal du Programme québécois des infrastructures sera déposé en 2013 accompagné d'un projet de loi sur la planification et la gestion des infrastructures. Dès cet hiver, un cadre de gestion des projets de 5 à 40 M$ sera adopté et des modifications seront apportées à la gestion des projets majeurs.

Est-il possible de nous présenter le projet de loi 1 sur l'intégrité en matière de contrat dans ses grandes lignes et dans ses principales implications pour l'Industrie?

Au début de novembre, mon collègue Stéphane Bédard, ministre responsable de l'Administration gouvernementale, président du Conseil du trésor et leader parlementaire du gouvernement, a effectivement annoncé des modifications législatives qui visent à s'assurer que les entreprises démontrent «pattes blanches» s'ils veulent faire affaire avec l'État. Avec cette loi, il n'y aura plus d'échappatoire.

C'est l'Autorité des marchés financiers qui sera responsable de délivrer une autorisation de contracter et de tenir à jour la liste des entreprises autorisées. Le projet de loi prévoit également que l'autorisation sera valable pour une durée de trois ans et qu'elle pourra être révoquée si l'Autorité considère que la confiance du public est affectée pour des motifs d'intégrité.

L'Industrie a salué les intentions de ce projet de loi 1, mais non sans exprimer des inquiétudes sur les risques d'arbitraire que certaines dispositions comportent. Ainsi le projet de loi prévoit que: «L'Autorité peut refuser à une entreprise de lui accorder ou de lui renouveler une autorisation ou révoquer une telle autorisation si elle considère que la confiance du public est affectée en raison du manque d'intégrité de l'entreprise, d'un de ses associés, d'un de ses administrateurs ou d'un de ses dirigeants ou d'une autre entreprise qui en a, directement ou indirectement, le contrôle juridique ou de facto.» (PL, art. 10; LCOP, art. 21.25). Est-ce qu'un critère comme l'intérêt public ne serait pas plus objectif que « la confiance du public », une confiance sujette à des variations qui ne sont pas toujours rationnelles, ce qui ouvre la voie à des injustices?

Nous sommes prêts à offrir toute notre collaboration aux partis d'opposition pour bonifier le projet de loi si cela ne va pas à l'encontre de son esprit. Nous sommes souples sur les moyens, mais ferme sur l'objectif.

Ce qu'il faut donc retenir, c'est que le gouvernement du Parti Québécois est en action pour soutenir les entrepreneurs intègres et soucieux de respecter la loi. Nous souhaitons de la sorte doter l'État de nouvelles mesures législatives afin d'agir concrètement pour enrayer la collusion et la corruption qui affligent nos institutions.

En tant que ministre des Transports, que souhaitez-vous dire aux entrepreneurs et à l'industrie de la construction dans son ensemble sur la politique de ce nouveau gouvernement?

La situation actuelle est déplorable : la confiance de la population envers leurs élus ne cesse de s'effriter pendant que l'image d'honnêtes entrepreneurs est entachée par une minorité qui ne respecte pas la loi. Le projet de loi 1 renversera la vapeur. Dorénavant, obtenir un contrat public sera un privilège réservé aux honnêtes entrepreneurs.

Ensemble, agissons avec fermeté pour lutter contre ce fléau qu'est la corruption et la collusion et ramenons ainsi l'intégrité et la probité au cœur de nos relations. •

ForAction INC.
FORAGE HORIZONTAL

- Forage directionnel
- Forage par tunnelier
- Forage par poussée
- Forage par tarière (Auger)
- Centrale d'injection de coulis
- Service de fusion

270, rue Brunet, Mont-St-Hilaire (Québec) J3G 4S6
Tél. : 450 446-8144 Fax : 450 446-8143
Daniel Di Chiaro : cell. : 514 269-6402
ddichiaro@foraction.ca www.foraction.ca

4642000

Super offre du 1er novembre au 31 mars 2013 SUR LE PROGRAMME

essai diagnostique

Remboursement complet
DE L'ESSAI DIAGNOSTIQUE
+
Prise en charge du transport
+

- Ajustement des pressions hydrauliques pour seulement 150 $
- 50 % de rabais sur la pose-dépose d'une composante majeure lors d'une rénovation
- Obtenez un refroidisseur d'huile GRATUIT lors de la rénovation de votre transmission
- Recevez un jeu de joints étanches GRATUIT lors de la rénovation de votre cylindre

*Cette offre s'applique sur une réparation d'une valeur minimale de 10 000 $. Prise en charge du transport de votre équipement vers une succursale Hewitt pour un montant maximal de 1 000 $. Valable du 1er novembre au 31 mars 2013.

Hewitt 60 ans years

1.855.hewitt8 | hewitt.ca
(1.855.439.4888)

Hewitt CAT

Service par Excellence

4800107 PS 39-128

LA CONSTRUCTION AU QUÉBEC, TOUT UN CHANTIER !

Entrevue avec Diane Lemieux, PDG de la Commission de la construction du Québec

Repère Web www.magazineconstas.com/Relations-du-travail

Par Stéphan Rosa
relations.du.travail@magazineconstas.com

Les milieux de la construction au Québec vivent actuellement des bouleversements nécessaires pour intégrer les enjeux technologiques du monde moderne et y trouver leur place selon une saine concurrence. Formations, éthique, diversité, performances, la construction au Québec a de beaux défis à relever, et ce, en partenariat avec la Commission de la construction du Québec (CCQ) que dirige Diane Lemieux.

À propos de la loi 33, la plupart des médias ont fait leurs titres sur la fin du placement syndical. « Mais l'histoire a connu plusieurs tentatives d'encadrer autrement le recrutement des travailleurs de la construction », rappelle la présidente de la CCQ, Diane Lemieux. « Nous avons connu une première approche suite à la Commission Cliche, au milieu des années 70. Au début des années 90 aussi et, plus récemment, au milieu des années 2000 autour du dossier de la Gaspésia. Chaque commission a fait part de plusieurs recommandations afin de permettre au milieu de la construction et à la CCQ de se donner les meilleurs moyens quant au référencement de nos travailleurs. »

« Depuis les prémices de la loi 33, nous avons au sein de notre institution un groupe de travail dans ce sens. Et nous avons déjà entamé des travaux pour améliorer le système de référencement et de recrutement », insiste la présidente-directrice générale Lemieux. « N'oublions pas que près de 3000 employeurs par an s'adressent déjà à la CCQ pour cela. Et dès 2013, nous serons mieux équipés dans ce sens. »

« Lorsque la loi 33 a été adoptée le 2 décembre dernier, il était question que les associations qui détiennent un permis d'embauche devaient se référer à un système de référencement déterminé par un règlement. Ce n'est pas encore le règlement final. On attend les plans et devis du nouveau système de référencement qui représente à lui seul un projet de 4 à 5 millions de dollars. »

« Nous ne sommes pas encore sûrs de la facture finale et je veux diriger mes gens sur une base plus certaine afin d'éviter que les projets ne connaissent des dérives technologiques et financières. Il y a des limites à travailler dans le beurre et on ne veut pas revivre un conflit, comme en 2009 où les travaux avaient été bloqués pendant deux mois par le conseil d'administration. Certes, cette commande va occasionner des délais, mais il faut un temps nécessaire aux mesures des plans et devis, des discussions techniques pour bâtir ce qui deviendra LE système de références de l'industrie. »

« Comme je le disais auparavant, la Commission de la construction du Québec fait déjà du référencement. Nous allons améliorer ce que nous avons à partir des besoins tels que les dates de chantiers, les régions de ces chantiers, les métiers sollicités,

> « Le public n'a pas compris ce qu'était le rôle des travailleurs de la construction pour l'avenir. Or, avec la loi 33, employeurs et syndicats ont conscience de faire quelque chose face aux abus, de mettre en place un code d'éthique, et de contribuer à donner de bonnes références. »

LA CCQ EN CHIFFRES

LE SIÈGE SOCIAL DE LA CCQ

«Avec 40 ans d'histoire dont 25 sous sa forme actuelle, la CCQ dispose de nombreuses expertises dans un secteur extrêmement réglementé et de beaucoup de connaissances dans des domaines économiques aux règles implicites», résume la présidente Diane Lemieux. «La construction est une industrie très relationnelle qui se parle beaucoup et la CCQ est proche des préoccupations des intervenants du milieu.»

Avec 1000 employés répartis sur 10 bureaux régionaux, la CCQ permet le développement de la construction au Québec et totalise 140 millions d'heures travaillées. Elle gère pas moins de 12 fonds différents dont le fonds de retraite des travailleurs de l'industrie de la construction.

«Avec 14 milliards $, la CCQ est le quatrième déposant de la Caisse des dépôts et placements du Québec. C'est aussi la compagnie d'assurances de tous les travailleurs du milieu. C'est si vrai que la CCQ est la sixième compagnie d'assurances au Québec. En soi, elle est aussi une commission scolaire qui gère des formations; une police des chantiers, une direction d'élections lors des scrutins de l'industrie, etc.».

et ainsi de suite. La CCQ relaiera l'info auprès des associations titulaires d'un permis de référencement.»

«Actuellement, ce n'est pas encore un système au point. Il faut en finir le développement. Pour atteindre ce système qui gérerait l'ensemble de la profession, c'est, reconnaissons-le, un "work in progress", un chantier en cours. Peu importe ce qui va arriver et comment, les employeurs vont prendre balle au bond et assumer leurs responsabilités d'embauches pour assurer l'autre moitié de l'embauche des travailleurs de la construction.»

«Les associations syndicales assuraient beaucoup de contrôle sur cette étape de l'embauche et du référencement au point que certains chantiers étaient "étiquetés" syndicalement, favorisant un contexte d'intimidation. Toutefois, le placement syndical ne représente jamais que 15% des chantiers au Québec. Consensus ou pas, la tendance du milieu de la construction va vers une coordination du référencement hors des enjeux politiques ou syndicaux.» Dans le même sens, certains syndicats pensent que leur travail consiste à défendre les droits des travailleurs, pas à gérer leur embauche, une fonction pour le moins… patronale!

«Cette opération de référencement centralisé permettra de mettre à jour les profils des travailleurs, leurs CV, tout en augmentant la connaissance des besoins des marchés de la construction que l'on parle de spécialisation, de géographie des chantiers ou de formations de mise à niveau. Tout le monde en sortira gagnant. On ne veut plus que les employeurs donnent les clés du char sans un minimum de surveillance», résume Diane Lemieux.

Comme le démontre d'une certaine manière les travaux de la Commission Charbonneau sur un autre pan de la gestion des chantiers, on sent bien que c'est dans l'air du temps, le paysage change dans l'intérêt des travailleurs de la construction. «Le public n'a pas compris ce qu'était le rôle des travailleurs de la construction pour l'avenir. Or, avec la loi 33, employeurs et syndicats ont conscience de faire quelque chose face aux abus, de mettre en place un code d'éthique, et de contribuer à donner de bonnes références.»

«Des enquêteurs sur la Côte Nord rapportent que les employeurs affirment prendre conscience de contribuer à poser des gestes dans le bon sens et qu'un pas a été franchi. Le milieu de la construction a perdu quelques points de repères, et tout le monde doit regarder dans sa cour pour retrouver la confiance du public.»

Les femmes dans le milieu de la construction

«Un programme 2007-2012 a été mis en place donnant à la CCQ le mandat de coordonner, en tant que multi-employeur, une vingtaine de mesures pour maintenir les femmes dans les métiers de la construction. Il s'agit d'un projet de longue haleine. On ciblait l'objectif de 2000 femmes en l'an 2000, on a atteint cet objectif en 2011 seulement. Les femmes représentent à ce jour 1,3% des travailleurs de la construction. Quand on compare le Québec avec l'Alberta et l'Ontario, ces deux provinces emploient de 4 à 5 fois plus de femmes. Il faut donc relancer ce programme auprès de l'industrie. Comparé à d'autres secteurs, la construction a le moins de femmes dans son personnel. Le constat n'est pas plus reluisant en ce qui concerne la situation des autochtones et des immigrants. Cette main d'œuvre si peu diversifiée donne un profil du travailleur de la construction blanc, catholique, masculin et hétérosexuel.»

«Quand on fait le tour, employeurs et syndicats partagent ce diagnostic. Le prochain plan sera presque une politique, mais aussi un beau défi pour l'industrie de la construction. Il faut aussi que les femmes réalisent qu'on y trouve de beaux métiers et de belles carrières. C'est un enjeu d'équité dans notre société, mais pas seulement. C'est aussi un enjeu d'efficacité, en termes de connaissances, de capacités techniques, d'équilibre relationnel sur les chantiers. Dans ce sens, il faut tout faire pour augmenter le nombre des finissantes dans les institutions d'enseignement.»

«À la Commission de la construction du Québec, nous devons faire face au problème de la rétention des femmes qui quittent deux fois plus le métier que les hommes. Les relations difficiles entre les travailleurs, l'isolement des femmes au sein des équipes où elles sont et se font "écoeurer", comptent souvent dans leur choix d'abandonner. Pourtant, selon quelques responsables d'associations syndicales, leur présence améliore le climat sur les chantiers.»

«C'est salutaire; ça calme le jeu; elles assainissent le climat», déclarent certains. Un employeur a même dit que, vu le coût d'une grue, il préférait une femme aux manettes parce qu'elle sera plus délicate. « Même si certains clichés ont la vie dure, et ce dans les deux sens, on constate que toute une nouvelle génération de travailleurs accepte de mieux en mieux leur présence et font montre d'une certaine ouverture d'esprit», admet Diane Lemieux.

«La CCQ travaille avec le Conseil du statut de la femme et se questionne sur quels outils leur donner afin de mieux armer, équiper psychologiquement les travailleuses de la construction. Les métiers de la construction et les connaissances requises sont aussi variées que pointues. Ce ne sont donc pas, loin de là, des métiers moins honorables et les femmes peuvent y prétendre sans limite.»

«Cette approche ouverte sera par ailleurs profitable aux travailleurs immigrants et autochtones. Et nous avons un gros travail à faire pour assainir les relations entre les groupes», ajoute la présidente de la CCQ en leur rendant hommage. «Reconnus socialement, les travailleurs et les travailleuses de la construction sont des gens courageux. Ils doivent assumer des charges dangereuses, affronter des températures extrêmes entre l'hiver et l'été.»

Perspectives 2013

«Les perspectives économiques s'annoncent assez positives», avance Diane Lemieux. «Mais il faudra tenir compte de deux phénomènes: le resserrement des projets d'infrastructures dans

le récent budget du gouvernement ; et l'avenir des redevances minières. Si les prévisions sont moins optimistes, il faudra réduire nos ardeurs. De nombreux investissements dans la construction et les infrastructures restent tributaires des redevances minières. Tout report dans l'exploitation des mines a des répercussions en termes de constructions de routes, d'installations, de gestion de personnel, etc., et sur le ralentissement des commandes. »

« Le boom de l'exploitation des ressources naturelles en Alberta, par exemple, a généré un grand besoin de travailleurs et une forte demande d'employés de multiples horizons. En ce qui concerne les perspectives 2013 au Québec, on observe un repositionnement dans le marché de la construction résidentielle. En termes de formation, on constate une réelle pénurie dans certains métiers : couvreur, vitrier, ferblantier, ferrailleur, serrurier, grutier. La CCQ veillera à diriger les clientèles de jeunes travailleurs vers ces filières de la construction, et de les ouvrir aux femmes, aux immigrants et aux autochtones afin de répondre à cette question d'équilibre dans les milieux professionnels. »

(Cette entrevue a été réalisée à la mi-décembre et ne saurait donc tenir compte des informations de dernière minute publiée dans les médias depuis l'impression de ce ConstAs Spécial Congrès 2013. L'équipe de ConstAs vous remercie pour votre compréhension.) •

JEAN COURNOYER D'HIER À AUJOURD'HUI

Guerre et paix dans la construction

Repère Web www.magazineconstas.com /Relations-du-travail

Par Jean Brindamour
relations.du.travail@magazineconstas.com

N'est-il pas étonnant qu'une carrière politique relativement courte (1969-1976) ait laissé tant de traces dans les mémoires ? Pour les gens de 50 ans et plus, Jean Cournoyer reste le ministre du Travail comme Gilles Lamontagne est encore aujourd'hui le maire de Québec ou Jean Drapeau, le maire de Montréal. Est-ce une question de charisme ? Est-ce à cause de la période où il a été responsable de ce difficile ministère (fin du mandat de Jean-Jacques Bertrand, crise d'octobre, assassinat de Pierre Laporte, saccage de la Baie James, emprisonnement des trois chefs syndicaux, etc.) ? Modeste, l'ancien ministre croit que l'explication vient de l'époque.

« À la fin des années 1960, souligne-t-il, le Québec était en pleine effervescence. Les grands travaux routiers se faisaient. On récoltait les fruits de la Révolution tranquille. Avant que des politiques apportent toutes leurs conséquences, ça prend du temps. Le gouvernement Lesage avait créé le ministère de l'Éducation, plusieurs institutions, la Régie des rentes, la Caisse de dépôt et placement. En 1970, on a eu l'assurance maladie. Tout arrivait en même temps. Tout était à faire, et ça incluait les relations de travail. »

En ce temps-là, les travailleurs de la construction changeaient d'employeurs 4 à 5 fois par année. Le code du travail adopté en 1964 ne répondait pas au besoin de ce secteur d'activités. Il fallait un encadrement spécifique. La loi des relations du travail en place était difficile à appliquer dans ce secteur, ainsi explique Jean Cournoyer. » L'accréditation syndicale prenait 6 mois à un an, mais la plupart des chantiers ne duraient pas si longtemps. On avait plusieurs associations patronales, l'ACRGTQ, l'Association des constructeurs d'habitations du Québec, la Fédération de la construction du Québec (une fédération d'associations régionales), la Corporation des maîtres mécaniciens en tuyauterie et la Corporation des maîtres électriciens, puis la FTQ et la CSN (la CSD n'existait pas encore). Dans 17 territoires, une ou plusieurs associations négociaient avec un ou plusieurs syndicats régionaux. C'était tout négocié séparément ! »

La loi 290

Une première tentative de mettre de l'ordre dans cette industrie fut le bill 290, adopté le 18 décembre 1968 par le gouvernement de l'Union nationale dirigé par Jean-Jacques Bertrand. Maurice Bellemare était alors ministre du travail. « Le bill 290 donnait un énorme pouvoir aux syndicats, commente Jean Cournoyer. Les travailleurs de la construction ont tous été syndiqués à partir de ce moment-là. »

« La situation était particulière au Québec, ajoute M. Cournoyer. On était la seule place avec deux centrales syndicales dans les mêmes métiers. Vous aviez le choix entre la CSN et la FTQ. Prenez par exemple les installations d'Ultramar à Lévis. Elles ont été construites par une compagnie américaine, spécialisée dans la grosse tuyauterie, Fluor Corporation. "Ici tout est union" : "Union jobs". La CSN était donc exclue. Le local 144 s'occupait du placement. "Tu travailles ici si t'es dans le bon syndicat." La CSN, pour la FTQ, c'était des scabs. Le bill 290 voulait régler

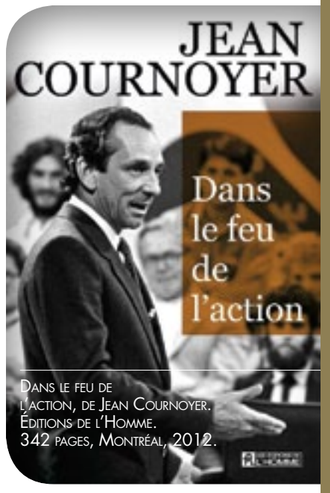
ce problème de syndicat. Il laissait le choix des syndicats aux travailleurs. Bellemare s'était inspiré du bill 25 sur l'éducation. Sauf que la situation dans le domaine de l'éducation était bien différente. Il n'y avait pas de conflits entre syndicats ou entre commissions scolaires. Mais avec le bill 290, deux syndicats qui se détestaient et les cinq associations patronales avaient un droit de veto. Ça ne pouvait pas fonctionner.»

En mars 1970, Jean Cournoyer, déjà ministre de la Fonction publique, a été nommé, par Jean-Jacques Bertrand, ministre du Travail et de la Main d'Œuvre, en remplacement de Maurice Bellemare, devenu président de la Commission des accidents de travail. Ce premier passage au ministère du Travail a été court, car ce fut vite les élections générales qui se conclurent, le 29 avril 1970, par un balayage libéral. «Je me demande si j'ai eu le temps d'aller à mon bureau de ministre du Travail», se souvient M. Cournoyer. Et puis, mes problèmes comme ministre de la Fonction publique m'occupaient. Des troubles dans les hôpitaux, chez les enseignants. Les grands conflits qui allaient éclater en 1972 se préparaient.»

Le décret de 1970

Les libéraux de Robert Bourassa, en 1970, avaient fait élire 72 députés contre 17 députés de l'Union nationale, 12 créditistes, dirigés par Camil Samson, et 7 députés d'un nouveau parti qui allait beaucoup faire parler de lui, le Parti Québécois de René Lévesque. Jean Cournoyer, défait dans sa circonspection de Saint-Jacques, était retourné à la pratique privée. Le premier gouvernement Bourassa a confié le ministère du travail à un poids lourd du parti, Pierre Laporte. Le nouveau ministre a voulu rencontrer son prédécesseur pour discuter des problèmes de la construction. Cette rencontre eut lieu au Club de la Garnison de Québec le 1er octobre 1970 – quelque deux semaines avant l'assassinat de Pierre Laporte par un groupuscule du FLQ.

«Pierre Laporte, se souvient l'ancien ministre, s'apprêtait à faire adopter le décret sur la construction, un décret qui devait être promulgué en décembre 1970 si les parties concernées ne réussissaient pas à s'entendre entre elles. J'ai dit à Laporte: "Prépare ton décret, parce qu'ils ne s'entendront jamais".»



Dans le feu de l'action, de Jean Cournoyer. Éditions de l'Homme. 342 pages, Montréal, 2012.

Le retrait de la vie politique n'a pas été long. C'est après la découverte, dans le coffre d'une voiture, du cadavre de Pierre Laporte, le 17 octobre 1970, que Robert Bourassa fait appel à celui qui n'était même plus député, pour remplacer Pierre Laporte comme ministre du Travail. Et en décembre 1970, devant l'impossibilité d'une entente entre les différentes parties, syndicales et patronales, le décret préparé par son prédécesseur a été promulgué. «Ce décret, explique M. Cournoyer, s'appliquait à toute la province. Il a été passé au mois de décembre. Au mois de décembre, il n'y a pas grand monde qui travaille dans la construction. Il y a plus de chômeurs qu'en juillet. On ne fait pas de grève au mois de décembre. Et le décret n'était pas au désavantage de personne même si toutes les parties le critiquaient pour des raisons opposées.»

> «On a des conditions qui n'ont pas à être négociées chantier par chantier, comme dans les autres provinces. On a la paix dans l'industrie de la construction. Les travailleurs sont bien traités et ils le savent. Ce sont des travailleurs saisonniers qui changent continuellement de chantier et d'employeur. Le seul problème, c'est les luttes intersyndicales».

Les plus jeunes oublient à quel point cette période de l'histoire du Québec a pu être mouvementée. À la suite de ce décret, il y eut en pleine Assemblée nationale, dans la salle des bills privés, une tentative d'intimidation par André «Dédé» Desjardins, celui qu'on appelait le roi de la construction, et une douzaine de fiers-à-bras. «C'était des gens du local 144 de la United Association of Journeymen and Apprentices of the Plumbing and Pipefitting Industry of the United States and Canada, se souvient M Cournoyer, des goons, des bandits. Ils avaient le monopole sur le chantier d'Ultramar à Saint-Romuald. Ils se sont mis à insulter et à intimider tout le monde. Marcel Pépin, le président de la CSN faisait une présentation. Il a pris peur et je le comprends. Il a sauté pardessus la barre qui le séparait des députés et a filé par une porte de côté. Louis [Louis Laberge, le président de la FTQ] a essayé de calmer le jeu, mais il ne pouvait pas grand-chose. Dans le fond, il dépendait de Desjardins pour son élection.»

Le décret de la construction expire le 30 avril 1973. Le 1er juin 1973, c'est l'adoption du bill 9 qui assure aux travailleurs de la construction la liberté de choisir le syndicat qu'ils voulaient. «Le bill 9, raconte l'ancien ministre, reconnaissait aux syndicats et aux associations patronales un pouvoir proportionnel à leur représentation. J'enlevais le droit de veto. L'association patronale ou le syndicat devaient représenter une majorité d'employés. Au fond, c'est surtout la CSN, minoritaire, qui perdait son droit de veto, un droit qui pouvait tout bloquer.» C'est à la même époque que la CSD a été créée, en rupture avec la CSN. «Ils sont partis avec la Fédération des syndicats du textile et du vêtement et la Fédération du bâtiment, deux gros syndicats industriels, se rappelle M. Cournoyer.»

La Commission Cliche

En 1974, c'est le saccage de la Baie-James, 30 millions de dollars de dégâts (au bas mot)! C'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase et le gouvernement libéral instaure une commission d'enquête, la fameuse Commission Cliche. Robert Cliche, Guy Chevrette, Brian Mulroney, Lucien Bouchard (qui était le procureur de la Commission), tous ces protagonistes de la Commission sont devenus célèbres... «C'est moi qui ai proposé les noms de Chevrette et Mulroney. Chevrette, je l'avais rencontré lorsqu'il était vice-président du syndicat des enseignants, la CEQ à l'époque. Brian, je l'avais connu lors d'un conflit de l'Iron Ore. Lucien Bouchard, lui, avait été choisi par la Com-

DES OUTILS INDISPENSABLES POUR VOS GRANDS TRAVAUX...

Pour informations et inscriptions:
GENIE.ULAVAL.CA

GESTION	
17 et 18 janvier	Gestion de projets pour ingénieurs : outils et méthodologie (à Québec)
25 et 26 janvier	Gestion des coûts de projets pour ingénieurs
7 et 8 février	Gestion de projets pour ingénieurs : outils et méthodologie (à Montréal)
26 et 27 février	Le coaching pour ingénieur-chargé(e) de projets
RÉCLAMATIONS SUR CONTRATS	
5 février	12e Journée d'étude sur les réclamations sur contrats (à Québec)
13 février	12e Journée d'étude sur les réclamations sur contrats (à Montréal)
DÉVELOPPEMENT DURABLE	
16 et 17 janvier	Formation ISO9001:2008
26-27-28 février	La certification à l'utilisation du logiciel de simulation *RETScreen*
18 mars	L'énergie: discerner le réel de l'imaginaire
AUTRES	
12 et 13 mars	Mieux connaître la corrosion pour mieux la combattre
20-21-22 mars	Inspection en soudage : métallurgie et défauts de soudage
GÉNIE CIVIL	
24 et 25 janvier	Conception et dimensionnement de chaussées municipales (à Québec)
29 au 31 janvier	Entretien des structures (MTQ)
4 au 6 février	Conception des ponceaux (MTQ)
11 et 12 février	Conception et dimensionnement de chaussées municipales (à Montréal)
11 au 15 mars	Inspection des structures (MTQ)
19 et 20 mars	Notions complémentaires pour l'inspection des ponts en acier (MTQ)

UNIVERSITÉ LAVAL
Faculté des sciences et de génie
Formation continue

4644484

PANOLIN – le spécialiste des Lubrifiants Eco-Compatibles (ECLs)

PANOLIN ECLs contribuent à la réduction de CO_2

CO_2 Reduction

Envirolin Canada

Envirolin Canada
Luc Tanguay
CA-Québec G1C 7B7
418 623-1216
info@envirolin.com

Eider barrage, Allemagne
Photo: Walter Raabe

4651213

PANOLIN International Inc.
CH-8322 Madetswil
Switzerland
+41 (0)44 956 65 65
www.panolin.com

PANOLIN®
Swiss Oil Technology

mission pour être le procureur. Ce n'était pas comme la Commission Charbonneau aujourd'hui, qui passe en direct toute la journée. Mais c'était très suivi. Quand il y avait un témoignage, les caméras étaient là.»

Des 134 recommandations faites par la Commission Cliche, le gouvernement en retient une centaine et adopte les lois 33, sur la qualification des entreprises en construction, et 47, sur la création de l'Office de la construction et sur le placement des travailleurs de la construction. «Moi, je n'avais pas d'autres choix politiques que d'appliquer leurs recommandations. J'étais d'ailleurs passé dans leur tordeur, et Robert Burns, le député du PQ, voulait ma tête. Mais Bourassa m'a protégé. Tandis que la Commission était encore en fonction, on a commencé à travailler sur ces lois, moi, le sous-ministre Réal Mireault et les fonctionnaires du ministère. Le rapport de la Commission est sorti en novembre 1975. Les lois 33 et 47 en 1976.»

Mais en novembre 1976, c'est l'élection du Parti Québécois et ces deux lois ne seront jamais appliquées. «Ça aurait été une bonne chose de les appliquer, se dit Jean Cournoyer. Mais quelles sont les motivations d'un gouvernement? Peut-être ont-ils reculé pour des raisons ponctuelles. Ils auraient pu aussi appliquer la loi et dire que c'est la faute à Cournoyer. Ils ne l'ont pas fait. Je ne sais pourquoi.»

La carrière du ministre s'est terminé avec cette élection, celle du communicateur allait commencer bientôt. Jean Cournoyer ne regrette aucune de ses décisions en tant que ministre. «Si je les examinais une après l'autre, me confie-t-il, je me dirais sûrement que j'aurais agi différemment ici ou là. Mais on fait ce qu'on peut. Si j'étais professeur de science politique à l'université, je leur apprendrais comment ça marche. Tout est affaire d'opportunité, de circonstances. J'ai été un pompier!»

Le premier fonds de pension de l'industrie de la construction

Curieusement, lorsqu'on lui demande de quelle intervention il est le plus fier, ce n'est pas à une décision prise lorsqu'il était ministre qu'il se réfère, mais à une proposition faite comme jeune avocat travaillant à 98$ par semaine à la Builders Exchange, une association regroupant les plus importants entrepreneurs de Montréal, à l'occasion d'un conflit de travail. C'était l'époque de la construction de la Place-Ville-Marie. Une grève des ferblantiers et des autre corps de métiers retardait les travaux, ce qui risquait de coûter très cher en pénalité aux entrepreneurs concernés. Il a alors proposé à ses patrons une formule qui permettrait aux travailleurs d'obtenir un fonds de pension, ce qu'exigeaient les grévistes. «On fait la proposition. Le lendemain la grève était réglée», se souvient Jean Cournoyer. Toutes les parties ont accepté. Par la suite, en 1962, c'est lui-même qui a conçu, avec l'aide de la firme d'actuaires Johnson and Higgins, le premier fonds de pension transférable de l'industrie de la construction au Canada, avec cette fois des honoraires de 12$ de l'heure!

«Aujourd'hui, commente M. Cournoyer, les travailleurs de la construction peuvent prendre leur retraire à 55 ans et ils ont une bonne retraite.» L'histoire est belle. Elle illustre à quel point des changements importants peuvent venir de personnes qui ne sont pas nécessairement en position de pouvoir.

Contre l'abolition du placement syndical

Jean Cournoyer défend le modèle québécois dans l'industrie de la construction. «On a des conditions qui n'ont pas à être négociées chantier par chantier, comme dans les autres provinces. On a la paix dans l'industrie de la construction. Les travailleurs sont bien traités et ils le savent. Ce sont des travailleurs saisonniers qui changent continuellement de chantier et d'employeur. Le seul problème, c'est les luttes intersyndicales».

Il n'est pas d'accord avec l'abolition du placement syndical. «Au fond, c'est le seul service que les syndicats offrent encore à leurs membres, se désole-t-il. La Commission de la construction va-t-elle faire une meilleure job? Les travailleurs sont habitués à passer par leur syndicat. Le nouveau procédé est pas mal hybride. Le syndicat peut faire des suggestions à la Commission. On ajoute de la paperasserie. Moi, j'aurais corrigé le système existant, éliminé les abus. Rambo, à la Romaine, il n'avait pas d'affaire là. Il vaut mieux corriger ce qui va mal sans abolir ce qui va bien.»

La Commission Charbonneau et le projet de loi 1

Que pense-t-il de la Commission Charbonneau? «Mon avis n'est ni positif ni négatif. Si la Commission peut exposer la corruption et la collusion, c'est très bien. Mettez les criminels en prison, saisissez leur maison, leurs comptes de banque et leurs biens mal acquis. Mais que la Commission, avant de partir en vacances, donne une liste de noms qui ont fréquenté un club privé, ce n'est pas correct. Ce ne sont pas tous des bandits!»

Et le nouveau projet de loi 1 sur l'intégrité en matière de contrat? Jean Cournoyer s'inquiète du fait qu'une personne simplement soupçonné ou accusé ne puisse plus soumissionner dans le secteur public. «Parce qu'on est soupçonné de quelque chose, ça ne veut pas dire qu'on est coupable. Et de quel crime parle-t-on? Est-ce qu'on va empêcher de soumissionner l'homme qui a triché sa femme ou tous les entrepreneurs qui ont été au club privé 357c?»

À 78 ans, Jean Cournoyer vient de publier son autobiographie, Dans le feu de l'action (Montréal, Éditions de l'Homme, 2012). Il y raconte avec verve et simplicité l'ensemble de son action politique entre 1969 et 1976, «les pires années qu'ait vécues le Québec moderne», écrit-il. Des années qui ont marqué notre histoire et donc notre présent. •

POUR VOUS AIDER À RÉUSSIR
VOTRE STRATÉGIE DE RELÈVE

Cet été, embauchez un stagiaire de l'ÉTS
Une idée de génie!

Nos stagiaires en génie de la construction sont disponibles pour vous aider à réaliser vos projets dès le mois de mai pour des stages d'une durée de 4 à 8 mois.

Faites comme les 304 entreprises satisfaites qui ont embauché 780 stagiaires en génie de la construction au cours de la dernière année.

Contactez-nous dès maintenant afin de planifier l'embauche de votre stagiaire pour l'été.

PRÈS DE 1000 ÉTUDIANTS EN GÉNIE DE LA CONSTRUCTION SERONT DISPONIBLES POUR UN STAGE EN 2013

VOUS RECHERCHEZ :

UN STAGIAIRE EN GÉNIE :
Service de l'enseignement coopératif
stages@etsmtl.ca
http://stages.etsmtl.ca/pr

UN DIPLÔMÉ EN GÉNIE :
placement@etsmtl.ca
http://www.etsmtl.ca/placement

L'ÉTS est une constituante du réseau de l'Université du Québec

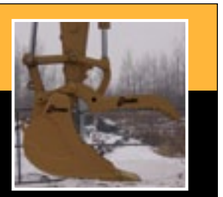
ÉTS Le génie pour l'industrie
École de technologie supérieure

4796125

Nous vous offrons une gamme complète d'accessoires et d'équipements pour le secteur de la machinerie lourde

EXCAVATRICES
- Godets d'excavation
- Systèmes d'attaches rapides
- Godets à fossés
- Grappins de retenue
- Pulvérisateurs à béton
- Grappins de manutention et de démolition
- Dents défonceuses

CHARGEURS
- Godets à usage général
- Systèmes d'attaches rapides
- Châssis porteurs et fourches de manutention
- Godets perforés
- Mâts de manutention
- Godets à roc extra forts



Garier 25 ans
13050, rue Brault
Mirabel (Québec), Canada J7J 1P3
450 437-7794 | 1 800 267-7852
www.garier.ca | info@garier.ca

4802893

T | S | L
TREMBLAY SAVOIE LAPIERRE
AVOCATS
SOCIÉTÉ EN NOM COLLECTIF
CLAUDE LAPIERRE
AVOCAT : Zonage - Agricole - Environnement - Immobilier
Depuis plus de 25 ans au service des entrepreneurs, exploitants de carrières, sablières et usines de béton bitumineux
555, boul. Roland-Therrien, bureau 210, Longueuil QC J4H 4E7
Tél. : (450) 674-4131 Téléc. : (450) 674-4132
clapierre@tslavocats.qc.ca

4793750

TRAFFIC TECH
incorporated

TRAFFIC TECH

- Transport bitume, bunker, émulsion et produit chimique en citerne.
- Transport dimensionnel (machinerie) directement aux chantiers.
- Transport vrac tel que sable, agrégats, asphalte en granule et concentré de minerais de tout genre.
- Transport flat bed de tout genre.

Nous couvrons le **Canada** et les **États-Unis** incluant le **Labrador** et **Terre-Neuve**.

De plus veuillez noter que nous sommes courtier international en transport donc pour toutes vos importations et/ou exportations.

Sans Frais 1.866.390.4307
Contact: Mario Frank Roy • Courriel: froy@traffictech.com

4652438

POUR QUE LA PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE DEVIENNE UNE VALEUR QUÉBÉCOISE

Rencontre avec Yves-Thomas Dorval, président du Conseil du patronat du Québec

Par Jean Brindamour
lois.et.gestion@magazineconstas.com

Gestionnaire, communicateur, conférencier, Yves-Thomas Dorval est président du Conseil du patronat du Québec (CPQ) depuis le 30 mars 2009. En cette période de remise en question des valeurs et des institutions québécoises, ConstAs a voulu mieux connaître la pensée économique et sociale d'un des acteurs les plus engagés en faveur d'un développement économique à la fois responsable et dynamique.

Repère Web www.magazineconstas.com/Lois-et-gestion

Yves-Thomas Dorval, président du Conseil du patronat du Québec

«Le Conseil du patronat du Québec (CPQ), qui existe depuis plus de quarante ans, explique M. Dorval, est une confédération d'employeurs dans tous les domaines, que ce soit les ressources naturelles, la transformation, les services. Les associations comme celles de la construction sont d'ailleurs à l'origine du CPQ. Notre mission a été revue il y a 3 ans et demi: faire que les meilleures conditions soient en place pour assurer la prospérité au Québec.» Ces conditions, le CPQ a voulu les identifier et les promouvoir. «Il faut d'abord avoir une main d'œuvre disponible et de qualité, continue M. Dorval. Lorsque je parle avec Pierre Pomerleau, il m'explique que parfois le problème, ce n'est pas le carnet de commandes, mais la disponibilité de ressources humaines spécialisées. Il faut aussi que ce capital humain ne soit pas plus coûteux qu'ailleurs, d'où l'importance des négociations actuelles dans le secteur de la construction. Le coût doit être concurrentiel. Et je ne parle pas seulement des salaires, mais de l'ensemble de l'enveloppe salariale y compris la portion des taxes sur la masse salariale. Celles-ci sont d'ailleurs 45% plus élevées au Québec que la moyenne canadienne!»

Le président du CPQ tient aussi à signaler le danger du monopole syndical. «Au Québec, note-t-il, la construction est le seul endroit en Amérique du Nord où on doit embaucher des travailleurs syndiqués si les travaux visés sont assujettis (à la loi R-20). On achète ainsi la paix en matière de relations de travail. Ce serait acceptable si cette obligation était toujours assortie d'une règle de pluri-syndicalisation. Dans plusieurs métiers, il y a une concurrence syndicale.

Mais dans d'autres, comme dans l'industrie lourde, il existe parfois un monopole syndical. Et dans ce cas-là, le syndicat peut imposer un contrôle important sur l'embauche ou sur la productivité d'un chantier. Le CRTC existe pour empêcher le monopole dans les médias. Le Bureau de la concurrence pour contrer le monopole d'une entreprise. Pourquoi accepterait-on le monopole d'un syndicat?» De telles caractéristiques, selon Yves-Thomas Dorval, sont d'autant plus nuisibles qu'un contexte économique mondial difficile a un impact direct sur les investissements. «Plusieurs entreprises ont du cash, continue-t-il, mais elles sont prudentes dans le contexte imprévisible actuel. Elles cherchent des endroits où investir et elles ont le choix. Il faut que le Québec fasse attention pour ne pas décourager les entreprises. L'actuel gouvernement a corrigé le tir en partie avec son dernier budget parce que nous, le CPQ et les autres associations patronales, avons fait notre travail de représentation.»

Une réglementation intelligente

Nul ne sera surpris d'apprendre que le fardeau administratif et réglementaire des entreprises au Québec est plus lourd et contraignant au Québec qu'ailleurs au Canada. Dans son Bulletin de la prospérité du Québec 2011, un bulletin publié annuellement par le CPQ, on mentionne le caractère distinct de la province au chapitre de la «paperasse».

Dans un texte publié le 30 juillet 2012, et disponible sur le site du CPQ, le président Dorval pose une excellente question (c'est le titre-même de l'article): «Une réglementation intelligente, est-ce possible?» «Le projet de loi 1, Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics, est un bel exemple de législation qui vise de bons objectifs mais où il y a débordements au niveau de certains moyens, commente M. Dorval. Une réglementation intelligente devrait se concentrer sur l'objectif de résultat. Ici, il est de s'assurer que le donneur d'ouvrage public ait le meilleur rapport qualité-prix de la part des gens qu'il engage. L'objectif est donc louable. Malheureusement le gouvernement a mis en place des dispositions trop lourdes, qui vont beaucoup plus loin que nécessaires. Les certificats de bonne conduite pour les entreprises, c'est bien beau, mais comment va-t-on surveiller les entreprises étrangères? Si un membre dans une entreprise a une tache à son dossier (une simple allégation suffirait!), l'entreprise peut être rejetée. Ces mesures ouvrent la voie à des abus.»

Un exemple de réglementation intelligente par laquelle on insiste sur l'obligation de résultat sans se perdre dans la lourdeur administrative? M. Dorval donne celui de la formation professionnelle: «Les entreprises, lorsqu'elles ne font pas de formation professionnelle, doivent payer une taxe de 1%. Mais si elles choisissent d'en faire, elles ont le choix des moyens et peuvent le faire à leur façon.»

> «Parmi les valeurs québécoises, il faut certainement nommer la prudence normande. On a peur du risque. L'intensité entrepreneuriale est plus faible qu'ailleurs. Les motivations pour se lancer en affaires ne sont pas les mêmes.»

Des finances publiques saines

Une autre condition nécessaire à la prospérité, ce sont des finances publiques saines. «Cela est indispensable, souligne M. Dorval, afin d'établir une fiscalité concurrentielle. Le ratio dette/PIB est trop élevé au Québec. Si on additionne la dette du Québec à celle des villes et à la part de la dette canadienne qui revient aux Québécois, on est plus endetté que les Espagnols avant la récession. Il n'y a eu que la période Lucien Bouchard où l'on a réussi à réduire la dette, mais au prix de l'entretien de nos infrastructures et de la qualité de notre système de santé. L'équilibre n'est pas facile en ces matières. Dans le dernier budget, on a décidé de réduire de 1 milliard et demi de dollars par année les dépenses sur les infrastructures, parce qu'on ne veut pas augmenter la dette aussi vite qu'avant. En théorie et à court terme, c'est une bonne nouvelle pour les contribuables, mais elle n'est pas si bonne, notamment pour les entrepreneurs, car cela va créer un ralentissement dans la rénovation d'infrastructures québécoises qui, par ailleurs, en ont bien besoin. Le gouvernement doit prendre des mesures pour prioriser et contrôler ses dépenses, mais il doit aussi tenir compte des besoins réels en matière d'infrastructures saines.»

Une économie véritablement durable

Une économie durable est également souhaitable, si l'on veut être prospère. Mais Yves-Thomas Dorval pense qu'il faut élargir cette notion souvent galvaudée. «Le développement durable, indique-t-il, ce n'est pas seulement un développement respectueux de l'environnement, c'est aussi une économie rentable et sociale. Il faut agir de façon responsable. Mais il ne faut pas oublier qu'on a un potentiel extraordinaire et qu'il faut pouvoir le libérer. Un potentiel, ce n'est pas une richesse, c'est une possibilité. Il est normal que la population veuille que les entreprises respectent des balises, mais il faut exploiter nos ressources naturelles pour en générer de la richesse. Lorsqu'un nouveau projet est mis en branle, c'est des salaires et des contrats à des fournisseurs en plus des autres retombées économiques. Un mineur sur la Côte-Nord peut gagner 90 000 $ par année; s'il ne travaille pas, c'est des coûts sociaux. Un jeune de 25 ans, dans le nord de l'Alberta gagnera jusqu'à 125 000 $ par année dans l'industrie des sables bitumineux. Cela permet à une société non seulement de conserver, mais d'améliorer son niveau de vie.»

Chef de file Canadien en Assurances Spécialisées

Cautionnements Contrats

Notre expertise en Cautionnements Contrats permet à nos courtiers et entrepreneurs de bâtir de solides relations.

« Fier de soutenir l'industrie canadienne de la construction depuis 1872 »

PRODUITS DISPONIBLES :

CAUTIONNEMENTS :
- Cautionnements de contrats • Cautionnements commerciaux
- Cautionnements pour promoteurs de projets (toutes les provinces sauf le Québec)

ASSURANCES CORPORATIVES :
- Assurance responsabilité des administrateurs et dirigeants
- Crime – 3D / Assurance des institutions financières • Assurance crédit

ASSURANCES DES PARTICULIERS :
- Programme Garantie OR^MD (Habitations et automobiles de prestige)
- Garantie SUPÉRIEUR (Ontario seulement)

LA GARANTIE

4576967

Fier supporteur des courtiers arborant ce logo

140e anniversaire 1872 — 2012

LA GARANTIE, COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'AMÉRIQUE DU NORD

gcna.com

Les freins culturels

L'obstacle principal au Québec pour rejoindre la prospérité de certaines autres provinces canadiennes – et se passer enfin d'une péréquation de plus en plus contestée dans le reste du Canada – est constitué, selon le président du CPQ, par certains traits culturels. «Parmi les valeurs québécoises, souligne-t-il, il faut certainement nommer la prudence normande. On a peur du risque. L'intensité entrepreneuriale est plus faible qu'ailleurs. Les motivations pour se lancer en affaires ne sont pas les mêmes. La motivation des Québécois, c'est de ne pas avoir de patron, de pouvoir fixer ses heures. On oublie que lorsqu'on démarre une entreprise, on ne peut pas compter son temps ! Je fais des sondages depuis 33 ans sur les valeurs, poursuit-il, et la première valeur des Québécois francophones, c'est la joie de vivre, la qualité de vie. La première valeur des Anglo-Saxons, qu'ils soient du Québec ou du reste du Canada, c'est le sens du devoir. La dynamique est différente.»

Ce trait a des conséquences sur l'ensemble de notre vie politique et économique: «Pour toutes les professions qui touchent aux relations humaines, poursuit Yves-Thomas Dorval, la confiance des Québécois a augmenté. Dans les vingt dernières années, la confiance envers les médecins a augmenté de 11%. Pour les enseignants de 10%. Mais pour toutes les activités qui ont rapport à l'argent, la confiance a baissé considérablement. Et c'est envers les gens d'affaires qu'elle a le plus diminué avec 29%. Et ces données datent d'avant la Commission Charbonneau!!! On assiste à une véritable crise de confiance envers les gens d'affaires. Lorsqu'on demande qui devrait tenir la plus grande place dans les décisions quant à l'avenir du Québec, les groupes communautaires arrivent en premier, suivis des scientifiques. Les gens d'affaires sont derniers. Voilà un enjeu important qui nous touche directement.»

L'enjeu de la communication

Dans le contexte d'un «printemps érable» qui a remis à la mode un certain anticapitalisme, comment influencer une opinion publique bombardée de discours hostiles à la libre entreprise et au secteur privé? «Le Québec francophone demande toujours à l'État d'intervenir, se désole Yves-Thomas Dorval. Notre fonction publique est trop grosse. D'où l'importance pour le CPQ d'encourager les investissements privés. C'est l'opinion publique qui peut avoir de l'influence sur les décisions de ceux qui nous gouvernent. Si l'on veut des grands projets, on a besoin de l'appui du grand public. Pour ce faire, il faut créer un climat propice et éviter de faire la leçon. Il faut s'adapter à la culture de nos publics cibles. On doit savoir comment mieux dialoguer et comment rejoindre les Québécois dans leurs émotions profondes. Ce qu'ils veulent, c'est de conserver ou améliorer leur qualité de vie. Or, pour y arriver, il faut de la prospérité économique, il faut des investissements privés. Ultimement, la prospérité économique doit devenir une valeur aussi importante que la joie de vivre. La joie de vivre à crédit ne peut durer éternellement. On doit être en mesure de mieux expliquer que pour libérer le potentiel du Québec, l'État ne peut tout faire, qu'il faut des entreprises, que chaque individu a un impact important. Il ne faut plus que les gens se sentent impuissants. On fait face à de nouvelles tendances inquiétantes : par exemple le mouvement de la décroissance conviviale est de plus en plus fort sur le Web et sur les réseaux sociaux. La réalité cependant, c'est que la qualité de vie, à laquelle on tient tant, a aussi besoin d'une prospérité économique pour se réaliser. Mais il y a une certaine élite intellectuelle qui est très efficace pour communiquer son message et elle dispose d'un vaste réseau de relayeurs, alors que le monde corporatif n'a pas appris à relayer son point de vue avec la même efficacité. Pourtant notre réussite dépend de cela. Le succès des constructeurs de routes et grands travaux relève en partie des travaux découlant des investissements publics, mais ceux-ci dépendent de la capacité financière de l'État de les mettre de l'avant, qui dépend elle-même de la performance de l'économie. Par ailleurs, leur succès s'appuie aussi sur des investissements privés qui, eux-mêmes, dépendent de l'adhésion de la population.»

Heureusement, Yves-Thomas Dorval croit au gros bons sens des Québécois. «Cependant, poursuit-il, ils ont besoin d'informations et il est important pour des groupes comme le CPQ et l'ACRGTQ d'investir dans les communications. Quand la construction va, tout va, comme on dit. La grande majorité des investissements requièrent de la construction: un hôpital, une université, un laboratoire,

TUVICO

FORTIER 2000 LTÉE

ISO 9001 : 2000

Vos partenaires en matière de produits de béton préfabriqué

4620, boul. Talbot
Laterrière (Québec) G0V 1K0
Tél.: 418 696-0696
Téléc.: 418 696-0954

Membre du Le Groupe Riverin inc.

146, rue Commerciale
Saint-Henri-de-Lévis (Québec) G0R 3E0
Tél.: 418 882-2205
Téléc.: 418 882-2067

4651599

un hangar exigent de la construction. Pour aider une région ou une industrie, on a besoin de routes adéquates et sécuritaires. Tout passe par la construction. Elle est au cœur de la prospérité. Mais elle se doit d'être efficace. Il faut de la rapidité, des prix adéquats et ne pas modifier constamment les plans en cours de route, d'où la nécessité de bien planifier les travaux dès le départ.» Malgré cette crise de confiance que le Québec inc. subit actuellement, Yves-Thomas Dorval demeure optimiste: «La situation géopolitique du Québec est tout de même un atout, juge-t-il. Oublions les carrés rouges. On a quand même une certaine stabilité au Québec, de bonnes ressources humaines, des diplômés (quoique ce ne soit pas toujours dans les bons domaines!). On a une diversité économique incomparable, plus grande que l'Ontario, concentré sur l'automobile, ou que l'Alberta, dont l'économie tourne autour des hydrocarbures. Un autre de nos atouts est la créativité québécoise. Nous regorgeons d'inventeurs, de chercheurs, d'artistes. Il est vrai que l'on commercialise souvent mal cette créativité. Mais je répète souvent ce mot d'Albert Einstein: "Pour avoir les résultats que vous n'avez jamais eus, il faut faire ce que vous n'avez jamais fait."» Il faudra innover non seulement pour bâtir, mais aussi pour persuader! •

«On a quand même une certaine stabilité au Québec, de bonnes ressources humaines, des diplômés (quoique ce ne soit pas toujours dans les bons domaines !). On a une diversité économique incomparable, plus grande que l'Ontario, concentré sur l'automobile, ou que l'Alberta, dont l'économie tourne autour des hydrocarbures.»

COMMISSION CHARBONNEAU

Un rôle majeur pour l'ACRGTQ

Repère Web www.magazineconstas.com/Lois-et-gestion

Par Annie Saint-Pierre
lois.et.gestion@magazineconstas.com

Les travaux de la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction ont monopolisé les débats portant autour de l'industrie de la construction depuis les derniers mois et l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) y est bien représentée pour défendre les intérêts de ses membres et des quelque 2500 entrepreneurs œuvrant dans le secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction.

Me Denis Houle, l'un des trois avocats mandatés par l'ACRGTQ, rappelle que cette Commission d'enquête, que préside l'Honorable France Charbonneau, analyse l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction. Il est notamment question des ministères et des organismes publics comme principaux donneurs d'ouvrage au Québec. Il est aussi question des contrats donnés dans le domaine de la santé et de l'éducation. Elle a par ailleurs déjà entamé l'examen des contrats publics octroyés par les municipalités québécoises, dont Montréal et Laval. Il est déjà convenu que la Commission examinera aussi le rôle et le comportement de certaines sociétés d'État, dont Hydro-Québec, le second donneur d'ouvrage en contrats publics au Québec après le ministère des Transports. Aussi, les travaux de la Commission continueront de se pencher sur l'infiltration du crime organisé dans l'industrie de la construction.

Mandat

Les trois avocats mandatés par l'ACRGTQ, ont comme mandat de s'assurer notamment à veiller et à préserver la réputation des employeurs de l'industrie pendant les travaux de la Commission Charbonneau. De plus, elle s'est donnée le mandat de faire partie de la solution, par la rédaction d'un rapport pour souligner à la Commission ses commentaires et suggérer des recommandations avant que cette dernière ne rédige son rapport final.

Me Houle, secondé par Me Simon Bégin et de Me Isabelle Pipon, agiront afin de permettre aux acteurs de l'industrie de la construction de retrouver leurs lettres de noblesse. «On sait que depuis quelques années, les médias ont accordé beaucoup d'importance aux problèmes de corruption dans l'industrie et plusieurs, parmi les chroniqueurs et la population, peuvent penser que, malheureusement, c'est généralisé à l'ensemble des entrepreneurs», lance-t-il.

En contre-interrogeant les témoins entendus à la Commission Charbonneau, l'avocat s'assure de protéger la crédibilité des entrepreneurs en construction en rétablissant les faits. «Je recherche surtout à faire la démonstration que, bien qu'il existe de la collusion et de la corruption chez les entreprises, les firmes de génie conseil et les fonctionnaires municipaux, ce n'est qu'une partie infime des gens qui est impliquée. C'est limité, c'est un nombre très restreint d'entrepreneurs», souligne Denis Houle.

Dans ce contexte, rappelons que l'ACRGTQ représente le secteur du génie civil et voirie de l'industrie de la construction, le

«On s'attend à un examen complet de ce qui se fait dans les ministères. Ensuite, sans que l'on sache de façon précise quels sujets seront véritablement abordés, on sait que la Commission va s'attarder aux sociétés d'État, dont notamment Hydro-Québec», prévoit Me Houle.

plus visé par les travaux de la Commission d'enquête, dans lequel œuvre plus de 2 500 entrepreneurs en construction. Les témoins entendus par la Commission n'ont identifié à peine qu'une douzaine d'entre eux.

La preuve

Les travaux de la Commission amorcés en juin, l'ancien président de l'Unité anticollusion Jacques Duchesneau a été entendu avant l'ajournement des audiences qui ont repris en septembre dernier.

À l'automne, la Commission s'est intéressée d'abord à l'historique de la mafia en entendant des experts sur le sujet. Il a été démontré que les familles concernées, initialement installées à New York, se sont établies ensuite à Toronto et à Montréal pour différents intérêts commerciaux dont l'infiltration de l'industrie de la construction.

Le clan Rizzuto a particulièrement été ciblé, étant celui qui était localisé à Montréal à la fin des années 90 et au début des années 2000. Une faction calabrese, alors ancrée à Toronto, a depuis pris la direction de Montréal après l'emprisonnement de Vic Rizzuto aux États-Unis et l'assassinat du père et du fils Rizzuto, selon les témoins-experts entendus.

Par la suite, la Commission a entendu Lino Zambito, de Infrabec, entrepreneur en construction. M. Houle rappelle la teneur de ses propos percutants : «C'est un témoin de faits, bien préparé, qui a une mémoire phénoménale utile pour la Commission. C'est un témoin qui a expliqué comment le système collusionnaire s'est installé à Montréal avant que lui-même ne devienne un entrepreneur et s'incruste dans ce système», mentionne Me Houle

Spécialisé dans les égouts et les aqueducs, l'entreprise de M. Zambito s'est glissée dans le système. Il a identifié des fonctionnaires de la Ville de Montréal impliqués, comme M. Gilles Surprenant et Luc Leclerc.

«Ces deux témoins ont fourni des précisions à la juge Charbonneau sur le fonctionnement des prix gonflés pour l'octroi des contrats et des fausses réclamations autorisées lors de la surveillance des chantiers», mentionne l'avocat de l'ACRGTQ.

Suite des auditions en janvier

La juge France Charbonneau a ajourné ses travaux le 29 novembre dernier. La reprise se fera le 21 janvier. «On s'attend à un examen complet de ce qui se fait dans les ministères. Ensuite, sans que l'on sache de façon précise quels sujets seront véritablement abordés, on sait que la Commission va s'attarder aux sociétés d'État, dont notamment Hydro-Québec», prévoit Me Houle.

Le mandat des avocats de l'ACRGTQ sera le même, soit celui de défendre les intérêts et la sauvegarde de la réputation des entrepreneurs œuvrant honnêtement dans l'exécution des travaux de génie civil et voirie. Il est prévisible que la preuve qui sera entendue viendra corroborer beaucoup d'éléments qui ont été avancés jusqu'à maintenant par des témoins de faits. •

LE MTQ EN 2013 : ENVIRONNEMENT ET INTÉGRITÉ

Entretien avec Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe

Par Claude Bourget
lois.et.gestion@magazineconstas.com

Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe au MTQ, y pilote la Direction générale des infrastructures et des technologies, soit la plus haute entité du Ministère en matière d'infrastructures. On comprend dès lors l'importance de ses idées et propos pour l'ensemble des acteurs du génie civil et voirie, et c'est pourquoi ConstAs se fait un devoir de l'interviewer à chaque début d'année, à la veille du congrès annuel de l'ACRGTQ, au moment où s'enclenche la poursuite des projets et se mettent en branle les activités nouvelles. Que sera donc 2013 ?

Repère Web www.magazineconstas.com/Lois-et-gestion

Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe au MTQ

Anne-Marie Leclerc. — Nous avions parlé l'année dernière de problématiques en environnement, dont celle des bruits de chantier. Nous continuons à avancer sur ce large volet, et nous continuerons d'y insister tout au long de 2013. La qualité des ouvrages, bien entendu, et celle de l'ensemble de l'œuvre, demeure fondamentale à nos yeux, mais nous tenons également à le faire dans le respect intégral des normes environnementales, suivant en cela les exigences actuelles d'une bonne pratique. Nous sommes persuadés, pour bien les connaître, que les entrepreneurs nous suivent sur cette voie, mais il y a trop souvent écueil à la bonne interprétation des lois et règlements, en effet plutôt complexes par moments. Aucune mauvaise volonté ici, mais en cette matière, les liens de cause à effets, entre une clause et un résultat, un geste et son bienfait pour notre environnement, ne sont pas si clairs une fois sur le terrain, au milieu de mille préoccupations — et je parle aussi bien pour nos propres intervenants. C'est pourquoi nous sommes à réaliser des outils de formation et de perfectionnement communs. Je dis communs parce qu'ils s'adresseront à tous, donneurs d'ouvrages, maîtres d'œuvre, entrepreneurs et fournisseurs, en passant par nos ingénieurs et techniciens, tout comme ceux des ingénieurs-conseils et des entrepreneurs, sans oublier, bien entendu, nos inspecteurs eux-mêmes. Toutes sortes de notions de bases y seront couvertes autour du dénominateur commun qu'est le chantier, par exemple en ce qui a trait à l'érosion, au contrôle des sédiments, à l'entretien des fossés ou à la surveillance environnementale des travaux. Évidemment, le ministère de l'Environnement

(MDDEFP) et celui des Ressources naturelles sont auprès de nous, assis autour de la table, pour suivre et certifier ce développement. Nous voyons là trois ministères en concertation, qui s'assurent à la fois de la cohésion environnementale et de la pleine faisabilité technique des apprentissages, afin qu'une fois en place, concrètement, il n'y ait ni heurts ni mauvaises surprises, du moins dans la mesure du raisonnable.

Q. À ce titre, y-a-t'il une forme de consultations auprès des entrepreneurs, par exemple quant à l'application de certains règlements, ou à certains règlements eux-mêmes qui pourraient être, sinon excessifs, du moins mal conçus ou déformés dans leur usage, par rapport à la réalité du terrain ?

R. Je vous répondrai qu'une fois les grands modules en place, nous passons à l'étape des projets pilotes, et que ce sont ces projets qui tiendront lieu de consultations et de guides, cela très concrètement, non pas en réaction à une simple idée de projet ou à quelques anecdotes de départ, mais à même l'articulation véritable du programme, en tous ses éléments et rouages. Question de partager une référence, de regarder vers du solide. Tests à l'interne, oui, avec des répétitions générales, mais tests également auprès des entrepreneurs, assurément. D'autre part, nous voyons un cadre d'exécution évolutif, non pas statique, ce qui nous laisse un bel espace de manœuvre en fait d'ajustements et de bonifications.

« N'oubliez pas que toute confusion dans l'application des lois et règlements, sur les chantiers, non seulement annule leur effet, mais atteint aussi la qualité générale des travaux, allonge indûment les délais, coûte cher à tous. Nous devons faire, autant que possible, l'économie des litiges. »

Échangeur de l'autoroute 50 et du Chemin Kilmar. Photothèque Transports Québec, Denis Béchard.

J'ajouterais que les entrepreneurs sont nombreux et que, de notre côté, au Ministère, nous nous déployons en 14 directions territoriales. La décentralisation et la régionalisation, importantes en soi, posent cependant le défi de l'harmonisation des pratiques. On ne peut s'attendre à ce que tous, partout, en même temps, comprennent une même notion. Des outils d'interprétation doivent exister et servir à chacun, qui d'ailleurs serviront également de mémoire, je dirais de mémoire dans l'application.

Notez que, contrairement aux années 90, une nouvelle génération de professionnels en infrastructures nous arrive, une forte relève, et que si la génération précédente a fini par adopter des réflexes de surveillance et de précautions environnementales, elle ne les communique pas suffisamment. Or, il faut tâcher de recréer ces réflexes, d'ailleurs en mieux, chez et avec les jeunes. Entendons-nous bien : la jeune génération est plus sensible au domaine et se présente ainsi, mais de la sensibilité à l'acte, il y a des étapes, un façonnage. C'est pourquoi il faut écrire et dire, informer plus qu'avant, laisser des traces en sus des règlements et des lois. Transmettre, c'est cela, et pour perfectionner il faut d'abord connaître. Je crois que cette obligation n'est pas moins réelle chez les entrepreneurs.

Donc, 2013, au MTQ, sera environnementale.

Oui, dans la formation et la clarté. N'oubliez pas que toute confusion dans l'application des lois et règlements, sur les chantiers, non seulement annule leur effet, mais atteint aussi la qualité générale des travaux, allonge indûment les délais, coûte cher à tous. Nous devons faire, autant que possible, l'économie des litiges.

Je dis donc oui, mais le MTQ est également habité par la grande priorité gouvernementale, qui est celle de l'intégrité, de l'éthique, de la transparence. Cette priorité est une urgence et prend la toute première place, je vous l'affirme. Le rapport Duchesneau a déjà donné lieu à des actions concertées entre le Conseil du Trésor et le MTQ, et nous sommes présentement plongés dans les questions de gouvernance et d'imputabilité. Mais bien des dispositions viendront s'ajouter, qui protégeront davantage l'intégrité de chacun et qui favoriseront chez tous le partage des plus hautes valeurs d'administration publique. Il nous faudra de plus appliquer à notre administration, jour après jour, point par point, la nouvelle législation promise. Beaucoup de travail en perspective, mais compte tenu des événements, tout cela nous tient à cœur et le défi en vaut vraiment la peine.

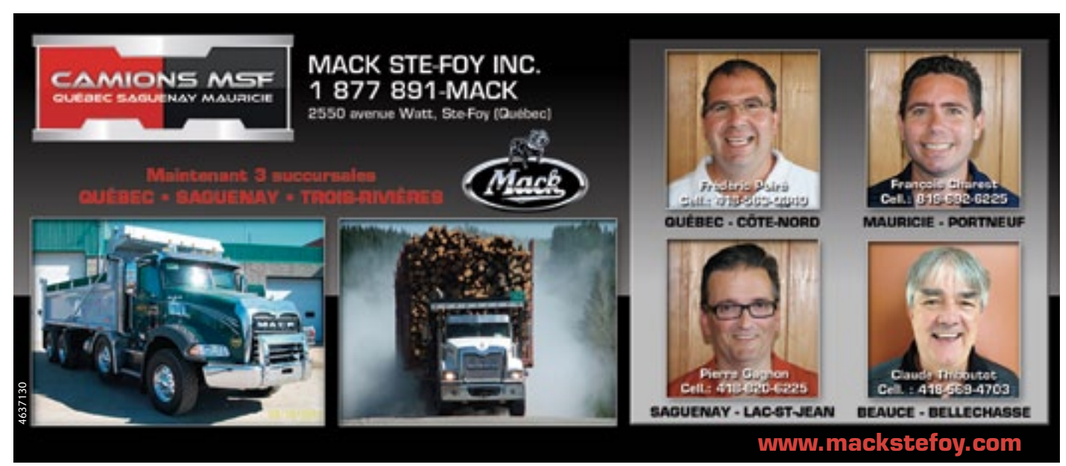
Celui donc d'offrir une meilleur garantie d'intégrité et de transparence dans tout l'appareil du MTQ ?

En effet. Les routes, les infrastructures publiques sont des biens... publics, et il va de notre responsabilité de les garantir à ce chapitre, en conformité avec les règles d'éthique les plus sévères. Nous serons tous gagnants à terme. Surtout qu'il faut le dire, le domaine de la construction, sans même juger ici du vrai et du faux, a été mis à mal. Il n'y a pas de raccourci possible et nous devons tout faire à la fois pour assurer le plus haut niveau d'intégrité et pour démonter la chose sur demande, prouver publiquement cette intégrité. Tout le gouvernement va avancer sur cette voie et nous allons suivre avec beaucoup d'ardeur et de volonté. L'intégrité, c'est aujourd'hui notre grand leitmotiv.

Les fonctions fondamentales du MTQ, ses programmes, son calendrier en seront-ils affectés ?

Il ne faut pas. Tout ce que j'ai dit sur la priorité environnementale tient bon. Tout ce qui concerne la qualité des travaux est incontournable. La sécurité des travailleurs aussi. Nous devons redoubler d'efforts collectivement, nous, les entrepreneurs et les individus eux-mêmes, surtout, qui doivent demeurer attentifs en tout temps à la dimension sécuritaire. De la vigilance, de grâce ! Nous nous requestionnons à chaque année au MTQ, et nous savons les entrepreneurs très concentrés sur ces questions, mais il faut faire encore plus de renforcement auprès des travailleurs et ne jamais accepter un comportement téméraire. Les risques sont d'awilleurs pris par les plus expérimentés, qui souvent développent, par la force de l'habitude, un faux sentiment de sécurité, une confiance exagérée en eux-mêmes ou dans une organisation, un système, un outil. De notre côté, nous allons insister encore plus fortement sur les usagers de la route, les faire ralentir d'avantage et les faire croire, pour ainsi dire, à la signalisation. Nous allons répéter les campagnes, dont la campagne Orange, continuer la formation et l'information par le 511, continuer à élargir notre présence sur le Web. Mais le MTQ a ses limites, et c'est la collectivité qui peut le plus. Évitons l'évitable, c'est mon message. Avec intégrité. •

« Le MTQ est habité par la grande priorité gouvernementale, qui est celle de l'intégrité, de l'éthique, de la transparence. Cette priorité est une urgence et prend la toute première place, je vous l'affirme. Bien des dispositions viendront s'ajouter, qui protégeront davantage l'intégrité de chacun et qui favoriseront chez tous le partage des plus hautes valeurs d'administration publique. »



Votre **solution**
Notre **engagement**

Komatsu vous offre une gamme d'équipement exceptionnelle par la diversité, la qualité et la technologie. Les machines Komatsu sont **efficaces**, **fiables** et **productives**. Le système Komtrax™ vous assure un contrôle complet.

La mission de Équipement SMS consiste à veiller à ce que votre investissement se traduise en productivité et en rentabilité. Pour cela, nos **représentants en Support de produit** vous conseillent sur nos programmes de garantie, nos programmes d'entretien et d'optimisation de vos équipements.

ÉQUIPEMENT SMS

Région Est : **1 800 881-9828**
Région Ouest : **1 866 458-0101**
www.**smsequip**.com

KOMATSU

4795952

LA GESTION DES RISQUES

Ou comment protéger son actif le plus précieux

Repère Web www.magazineconstas.com/Lois-et-gestion

Par Jean Pascal Lavoie
lois.et.gestion@magazineconstas.com

Une entreprise qui négligerait l'entretien de son parc d'équipement ou le contrôle de la qualité de ses produits s'exposerait à des risques mettant en péril sa survie même. Pourtant, de trop nombreuses entreprises négligent la gestion des risques de l'un de leurs actifs les plus précieux : leur réputation.

Serban Teodoresco, président de Preventa

Serban Teodoresco, chercheur et président de Preventa, une entreprise de gestion des risques, souligne que les actifs intangibles, comme la marque de commerce et la réputation, peuvent compter pour plus 80 % de la valeur d'une entreprise. Il cite en exemple GE, dont la valeur des actifs intangibles compte pour 80 % de la valeur totale de l'entreprise. Chez Coca-Cola, la valeur de ces actifs atteint 90 % de la valeur de l'entreprise.

« Les actifs intangibles sont ce qui crée la valeur d'une compagnie, note le chercheur. Nous en avons un exemple avec SNC-Lavallin. L'entreprise n'a rien perdu de ses capacités techniques, mais sa valeur a chuté de plus de 20 % en raison d'atteintes à sa réputation. »

La meilleure méthode pour gérer ce type d'actifs est la gestion dynamique des risques. L'approche classique en gestion des risques est celle de la conformité réglementaire, qui évalue des centaines de risques potentiels et leurs impacts. Pour M. Teodoresco, cette approche est loin d'être suffisante pour gérer des actifs tels que la réputation et la marque de commerce. « Une entreprise doit avoir une approche en gestion de risques qui apporte de la valeur, pas seulement de la conformité. »

Dans une étude publiée par le Centre interuniversitaire de recherche et d'analyse des organisations (CIRANO) en avril 2012, M. Teodoresco et Mme Nathalie Demarcellis-Warin proposent un modèle d'entreprise qui applique une gestion dynamique des ris-

ques en matière de réputation. «L'entreprise doit d'abord considérer sa réputation comme son actif le plus sensible. […] Elle met en place les mécanismes et les outils qui lui permettront de gérer, d'améliorer et de protéger activement sa réputation. La culture d'entreprise est en harmonie avec sa réputation.»

Selon cette approche de gestion des risques, M. Teodoresco définit le risque en tant que déviation possible par rapport à l'objectif stratégique poursuivi. «Ce concept est important puisqu'il permet de se concentrer sur les facteurs qui font dévier de l'objectif. Ainsi, nous pouvons gérer ces facteurs de risque, et non seulement la crise lorsqu'elle survient.»

Évidemment, la meilleure gestion des risques ne peut empêcher des facteurs externes, hors du contrôle de l'entreprise, de provoquer une crise. En fait, des études ont démontré que sur une période de cinq ans, une entreprise a 80% de chances de traverser une crise qui lui fera perdre jusqu'à 20% de sa valeur. «Grâce à une bonne gestion des risques, on peut éviter beaucoup de crises. Mais il faut néanmoins se préparer à ces crises et savoir bien les gérer lorsqu'elles surviennent, convient M. Teodoresco. Par contre, et bien peu de gens le savent, il faut aussi se préparer à l'après-crise.»

Selon le chercheur, cette après-crise est cruciale pour la survie de l'entreprise et peut même se révéler une opportunité de croissance importante. Le travail n'est pas terminé simplement parce que la crise l'est. «Si l'on s'est doté d'un bon programme de récupération d'après-crise, les effets peuvent être très positifs et augmenter la valeur de notre entreprise.»

Ainsi, dans le cas d'une crise qui affecterait la réputation de l'entreprise sans toucher à ses capacités opérationnelles, une récupération bien gérée peut repositionner positivement l'entreprise dans l'œil du public. Les exemples et contre-exemples sont d'ailleurs nombreux. Dans leur étude du CIRANO, les chercheurs citent la campagne de Greenpeace contre Nestlé, qui achetait de l'huile de palme auprès d'un fournisseur soupçonné de détruire la forêt tropicale et l'habitat des orangs-outans. Le cours des actions de Nestlé a chuté en quelques jours, mais l'entreprise s'est rapidement ressaisie, annonçant un partenariat avec une fondation de protection de la forêt et sa participation à une table ronde pour une huile de palme durable. Ces actions ont même été saluées par Greenpeace. Mais encore fallait-il que Nestlé saisisse la valeur qu'avait sa réputation.

«Trop souvent, les entreprises négligent de gérer leur réputation, ou encore, elles considèrent la gestion de la réputation comme une activité plutôt qu'un actif. La réputation n'est pas une activité de marketing ou de relations publiques. Comme c'est un actif, il faut le gérer comme tel», conclut M. Teodoresco. •

> L'approche classique en gestion des risques est celle de la conformité réglementaire, qui évalue des centaines de risques potentiels et leurs impacts. Pour M. Teodoresco, cette approche est loin d'être suffisante pour gérer des actifs tels que la réputation et la marque de commerce. «Une entreprise doit avoir une approche en gestion de risques qui apporte de la valeur, pas seulement de la conformité.»

La FORCE indéniable de STRONGCO

Votre fournisseur de solutions en matière de machinerie lourde

Strongco est dévouée au succès de sa clientèle. Nous comprenons vos besoins en matière d'équipement et nous vous proposons un service après-vente exceptionnel grâce à nos techniciens formés en usine et à la disponibilité d'un inventaire important de pièces d'origine pour vous permettre de maintenir votre parc d'équipement efficace et productif.

Des individus forts
Des marques fortes
Des engagements forts

Ontario
Grimsby 800-668-9575
Kitchener 800-265-2488
London 800-265-4762
Mississauga 800-268-7004
Orillia 855-325-5290
Ottawa 800-822-3308
Sudbury 800-267-9833
Thunder Bay 800-465-5080

Québec
Baie-Comeau 866-996-3091
Boucherville 877-674-8380
Chicoutimi 800-323-1724
Laval 800-363-6789
Sainte-Foy 800-463-2662
Trois-Rivières 855-840-0828
Val-d'Or 800-561-4192

Atlantic
Dartmouth 800-565-1916
Moncton 800-332-3338
Mount Pearl 888 542-2202

Alberta
Acheson 877-948-3515
Calgary 800-342-6523
Grande Prairie 888-513-9919
Red Deer 866-950-3473

Concessionnaire agréé de Volvo Construction Equipment, Terex Cedarapids, Dressta, Allied, Esco, et Major Wire.

Joignez le concessionnaire Strongo de votre région pour en savoir davantage sur la gamme complète d'équipements et de services que nous vous offrons.

STRONGCO
www.strongco.com

D65-17

De Komatsu – Les experts en tracteurs

KOMATSU CARE
ENTRETIEN GRATUIT

Encore une fois, Komatsu a rendu une formidable machine encore meilleure. Le nouveau D65-17 augmente la productivité et offre un confort supérieur à l'opérateur tout en diminuant les coûts d'exploitation. Autant de façons d'améliorer vos résultats.

- L'efficace moteur Tier 4 Interim de Komatsu et sa boîte de transmission automatique dotée d'un convertisseur de couple à blocage automatique du moteur permettent de maximiser le rendement tout en économisant du carburant.
- Le train de roulement PLUS (longévité accrue) est installé sur tous les modèles de série, ce qui permet de réduire encore davantage nos faibles coûts d'exploitation.
- La garantie Komatsu Care offre l'entretien gratuit du Tier 4, y compris le remplacement des filtres KDPF.
  Communiquez avec votre distributeur Komatsu pour plus de détails.

KOMATSU®

www.komatsuamerica.com

4622275

ASSURANCE-EMPLOI

Des changements sans trop de conséquences, selon la commissaire

Par Jean Pascal Lavoie
lois.et.gestion@magazineconstas.com

Le 6 janvier dernier, entrait en vigueur les modifications au régime d'assurance-emploi. Depuis, les exigences relatives à la recherche d'emploi raisonnable et à ce que constitue un emploi convenable ont été précisés. Trop, peut-être, pour certains secteurs, comme celui de la construction ? Judith Andrew, la commissaire représentant les employeurs à la Commission de l'assurance-emploi du Canada, ne le croit pas.

Repère Web www.magazineconstas.com/Lois-et-gestion

Judith Andrew, commissaire à la Commission de l'assurance-emploi du Canada

« Les changements instaurés au régime ne sont pas si grands. Il a toujours été compris que le prestataire d'assurance-emploi a l'obligation de se chercher un emploi pendant la durée de ses prestations, note la commissaire. Ces mesures ont simplement été précisées »

L'objectif annoncé par le gouvernement est d'assurer un meilleur arrimage entre les emplois disponibles et les chercheurs d'emploi, dans ce cas-ci, les prestataires de l'assurance-emploi. Ainsi, ces derniers doivent effectuer une recherche quotidienne d'un emploi convenable et être en mesure de soumettre des preuves de cette démarche sur demande.

C'est sur cette notion d'emploi convenable que l'industrie de la construction a émis des réticences. Selon les nouvelles règles, un emploi convenable se définit selon six critères : les circonstances personnelles (état de santé, situation familiale), les conditions de travail, les heures de travail, le temps de déplacement, le type de travail, et le salaire. Ces deux derniers critères varient selon les antécédents d'assurance-emploi du prestataire et la période durant laquelle des prestations lui sont versées.

Ainsi, trois catégories de prestataires pour lesquels le type de travail et le salaire varient ont été créées. D'abord, le travailleur de longue date a versé au moins 30% des contributions annuelles maximales à l'assurance-emploi pendant au moins sept années sur dix. De plus, il a touché moins de 35 semaines de prestations au cours des cinq dernières années. Pour cette catégorie de travailleurs, l'emploi qu'il doit chercher est le même, à au moins 90% de la rémunération précé-

dente, pour les 18 premières semaines de prestations. Ensuite, l'emploi doit être similaire et la rémunération à 80% de la précédente.

La seconde catégorie de prestataires, les fréquents, comprend les travailleurs qui ont fait au moins trois demandes de prestations et ont bénéficié de 60 semaines ou plus de prestations au cours des cinq dernières années. Les fréquents doivent dès les premières six semaines s'intéresser à un emploi similaire à 80% de la rémunération. Ensuite, c'est la règle du tout type d'emploi à 70% du salaire qui s'applique.

Finalement, les autres prestataires, les occasionnels, n'ont que six semaines pour retrouver le même type d'emploi, à 90% du salaire précédent. Ensuite, jusqu'à la 18e semaine, un emploi similaire à 80% de la rémunération est considéré comme convenable. Ce délai franchi, tout emploi à 70% de la rémunération est considéré convenable.

Les travailleurs saisonniers, dont font partie une grande partie des travailleurs de la construction, se retrouvent dans la catégorie des prestataires fréquents. En théorie, après six semaines d'assurance-emploi, ils doivent accepter tout type d'emploi à 70% de leur rémunération précédente. L'une des craintes de l'industrie est que cette situation n'exerce une pression à la hausse sur les salaires pour compenser le manque à gagner des travailleurs pendant la saison morte.

Pour Mme Andrew, cette situation est très hypothétique. «Les salaires dans l'industrie de la construction sont sûrement assez intéressants pour qu'un travailleur ne soit pas obligé d'accepter un emploi chez Tim Horton's où la rémunération est probablement inférieure à 70% de son salaire habituel.»

La commissaire note aussi que le taux de base pour le calcul des prestations s'établit à 55% de la rémunération hebdomadaire moyenne assurable et que le maximum assurable est de 47 400$. Un prestataire ne peut donc recevoir plus de 501$ par semaine

«Il faut savoir qu'il y a plusieurs employeurs qui ont un réel besoin de main-d'œuvre. Les travailleurs sont donc toujours avantagés en acceptant un emploi convenable plutôt que d'être sur l'assurance-emploi», souligne-t-elle.

Placement de la main-d'oeuvre

Du côté du travailleur de la construction, qui bénéficie du système de placement de la main-d'oeuvre, les changements à l'assurance-emploi créent de l'incertitude. Jusqu'à maintenant, le placement de la main-d'oeuvre libérait le travailleur de son obligation de démontrer ses efforts de recherche d'emploi puisque le syndicat s'en chargeait pour lui. Il semble que la situation mérite encore certaines clarifications.

«C'est un peu plus compliqué pour le secteur de la construction à cause du régime de placement de la main-d'oeuvre, convient Mme Andrew. Nous avons demandé des précisions au gouvernement, mais nous n'avons pas encore eu de réponse. Mais l'intention qui a guidé ces changements est d'aider les travailleurs à se trouver un emploi. Donc, si le travailleur reste sur la liste de placement, j'imagine que ça sera pris en considération comme démarche de recherche d'emploi. Évidemment, s'il est en haut de la liste et refuse les opportunités… S'il y a des emplois disponibles, c'est important que le travailleur les considère.»

«J'imagine qu'il y aura certains ajustements. Nous verrons à l'usage, mais je ne vois pas dans ces modifications à l'assurance-emploi d'incitatifs à changer de métier, à moins que ne se présente une opportunité d'améliorer son sort», conclut Mme Andrew. •

Les travailleurs saisonniers, dont font partie une grande proportion des travailleurs de la construction, se retrouvent dans la catégorie des prestataires fréquents. En théorie, après six semaines d'assurance-emploi, ils doivent accepter tout type d'emploi à 70 % de leur rémunération précédente.

VERS LES COMITÉS DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Québec fait un pas de plus

Par Magalie Hurtubise
lois.et.gestion@magazineconstas.com

Plusieurs moyens sont à la disposition des entrepreneurs qui souhaitent régler ou anticiper un conflit, parmi lesquels on peut compter la médiation et le recours aux tribunaux. Ces méthodes sont parfois de longue durée et requièrent d'importants déboursés, mais ce ne sont pas les seules manières de procéder. Il existe également des comités de règlement de différends (CRD), autrement connus sous l'appellation anglaise de «dispute resolution boards», qui sont utilisés mondialement dans plusieurs domaines, notamment celui du transport.

Repère Web www.magazineconstas.com/Lois-et-gestion

Gerald McEniry, conseiller principal pour la compagnie Revay et Associés, ingénieur civil et spécialiste dans le règlement des différends.

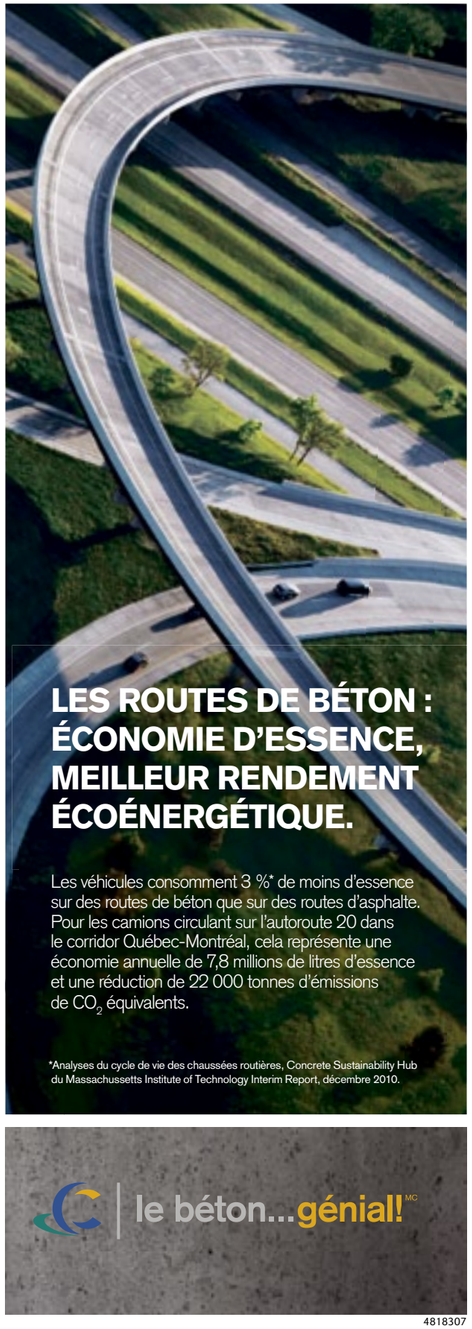
Le conseiller principal de la compagnie Revay et Associés, Gérald McEniry, également ingénieur civil et spécialiste dans le règlement des différends, propose un regard d'expert sur ces comités encore peu connus au Québec.

Le donneur d'ouvrage et l'entrepreneur conviennent, à travers leur contrat, de résoudre leurs différends par le biais d'un comité de règlement des différends qui est formé de trois expe rts dont le rôle est d'assister les parties dans leurs démarches et d'évaluer leurs besoins. Au cours des travaux, les parties peuvent consulter les experts si nécessaire et ces derniers formulent les recommandations qu'ils jugent appropriées afin de résoudre un différend. Les conseils du CRD n'ont pas de force contraignante, c'est-à-dire que les parties ne sont pas obligées de suivre les recommandations. Elles les respectent toutefois. Mais pourquoi?

Selon Gerald McEniry, «les parties les respectent généralement en raison de l'expertise, de l'impartialité et de l'indépendance des membres du comité. Elles semblent plus à l'aise d'accepter les conseils lorsque ces conditions sont réunies».

Si un différend ne peut être résolu par le biais d'un comité et que le recours à un tribunal est nécessaire, les experts d'un comité ne peuvent pas témoigner, mais les recommandations écrites précédemment peuvent cependant être admises dans le cas de procédures judiciaires.

La médiation et l'arbitrage surviennent à la fin d'un projet, tandis que les comités de règlement des différends se forment dès le début des travaux. C'est leur particularité.



4818307

Fonctionnement d'un comité

Le comité, dont les membres sont choisis par les deux parties, est créé avant le début d'un projet et demeure pendant toute la durée des travaux. Les experts se réunissent avant et pendant le projet à raison d'une fois tous les deux ou trois mois. Ils visitent le chantier, constatent l'avancement des travaux et discutent des problèmes pour tenter de régler les différends.

> Les comités de règlement des différends existent depuis plusieurs décennies, mais ils ont connu une recrudescence il y a une vingtaine d'années avec la création d'une fondation américaine, la «Dispute Resolute Board Foundation».

«Les trois membres du comité sont choisis parce qu'ils ont une expertise spécifique. Ils peuvent prévenir les problèmes en raison de leur expérience. Ce qui peut apparaître comme un petit problème au début peut devenir un problème beaucoup plus sérieux. Leur rôle est d'y mettre un terme rapidement avant que la situation ne dégénère», explique Gerald McEniry.

Les comités de règlement des différends existent depuis plusieurs décennies, mais ils ont connu une recrudescence il y a une vingtaine d'années avec la création d'une fondation américaine, la «Dispute Resolute Board Foundation».

«Dans de nombreux états américains, comme la Floride, le Colorado ou la Californie, les CRD représentent une norme dans les contrats dont la valeur s'élève à plus de dix millions $. Un comité de trois experts se forme dès la signature du contrat. C'est une condition préalable au bon fonctionnement d'un projet», ajoute Gerald McEniry.

Selon ce dernier, le nombre de litiges présenté devant des arbitres ou les tribunaux américains a radicalement diminué depuis la venue des comités de règlement des différends il y a une quinzaine d'années.

«Comme les frais juridiques aux États-Unis sont énormes, les Américains ont commencé à ressentir une certaine frustration envers le système judiciaire. Le nombre de litiges était astronomique, alors ils ont décidé de régler leurs différends sans la présence des tribunaux. C'est dans cette perspective que les comités de règlement des différends sont apparus et ils se sont révélés très efficaces», affirme l'ingénieur.

Gerald McEniry croit que, tout comme leurs homologues américains, les entrepreneurs québécois commencent à ressentir du mécontentement en raison des frais de justice très élevés et du long temps d'attente avant qu'une cause ne soit entendue devant un tribunal.

L'implication des comités de règlement des différends n'est pas gratuite, mais certes moins dispendieuse que le recours à la justice ou à d'autres moyens.

D'après une base de données des projets de construction de la fondation américaine «Dispute Resolute Board Foundation», environ 98% des différends ont pris fin sans recours à l'arbitrage ou à un tribunal. Un avantage qui joue à l'évidence en faveur des comités.

Implantation au Canada

Les comités de règlement des différends connaissent une forte popularité chez nos voisins américains et traversent lentement la frontière.

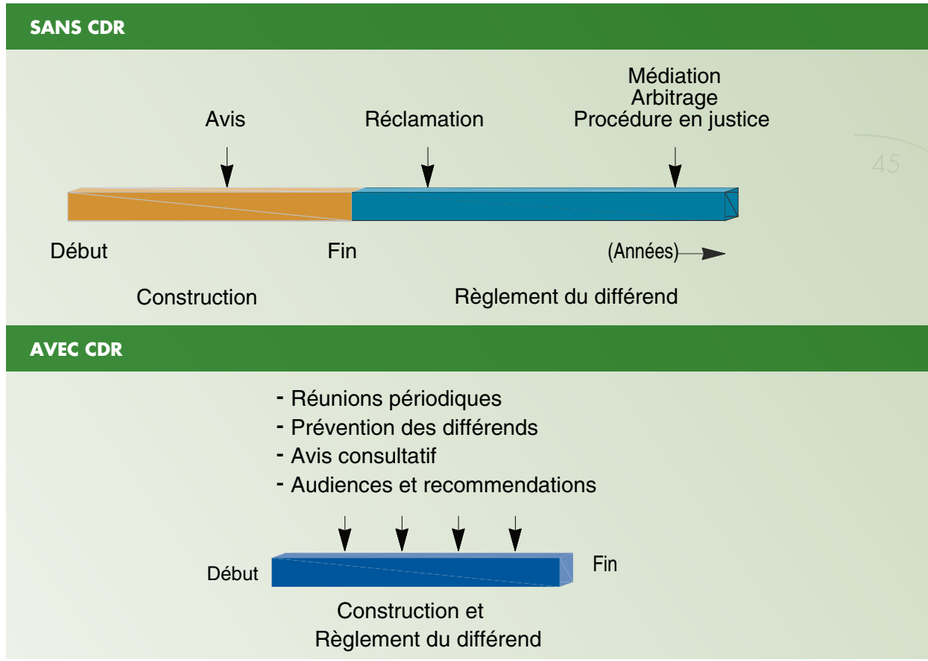
«Le processus commence à devenir très connu en Ontario. Il y a d'ailleurs un projet de deux milliards $ pour le métro de Toronto dans lequel six comités sont impliqués. Il y a également d'autres projets reliés à des tunnels et à des stations de métro», indique l'ingénieur.

En plus de l'Ontario, d'autres comités ont également été implantés au Nouveau-Brunswick dans un projet pour la route transcanadienne.

La situation qui prévaut dans la province de Québec est quelque peu différente. L'implantation des comités de règlement des différends est encore au stade de «projet pilote». Il n'y a pour le moment qu'un seul comité qui œuvre pour un projet de bétonnage de la Romaine II d'Hydro-Québec.

«Le comité de ce projet s'est formé il y a environ un an, et lorsque ce sera terminé, Hydro-Québec va se prononcer sur l'efficacité du processus. Ce sera un point déterminant pour l'implantation des comités au Québec», croit l'ingénieur.

Le concept est encore très nouveau au Québec et Gerald McEniry espère que Transports Québec se montrera éventuellement intéressé à cette méthode de règlement des différends. •



4206751

Servitech ÉNERGIE

ÉNERGIE
À LOUER. À VENDRE. À ÉCONOMISER.

SERVITECH ÉNERGIE détient le plus important parc d'équipements énergétiques mobiles du Canada. SERVITECH ÉNERGIE compte plus de 1 000 clients œuvrant dans les secteurs gazier, pétrochimique, minier, agroalimentaire, hospitalier, multilocatif et travaux civils. SERVITECH ÉNERGIE vend, loue et entretient les chaudières et systèmes de chauffage industriels.

POUR TOUS VOS BESOINS ÉNERGÉTIQUES

INSTALLATION
RÉPARATION
ANALYSE
NETTOYAGE
INSPECTION
SURVEILLANCE
RÉFECTION
CONVERSION

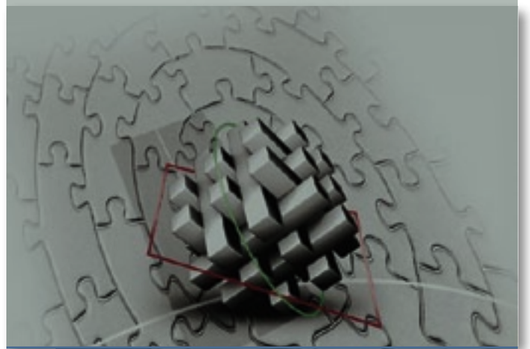
QUÉBEC • ONTARIO • MARITIMES

servitechenergie.com

4809365

L'ACRGTQ EN ACTION

Fébrilité dans le domaine des relations du travail



Repère Web www.magazineconstas.com/Relations-du-travail

*Par Guy Duchesne**
relations.du.travail@magazineconstas.com

La négociation de la convention collective 2013-2017 du secteur génie civil et voirie constitue la 7e ronde de négociation entreprise par l'ACRGTQ depuis la sectorisation de l'industrie de la construction en 1995.

La convention collective actuelle venant à échéance le 30 avril 2013, le processus de négociation est en cours depuis avril dernier. Toutefois, la loi 30 entrée en vigueur le 2 décembre 2011 en a modifié quelque peu le processus.

D'une part, la Loi oblige dorénavant l'ACRGTQ à effectuer une consultation formelle de certains donneurs d'ouvrage identifiés par le ministre du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation. Cette consultation sert à recueillir leurs commentaires sur la convention collective à renouveler ainsi que leurs suggestions. Elle n'est toutefois pas liée par cette consultation. Cette obligation a été rencontrée à la suite de l'avis de négociation transmis à la partie syndicale le 27 septembre 2012.

D'autre part, la Loi enjoint également nos cinq partenaires syndicaux à conclure entre eux, un protocole syndical de participation. Comme aucune entente n'est intervenue, le litige est toujours en arbitrage en date du 10 décembre. Comme cette obligation n'a pas été rencontrée, elle en retarde tout autant le début de la négociation.

Entretemps, le Service des relations du travail de l'ACRGTQ prépare les demandes patronales à discuter à son Comité des relations du travail avant de les soumettre à la partie syndicale.

Le projet de loi 6 et le règlement sur le Service de référence de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction (SRIC)

Le 6 décembre dernier, l'Assemblée nationale adoptait unanimement le projet de loi 6 permettant de reporter du 2 décembre 2012 au 9 septembre 2013 certaines dispositions de la Loi éliminant le placement syndical et visant l'amélioration du fonctionnement de l'industrie de la construction.

Ce projet de loi accorde un délai à la Commission de la construction du Québec (CCQ) pour la mise en place d'un nouveau système de référence de main-d'œuvre efficace et convivial basé sur le projet de règlement présenté et débattu en commission parlementaire, mettant ainsi fin au vide juridique que l'industrie a connu depuis décembre dernier.

Voyons maintenant ce que ces changements d'ordre législatif et réglementaire signifient à la fois pour l'employeur, le salarié et l'organisation syndicale d'ici au 9 septembre 2013.

Pour l'employeur, l'obligation de déclarer à la CCQ ses avis d'embauche et de mise à pied tient toujours. Cependant à compter du 4 février prochain, à cette obligation s'ajoutera celle de déclarer la provenance de sa référence de main-d'œuvre, soit par embauche directe ou encore par référence syndicale.

Pour le salarié, il sera invité à mettre à jour sa fiche personnelle afin que la CCQ soit en mesure de recommander les candidats de façon adéquate pour les employeurs requérants.

Pour l'organisation syndicale, elle devra continuer à remplir des rapports hebdomadaires sur la référence des salariés qu'elle produit aux employeurs. Cette disposition transitoire était déjà en vigueur depuis près d'un an.

À compter du 9 septembre 2013, le Règlement sur la référence de la main-d'œuvre entrera en vigueur. Des changements importants s'appliqueront à la déclaration de main-d'œuvre, à certaines dispositions pour les travaux d'urgence ainsi qu'à diverses modalités permettant aux futurs détenteurs de permis certains échanges avec l'employeur-requérant. Diverses pénalités prévues s'ajouteront également aux contrevenants.

Enfin, un comité de vigie pour superviser l'application du nouveau système et faire des recommandations a été crée en novembre dernier. Il en fut de même pour le Règlement sur la délivrance de permis de référence qui s'adresse autant aux associations syndicales que patronales. •

*Guy Duchesne est directeur général adjoint, Service des relations du travail, à l'ACRGTQ

La convention collective actuelle venant à échéance le 30 avril 2013, le processus de négociation est en cours depuis avril dernier. Toutefois, la loi 30 entrée en vigueur le 2 décembre 2011 en a modifié quelque peu le processus.

Le 6 décembre dernier, l'Assemblée nationale adoptait unanimement le projet de loi 6 permettant de reporter du 2 décembre 2012 au 9 septembre 2013 certaines dispositions de la Loi 6. En photo Mme Agnès Maltais, ministre du Travail.

LES CHAUSSÉES DE BÉTON AU QUÉBEC

Un pont entre les ouvrages d'hier et la technologie de pointe

Les travaux de meulage et de rainurage ont été effectués durant la nuit.

Repère Web www.magazineconstas.com/Produits-et-materiaux

Par Jacques Bélanger
produits.et.materiaux@magazineconstas.com

Construites il y a deux décennies, plusieurs chaussées de béton doivent connaître d'importantes réfections. Au même moment, on procède à la mise sur pied d'un système permettant de calculer les coûts comparatifs de deux types de revêtement : le béton et l'enrobé.

Les chaussées de béton construites au cours des années quatre-vingt-dix arrivent au terme pour subir leur première intervention d'entretien, ce qui leur permettra d'atteindre une durée de vie de plus de 40 ans. Leur redonner un second souffle nécessite un savoir-faire de pointe et un bon sens de la logistique. À cela, s'ajoutent parfois des défis inattendus!

La réfection de la chaussée de béton de l'autoroute 40 située à la hauteur de Vaudreuil (direction est) a été confiée à Demix, division de Holcim. Jean-Pierre Turgeon, directeur des ventes et développement de l'entreprise, retrace les grandes lignes de ce chantier, qui s'étendait sur 5 km.

« Construite en 1997, cette chaussée de béton était très sollicitée par les véhicules lourds et le temps était venu de procéder à des travaux d'entretien. » M. Turgeon ajoute que cette remise à niveau s'est effectuée en quatre étapes. « Il a tout d'abord fallu effectuer les réparations des épaufrures, c'est-à-dire les défauts de surface dus aux nombreuses sollicitations de la circulation. Ensuite, on a réalisé des travaux de réparation en profondeur, qui consistaient à remplacer complètement ou partiellement les dalles fissurées. Une fois ces opérations complétées, il a fallu procéder au meulage et au rainurage. La première opération était destinée à rétablir un indice de roulement adéquat et la seconde servait à redonner son adhérence à la chaussée. La dernière étape consistait à sceller les joints longitudinaux et transversaux. » M. Turgeon précise que les travaux se sont déroulés sur une période de 14 semaines et ont été réalisés durant la nuit.

Interrogé sur les défis survenus au cours du chantier, Jean-Pierre Turgeon relève que l'ampleur des travaux avait été mal éva-

Vue d'une surface qui a été meulée et rainurée.

luée. «Tout d'abord, le nombre de réparations à effectuer était nettement supérieur aux prévisions. Pour ce chantier, on parle du double de travail en comparaison avec les estimations prévues dans les plans et devis. Le deuxième défi, pas encore résolu jusqu'à maintenant, c'est que personne ne veut recueillir les résidus qui résultent de ces travaux. Nous examinons différentes options. Par exemple, on pourrait utiliser ces résidus pour valoriser des terres très acides comme les tourbières, étant donnée que c'est un produit basique.»

Guillaume Lemieux, directeur des marchés et des affaires techniques Québec et Atlantique pour le compte de l'Association canadienne du ciment.

Jean-Pierre Turgeon, directeur des ventes et développement chez Demix Construction.

La chaussée remise à neuf présente un excellent confort de roulement. «Cette portion de route devrait connaître une longévité de 20 ans sans entretien. Aussi, ce chantier donne à Demix une bonne expertise pour la réfection des chaussées de béton construites à partir de 1994. Plusieurs portions de ces routes arrivent à leur première phase d'entretien, et des travaux devront être entrepris au cours des prochaines années.»

Béton et enrobé - Un outil pour comparer les coûts

Jusqu'à aujourd'hui, il était impossible d'évaluer, avant construction, la durée de vie des chaussées en fonction de ces deux revêtements aussi différents que sont le béton et l'enrobé. Il existe maintenant un logiciel qui permet d'analyser les coûts de cycle de vie pour les deux matériaux.

L'industrie désirait obtenir une étude comparative des coûts engendrés par le cycle de vie d'une chaussée de béton et d'une chaussée en asphalte. Cet outil permet désormais aux ingénieurs municipaux et aux consultants en chaussées de faire un choix qui respectera le rapport investissement / rendement entre le long terme et le court terme.

La réalisation de l'étude a été confiée à la firme internationale Applied Research Associates (ARA). «Cette étude, explique M. Guillaume Lemieux, directeur des marchés et des affaires techniques Québec et Atlantique pour le compte de l'Association canadienne du ciment (ACC), fournit les détails qui sous-tendent le développement de la matrice de conceptions équivalentes d'une chaussée de béton et d'asphalte en fonction de différents trafics et capacités d'infrastructures. Elle identifie également l'entretien qu'il y a lieu d'anticiper pour une chaussée sur une période de 50 ans et le coût correspondant à ce cycle de vie.» M. Lemieux précise que la conception des chaussées présentée lors du congrès est basée sur le Guide de calcul mécaniste empirique (MEPDG), «un logiciel qui tient compte de données de circulations détaillées, de données environnementales, des propriétés des matériaux, béton et asphalte, et des matériaux d'infrastructures pour évaluer les épaisseurs requises d'asphalte ou de béton pour une période de 30 années.»

Des analyses sur place

L'an dernier, en Ontario, l'ACC a fait réaliser, sur le terrain, des analyses de coûts des cycles de vie de chaussées d'asphalte et de béton. «Cette année, nous avons procédé au même type d'analyse au Québec, avec nos matériaux et les zones climatiques qui nous sont propres. Ainsi, nous pourrons comparer, comme on le dit si bien, des oranges avec des oranges.»•

ICC TECHNOLOGIES

NOS LOGICIELS
LE CHOIX DES
MEMBRES DE
Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec
ACRGTQ

BIENVENUE À NOS NOUVEAUX CLIENTS

IL NE MANQUE QUE VOUS !
1 800 267.7220 • www.icctechnologies.com • info@icc.qc.ca

4656112

POUR MIEUX CONNAÎTRE L'ASPHALTE

Un nouvel essai de classement pour les bitumes

Repère Web www.magazineconstas.com/Produits-et-materiaux

Par Jean Pascal Lavoie
produits.et.materiaux@magazineconstas.com

Les fournisseurs de bitume, le ministère des Transports du Québec (MTQ) et notamment l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ), collaborent depuis déjà quelque temps à l'introduction d'un nouvel essai de classement pour les bitumes, le MSCR (Multiple Stress Creep Recovery). Cet essai offrira un meilleur pouvoir prédictif de la résistance du bitume à la déformation.

«L'introduction de l'essai MSCR va nous permettre de mieux connaître nos bitumes, en particulier ceux de qualité supérieure, et de les utiliser aux endroits critiques», indique Guy Tremblay, directeur du laboratoire des chaussées au ministère des Transports.

L'enrobé bitumineux, communément appelé asphalte, est composé de 5% de bitume et de 95% de granulats. C'est le bitume qui confère à l'enrobé ses propriétés élastiques. Selon le ministère des Transports, «un bitume ayant les caractéristiques appropriées assure des performances élevées sur le plan de la résistance à l'orniérage, à la fissuration thermique, à la fissuration de fatigue et à l'arrachement».

Plus spécifiquement, l'enrobé composé d'un bitume qui performe bien à l'essai MSCR résistera plus longtemps à l'apparition d'ornières de fluage. Ce type d'ornière se développe au passage des véhicules lourds. Les bitumes les plus performants à l'essai MSCR seront donc qualifiés pour une utilisation sur les routes à trafic extrême.

Selon le US Department of Transportation, l'essai MSCR offre un avantage non négligeable en éliminant la nécessité de soumettre le bitume à des tests de recouvrement d'élasticité, de robustesse et de transmission de force, toutes des procédures destinées à mesurer la réponse des polymères contenus dans les bitumes. L'essai MSCR permet d'obtenir toutes ces informations en un seul test, en plus d'avoir un meilleur pouvoir prédictif de la déformation permanente de l'enrobé à la suite du passage répété de véhicules lourds.

Préparation minutieuse

L'introduction de l'essai MSCR a été préparée de longue date par le ministère des Transports et l'industrie. Le sujet a été abordé pour la première fois il y a quatre ans à la table de concertation MTQ-ACRGTQ où siègent les fournisseurs de bitume et le ministère.

«On a d'abord demandé aux fournisseurs de faire l'essai chez eux pour vérifier comment se classent leurs bitumes, explique M. Tremblay. Ça n'introduit pas de grands changements chez les fournisseurs parce que l'appareil utilisé pour l'essai MSCR est le même que pour les autres essais. Ce sont les conditions d'essai qui diffèrent. De plus, l'Asphalt Institute a développé tout un protocole d'implantation de l'essai pour assister les fournisseurs.»

L'essai MSCR consiste à soumettre un bitume à une séquence de charges provoquant un fluage, entrecoupées de périodes de récupération. Un indice de la résistance du matériau à la déformation permanente est calculé à partir de la mesure de la déformation du bitume à la fin de l'essai.

Année exploratoire

L'essai MSCR ne deviendra toutefois pas une norme immédiatement. «On ne prévoit pas adopter cet essai avant 2014 au mieux, note M. Tremblay. Cependant, 2013 sera une année exploratoire qui nous permettra de voir de quelle façon les bitumes actuels se classent à ce nouvel essai.» Les fournisseurs de bitume devront donc réaliser ce test et en indiquer les résultats sur le certificat de conformité de leur produit. «Par la suite, nous analyserons les résultats et nous en discuterons avec les partenaires de la table de concertation pour en arriver, au mieux, avec de nouvelles exigences de conformité en 2014», précise M. Tremblay.

Lorsque le Québec adoptera officiellement l'essai MSCR pour la classification des bitumes, il sera l'un des premiers États en Amérique du Nord à le faire. À la connaissance de M. Tremblay, seuls deux États américains ont commencé à utiliser la norme, l'un l'exigeant, alors que l'autre suit le même processus que le Québec. L'Ontario l'exige également pour certains contrats de route. •

Partout où il y a une route à entretenir, un chantier de construction, un site d'extraction... il y a un **PERMODOME**

La Solution Concrète
- Allant de 30' à 160' de large
- Aucune colonne centrale, maximise l'espace
- Construction rapide
- Moins coûteux qu'un bâtiment conventionnel

PERMO

1-888-464-7376

4344822

35 ANS

JEAN LECLERC EXCAVATION

NOS **SERVICES**

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

Entrepreneur général
435, rue Fichet, Beauport, Québec QC G1C 6Y2
T : 418 663-3698 F : 418 663-7101 Courriel : jle@jle-inc.com
www.jle-inc.com

4623956

PRÈS DE VOUS

La nouvelle excavatrice 470G LC.
Force et intelligence en parfaite harmonie.

Équipements Sigma inc.

Sigma
PRÈS DE VOUS

JOHN DEERE

eqsigma.ca

TROIS-RIVIÈRES
819 379-9333
1 888 379-3337

SAINT-GEORGES
(siège social)
418 228-8953

QUÉBEC
418 870-2885
1 800 463-2885

MONT-JOLI
418 775-2941
1 800 463-2744

DÉGELIS
418 853-2941

CHICOUTIMI
418 549-0303
1 800 663-0303

CHIBOUGAMAU
418 748-1133

BAIE-COMEAU
418 296-3355
1 888 925-3355

4650148

ENVIRONNEMENT ET CONSTRUCTION

Un enjeu de taille face à la réalité

Repère Web www.magazineconstas.com/Lois-et-gestion

Par Annie Saint-Pierre
lois.et.gestion@magazineconstas.com

La gestion de l'environnement est devenue un enjeu de taille et un défi important sur les chantiers de construction québécois. L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) est consciente de la situation et veille à aider les entrepreneurs à mieux gérer cette réalité.

M. Pierre Tremblay, directeur général adjoint, secteur science et technique, est un des responsable du comité environnement de l'ACRGTQ. Il travaille notamment auprès des membres de l'Association et des représentants du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) afin de mieux comprendre les problématiques qui sont liées aux nouvelles obligations environnementales.

« Ça fait depuis la fin des années 90 que nous travaillons avec le ministère de l'Environnement pour certains dossiers. On se concentrait à l'époque essentiellement sur les exploitants de carrières et de sablières qui avaient de la difficulté à obtenir des certifications d'autorisations pour l'exploitation de celles-ci », rappelle-t-il.

Avec les années, le comité chargé des enjeux environnementaux a vu son mandat s'élargir pour traiter d'autres dynamiques. C'est notamment le cas avec le nouveau *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère*. M. Tremblay explique d'ailleurs que ce dossier concerne principalement les propriétaires d'usines d'asphalte qui utilisent entre autre des huiles usées comme combustible.

« Il y a de nouvelles normes qui sont entrées en vigueur en juin dernier. C'est un règlement qui a été mis en place spécifiquement pour les grandes industries, comme les alumineries, et lorsque vient le temps de l'appliquer à une usine d'asphaltage, comme c'est souvent le cas, ce n'est pas la même réalité. C'est difficilement applicable dans certaines situations et inutilement contraignant », indique M. Tremblay.

Un rapport d'analyse est actuellement en préparation pour mieux définir l'impact de ce règlement sur les exploitants. L'ACRGTQ va

poursuivre ses pourparlers avec les représentants du ministère afin d'en arriver à un compromis. «Nous discutons de manière franche, honnête et pragmatique avec le ministère à ce sujet. On collabore avec eux afin que notre industrie soit mieux comprise. En fait nous recherchons une solution gagnante-gagnante», dit-il.

Les SAP

Les sanctions administratives pécuniaires (SAP) sont en vigueur depuis avril dernier. M. Tremblay rappelle qu'avec ce nouveau type d'amende, il n'est plus nécessaire pour le MDDEFP de poursuivre un contrevenant devant les tribunaux pour imposer une sanction. Les amendes sont de l'ordre de 2 000 $ à 60 000 $, tout dépendant si elles s'appliquent à un individu ou a une corporation. «Nous ne sommes pas contre l'application de cette nouvelle loi, mais le problème est que l'on impose des sanctions trop facilement dans certains cas», signale-t-il.

L'ACRGTQ souhaite le maintien des SAP mais pour identifier les vrais coupables plutôt que les malentendus ou les erreurs. Le comité environnement de l'ACRGTQ souhaite plutôt des mesures permettant de veiller au respect et à l'application de la Loi de façon équitable.

Récupération de la brique, du béton et de l'asphalte

Quant aux matières résiduelles, les lignes directrices relatives à la récupération de la brique, du béton et de l'asphalte adoptées en 2009, font toujours l'objet de discussions entre le comité environnement et les fonctionnaires du ministère.

La notion de l'entreposage des ces matières est au cœur des pourparlers puisqu'elle constitue toujours une problématique. M. Tremblay explique que l'entreposage de l'asphalte dans une carrière est préoccupant aux yeux du ministère qui considère les résidus récupérés sur une route comme une source potentielle de contamination, vu la présence de bitume.

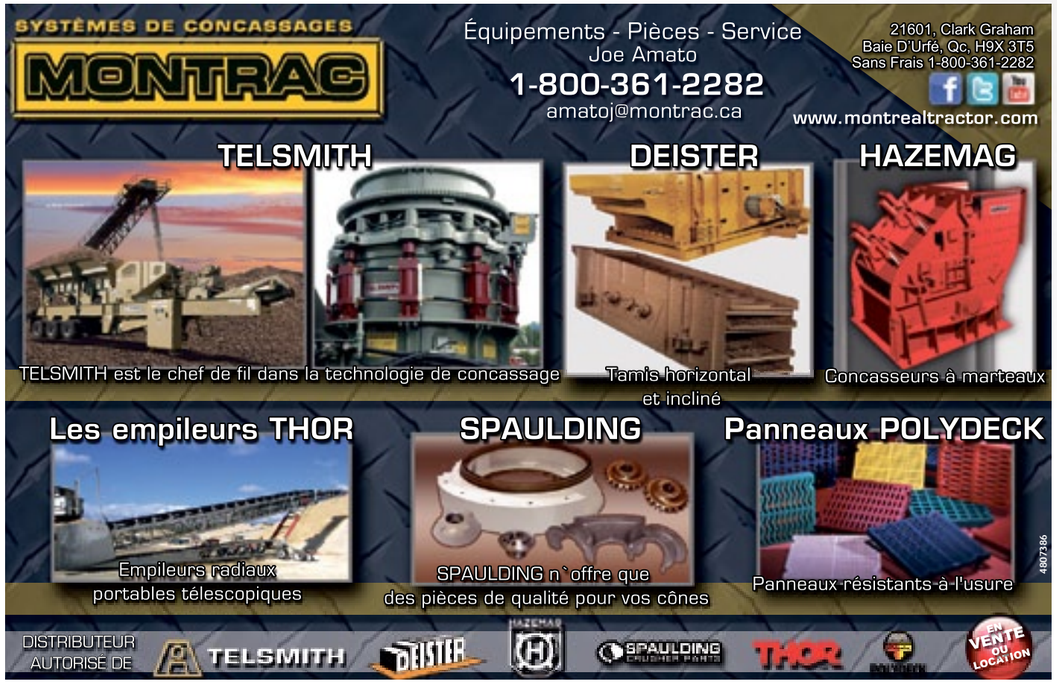
«Nous considérons plutôt que ces matières ne sont pas plus dangereuses une fois récupérées qu'elles ne le sont sur nos routes. D'ailleurs, une étude commandée par l'ACRGTQ et réalisée par le Centre de recherche industrielle du Québec (CRIQ) au printemps dernier conclut que les réserves d'asphalte échantillonnées ne rejetaient pas de contaminant dans l'environnement. Toutefois, le ministère prétend qu'il y existe toujours un doute sur le potentiel de contamination de ces matières. L'ACRGTQ doit rediscuter avec le ministère de la possibilité de poursuivre d'autres études sur le sujet et ce afin de favoriser et de faciliter la récupération de ces matériaux.

Protection des sols

La même logique s'impose notamment à l'égard de la protection des sols contaminés. Classés sous diverses catégories, les matériaux de déblai extraits d'un chantier de construction peuvent représenter certains mots de têtes aux entrepreneurs quant à leur réutilisation. «La catégorisation des sols excavés, leurs classifications, la disposition et la gestion de ceux-ci une fois hors chantiers sont contraignantes. Par exemple, permettre de disposer les sols de type A-B dans les carrières pour des fins de restauration pourrait être une avenue intéressante et moins difficile à gérer pour les propriétaire d'infrastructures et les entrepreneurs», mentionne-il.

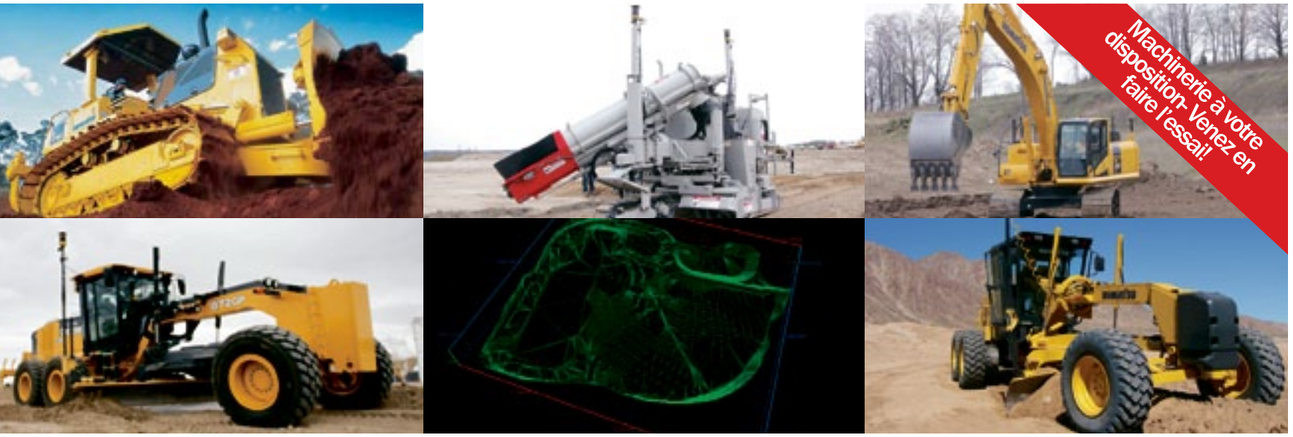
Il est tout à fait légitime et nécessaire de protéger l'environnement dans tous les domaines, comme celui du génie civil et voirie. , Par contre, une réglementation mal adaptée ne favorise pas cet objectif, comme par exemple pour la récupération des granulats. «On essaie de trouver un bon équilibre pour être capable de réutiliser et de disposer des sols contaminés sans perturber les activités tout en se souciant du respect de l'environnement», conclut M. Pierre Tremblay. •

«Il y a de nouvelles normes qui sont entrées en vigueur en juin dernier. C'est un règlement qui a été mis en place spécifiquement pour les grandes industries, comme les alumineries, et lorsque vient le temps de l'appliquer à une usine d'asphaltage, comme c'est souvent le cas, ce n'est pas la même réalité. C'est difficilement applicable dans certaines situations et inutilement contraignant», indique M. Tremblay.



LE ROADSHOW TOPCON 2013
GUIDAGE DE MACHINERIES

Venez voir les dernières solutions technologiques en positionnement développées pour améliorer votre productivité

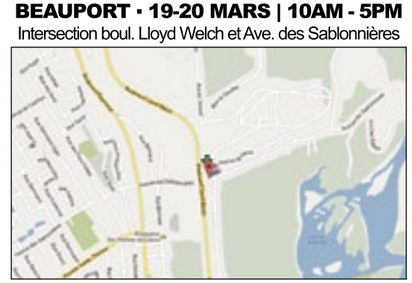


LA NOUVELLE RÉALITÉ EN CONSTRUCTION

VENEZ VOIR COMMENT LES SYSTÈMES GPS VOUS FERONT ÉCONOMISER À CHACUNE DES ÉTAPES VOS PROJETS DE CONSTRUCTION

TERREBONNE • 5-6 MARS | 10AM - 5PM
2500 Boulevard Des Entreprises

BEAUPORT • 19-20 MARS | 10AM - 5PM
Intersection boul. Lloyd Welch et Ave. des Sablonnières



Séances d'information et présentations visuelles toute la journée. Le dîner offert sur place!

MERCI À NOTRE COLLABORATEUR!

E.N.C.E.L.
- Chantier école - Camion école
École Nationale de Camionnage et Équipements Lourds

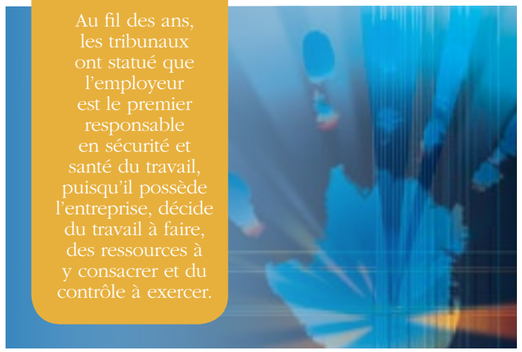
GeoShack
Tout pour la Précision sur le Chantier.

MONTRÉAL • VILLE DE QUÉBEC
1-866-695-2737 • www.geoshack.com

4805604

LA DILIGENCE RAISONNABLE

En santé et sécurité du travail



Au fil des ans, les tribunaux ont statué que l'employeur est le premier responsable en sécurité et santé du travail, puisqu'il possède l'entreprise, décide du travail à faire, des ressources à y consacrer et du contrôle à exercer.

Repère Web www.magazineconstas/Relations-du-travail

*Par René Turmel**
relations.du.travail@magazineconstas.com

Depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur la santé et la sécurité du travail (LSST) en 1979 et de la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles (LATMP) en 1985, la gestion de la santé et sécurité du travail ne cesse de s'imposer auprès des employeurs. La LATMP couvre les volets de l'indemnisation des travailleurs et de la cotisation des employeurs qui financent à 100 % le régime. La LSST couvre les volets de la prévention et de l'inspection. Elle a pour objet l'élimination à la source des dangers et la protection du travailleur. Elle est essentiellement constituée d'obligations pour l'employeur et de droits pour le travailleur et précise les pouvoirs de contrainte de l'inspecteur de la CSST.

Parmi ces obligations, la diligence raisonnable est devenue un incontournable pour les employeurs. Ce concept a été défini à plusieurs reprises par les tribunaux. Le présent article vise à présenter les plus récents critères retenus par ces derniers.

Au fil des ans, les tribunaux ont statué que l'employeur est le premier responsable en SST, puisqu'il possède l'entreprise, décide du travail à faire, des ressources à y consacrer et du contrôle à exercer. De par son pouvoir de contrôle qu'il détient au sein de son entreprise, l'employeur détient le pouvoir de protéger ses travailleurs. Ses obligations de SST correspondent à son pouvoir de contrôle.

D'autres mesures se sont ajoutées qui amplifient la nécessité pour les employeurs de gérer la SST. Celles recensées ci-dessous nous apparaissent les plus «incitatives»:

- l'entrée en vigueur en 1990 des régimes de cotisation réactifs aux coûts des lésions professionnelles et qui ont été modifiés en 1999 pour ajouter de la réactivité;
- les contraintes exercées par les inspecteurs de la CSST dans le cadre des dangers de tolérance zéro du plan d'action construction en vigueur depuis 1997;
- l'entrée en vigueur en 2004 des modifications apportées au Code criminel du Canada qui facilite le dépôt d'accusations criminelles envers les organisations pour manquement à la SST causant des blessures ou un décès;

armtec
VISION | BÂTIR

- Tuyau de béton
- Tuyau de PEHD
- Tuyau acier ondulé
- Regards et puisards
- Écrans anti-bruit en béton absorbant
- Éléments architecturaux et structuraux

1-877-5-ARMTEC www.armtec.com

4687951

Opérations de coffrage et de décoffrage des piliers du pont de la rivière Rouge de l'autoroute 50.
Chantier récipiendaire du prix gestion santé sécurité de l'ACRGTQ en 2011.
Photo : Construction Demathieu Bard inc. - (CDB).

- l'entrée en vigueur en 2010 des majorations substantielles apportées aux amendes des articles 236 et 237 de la LSST;
- le pouvoir accordé à la Régie du bâtiment du Québec, il y a maintenant plus de 15 ans, de suspendre ou d'annuler une licence d'entrepreneur en construction si la gravité ou la fréquence des infractions commises à la LSST par l'entrepreneur le justifie.

À moyen terme, l'employeur s'expose à de sérieuses difficultés s'il ne gère pas adéquatement la prévention, la cotisation et les dossiers de lésions professionnelles.

À l'égard du volet prévention, les manquements à la sécurité sont et seront de plus en plus pénalisants, surtout à la suite d'un événement grave. Pour éviter de lourdes pénalités, l'employeur doit éliminer ou contrôler les risques pour prévenir les lésions professionnelles et les dérogations à la LSST et ses règlements.

Dans ce contexte, la diligence raisonnable peut s'avérer un outil très utile à l'employeur qui désire prévenir les lésions, les dérogations, les pénalités et les augmentations de cotisation.

La diligence raisonnable comme moyen de défense

Face à un constat d'infraction émis par la CSST, l'employeur peut bénéficier de divers moyens de défense. La diligence raisonnable prévue à l'article 239 de la LSST est l'un de ces moyens.

L'article 239 sert à la fois à la CSST et à l'employeur. Pour la CSST, il lui facilite l'émission de constats d'infraction puisqu'il crée une présomption de culpabilité de l'employeur aux infractions en SST commises par son personnel. Pour l'employeur, il lui permet de renverser cette présomption et d'être disculpé en démontrant qu'il a fait preuve de diligence raisonnable. Cet article se lit comme suit :

> « 239. Dans une poursuite visée dans le présent chapitre, la preuve qu'une infraction a été commise par un représentant, un mandataire ou un travailleur à l'emploi d'un employeur suffit à établir qu'elle a été commise par cet employeur à moins qu'il n'établisse que cette infraction a été commise à son insu, sans son consentement et malgré les dispositions prises pour prévenir sa commission. »

L'article 239 impose donc trois conditions à l'employeur pour être disculpé d'une infraction en SST commise par son personnel :

- condition # 1 : l'infraction a été commise à son insu;
- condition # 2 : sans son consentement;
- condition # 3 : malgré les dispositions prises pour prévenir la Commission de l'infraction en question;

Les conditions # 1 et # 2 sont claires en elles-mêmes. La condition # 3 a été définie par les tribunaux par le biais de trois devoirs que l'employeur doit satisfaire par des activités de prévention :

a) le devoir de prévoyance qui impose à l'employeur d'identifier les risques reliés au travail et de déterminer les mesures de sécurité appropriées;

b) le devoir d'efficacité qui exige la mise en place de moyens concrets pour assurer la sécurité des travailleurs en matière d'équipement, de formation et de supervision pour veiller au respect des consignes de sécurité;

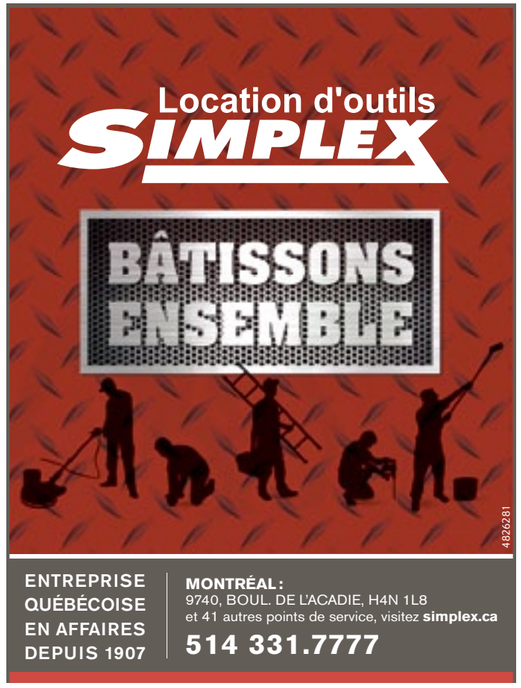
c) le devoir d'autorité qui implique l'intolérance de l'employeur à l'égard des conduites dangereuses et l'imposition de sanctions aux employés qui ne respectent pas les règles de prudence.

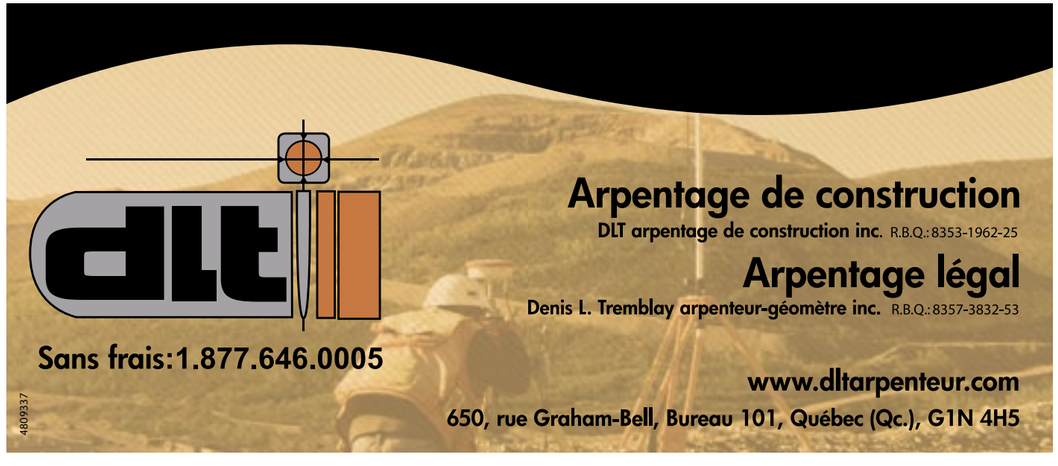
La diligence raisonnable comme moyen de prévention

La diligence raisonnable peut également être utilisée par un employeur comme levier pour créer une culture de prévention qui mobilise tout le personnel dans la lutte contre les dangers de manière à rendre en tout temps les conditions matérielles de travail sécuritaires et à générer les comportements les plus sécuritaires possibles.

Pour ce faire, elle pourrait être adoptée comme norme de conduite et incorporée aux valeurs SST de l'entreprise. À titre de valeur, elle se reflétera dans toutes les décisions et les activités de l'entreprise, peu importe les circonstances. •

*René Turmel BAA, CRHA, est conseiller en santé et sécurité du travail à l'ACRGTQ.





- Expertise en chaussée
- Analyse complète pour droit de recours
- Recherche en innovation routière

Expert en technique routière

7905, avenue Duplessis, Saint-Hyacinthe (Québec) J2R 1S5

450 796-2693 www.sintra.ca

GÉCAN

GÉCAN INTERNATIONAL LTÉE

4821275

En bref

*Nouvelles brèves et dates à retenir, par Christian Croteau**

redaction@magazineconstas.com

Soirée-bénéfice Construire l'espoir - L'ACRGTQ remet un chèque de 50 000 $ à Leucan

Le président de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ), Michel Giroux, a annoncé le 3 novembre dernier la remise d'un chèque de 50 000 $ à M. Guy Lefrançois, président de Leucan, dans le cadre du onzième anniversaire de la soirée-bénéfice annuelle au Centre le Madison. « Cette soirée avait pour but d'amasser des fonds pour cette cause si importante et fondamentale pour notre association et nos membres », a souligné M. Giroux. Il a poursuivi : « Il s'agit d'une soirée très importante pour l'ACRGTQ ».

« L'ACRGTQ est, pour Leucan, un partenaire de longue date qui nous permet de construire l'espoir auprès des familles d'enfants atteints de cancer », a mentionné M. Lefrançois.

Depuis maintenant 11 ans, l'ACRGTQ est associée à Leucan afin de défrayer notamment les coûts de transport des enfants qui doivent se rendre dans les grands centres pour y suivre leurs traitements. Outre cette soirée-bénéfice, les membres de l'ACRGTQ ont appuyé l'organisme lors du tournoi de golf annuel qui a eu lieu au mois d'août dernier.

Mise en place du nouveau service de référence de l'industrie de la construction fixée au 9 septembre 2013

Le 6 décembre dernier, l'Assemblée nationale a adopté le projet de loi 6, Loi concernant la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi éliminant le placement syndical et visant l'amélioration du fonctionnement de l'industrie de la construction, fixant ainsi

ACIER ORFORD STEEL

20 ANS DÉJÀ

Sans frais : 1 888 881-4060

www.aciersorford.com

POUR ÊTRE BIEN ARMÉ !

4818965

RAPIDE ET ÉCONOMIQUE

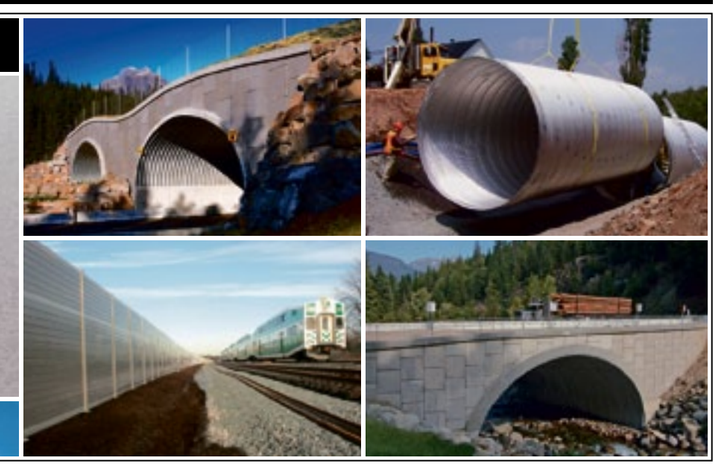
SOLUTIONS EFFICACES POUR INFRASTRUCTURES

AIL

Industries Atlantic Ltée

Une force d'appui

1-877-245-7473 ail.ca



4797127

la date d'entrée en vigueur des dispositions relatives au nouveau Service de référence de l'industrie de la construction, au 9 septembre 2013.

Pour la Commission de la construction du Québec (CCQ), cette décision unanime de l'Assemblée nationale met l'industrie de la construction sur la voie de la transparence dans la gestion de la main-d'œuvre et celle de la responsabilisation, tant pour les employeurs, les travailleurs que les associations qui les représentent.

Des mesures transitoires et de nouveaux services pour les employeurs et les travailleurs à compter de février 2013.

D'ici le déploiement complet de ce nouveau service, les associations syndicales devront continuer à transmettre à la CCQ le rapport hebdomadaire des références qu'elles effectuent auprès des employeurs.

Pour les employeurs et les travailleurs, de nouvelles mesures seront mises en place à compter du 4 février pour amorcer un changement de culture et l'adhésion graduelle aux nouvelles pratiques.

Ainsi, dès le 4 février prochain, les employeurs devront, lors de leur demande d'embauche de main d'œuvre auprès de la CCQ, indiquer la source utilisée pour recruter leur main-d'œuvre : référence provenant d'une association, connaissance personnelle, ou autre. Cette mesure transitoire permettra d'améliorer la qualité des renseignements colligés par la CCQ et de soutenir le changement des pratiques que devront adopter les employeurs à l'automne prochain.

Durant la même période, les travailleurs seront invités à enrichir leur profil professionnel apparaissant dans leur dossier pour permettre à la CCQ de mieux les référer. Ce service contribuera par la même occasion à l'amélioration de la qualité des renseignements colligés par la CCQ et à l'adéquation des besoins tant pour l'employeur que pour le travailleur.

Afin d'assurer les meilleures conditions de succès au déploiement de ce nouveau service et des mesures qui seront mises en place graduellement, la CCQ compte assurer des communications régulières avec les associations patronales et syndicales relativement à l'état d'avancement du projet, de même que des mesures prises en cours de route pour soutenir le changement et informer les travailleurs et les employeurs. Aussi, n'hésitez pas à nous soumettre vos questions en utilisant le courriel suivant : communications@ccq.org.

Source : Direction des communications de la CCQ

L'ACRGTQ soulagée par l'adoption du projet de loi 6

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) s'est dite soulagée de l'adoption du projet de loi 6 le 7 décembre dernier, Loi concernant la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi éliminant le placement syndical et visant l'amélioration du fonctionnement de l'industrie de la construction, par l'Assemblée nationale, fixant ainsi la date d'entrée en vigueur des dispositions relatives au nouveau Service de référence de l'industrie de la construction, au 9 septembre 2013. Cette adoption met fin au vide juridique et maintient les mesures transitoires.

À partir de maintenant, l'ACRGTQ rappelle qu'il est essentiel que la Commission de la construction du Québec (CCQ) mette en œuvre le nouveau service de référence de façon efficace et rigoureuse, la CCQ n'a pas le droit à l'erreur. L'ACRGTQ considère que la CCQ doit agir promptement et s'assurer que l'ensemble du système soit bel et bien effectif à la date prévue, soit le 9 septembre 2013 et que le processus permette aux entrepreneurs de récupérer le droit de gérance.

Marie-José Nadeau d'Hydro-Québec présidera le Conseil mondial de l'énergie

Le Conseil mondial de l'énergie (CME), fréquemment appelé WEC (World Energy Council), a élu le 23 novembre dernier Marie-José Nadeau d'Hydro-Québec comme prochaine présidente. Son mandat de trois ans débutera en octobre 2013. Mme Nadeau, qui occupe le poste de vice-présidente exécutive, Affaires corporatives et secrétaire générale d'Hydro-Québec, deviendra alors la première femme à présider cette organisation internationale.

Mme Nadeau est active au CME depuis 15 ans. Elle est membre du conseil d'administration et du comité des finances depuis 2007. Elle assume aussi, depuis 2004, la présidence du comité des communications responsable notamment du rayonnement international du CME, de ses publications et de ses relations avec les médias. Par ailleurs, elle a aussi fortement contribué au succès du congrès qui s'est déroulé à Montréal en 2010 et qui a réuni 7 000 délégués.

« Je suis très fière de la confiance que me témoignent les membres du Conseil mondial de l'énergie. La présidence de cette organisation prestigieuse constitue également une reconnaissance pour Hydro-Québec et le Québec, acteur énergétique de premier plan », a déclaré Marie-José Nadeau.

Précisons que la présidence du CME n'est pas une fonction opérationnelle. La permanence est dirigée par le secrétaire général de l'organisation. Mme Nadeau entend en assumer la présidence tout en poursuivant son travail à Hydro-Québec.

Le CME, dont le siège social est à Londres, a été créé en 1923; il compte près d'une centaine de comités nationaux issus de tous les continents. Il réunit les plus grands experts et stratèges dans le domaine énergétique et produit des analyses stratégiques sur différentes thématiques d'actualité liées à l'énergie. Véritables outils de référence, ces rapports sont diffusés dans le monde entier.

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

21 au 24 janvier

Construction et réparation de structures pour les entrepreneurs et leurs sous-traitants
Durée : 4 journées
Horaire : Du lundi au jeudi, de 8h30 à 16h30
Coût : 2 150 $ + taxes
Lieu de formation : Université de Sherbrooke, Campus Longueuil
Consulter le site web de l'événement : http://bit.ly/THQDQ8

24-25 janvier

Conception et dimensionnement de chaussées municipales
Prix : 950 $
À Québec
Formateur : Pierre Gauthier
Inscriptions et informations : http://www.fsg.ulaval.ca/formationcontinue/
Formation spécialisée / description des cours : http://www.fc.ulaval.ca/sgc/site/fc/pid/8944
Télécharger le document d'information : http://bit.ly/11T8k5I

31 janvier

Introduction aux enrobés bitumineux
Durée : 1 journée
De 8h30 à 16h30
Coût : 620 $ + taxes
Lieu de formation : Université de Sherbrooke, Campus Longueuil
Formateur : Michel Paradis, ing., M. Sc. et Guy Bergeron, ing., M. Sc.
Consultez le site de l'Université de Sherbrooke pour toutes les informations : http://bit.ly/VCGGsN

11-12 février

Conception et dimensionnement de chaussées municipales
Prix : 950 $
À Montréal
Formateur : Pierre Gauthier
Inscriptions et informations : http://www.fsg.ulaval.ca/formationcontinue/
Formation spécialisée / description des cours : http://www.fc.ulaval.ca/sgc/site/fc/pid/8944
Télécharger le document d'information : http://bit.ly/11T8k5I

22-23 mars

9e Congrès annuel de Bitume Québec
« Environnement et prévention dans les chaussées souples »
Lieu : Hôtel Loews Le Concorde de Québec
Région : Québec
Date : 22 mars 2013 au 23 mars 2013
Pour information : www.bitumequebec.ca

9 mai

Introduction aux enrobés bitumineux
Durée : 1 journée
De 8h30 à 16h30
Coût : 620 $ + taxes
Lieu de formation : Université de Sherbrooke, Campus Longueuil
Formateur : Michel Paradis, ing., M. Sc. et Guy Bergeron, ing., M. Sc.
Consultez le site de l'Université de Sherbrooke pour toutes les informations : http://bit.ly/VCGGsN

9 au 11 mai

Assises annuelles de l'Union des municipalités
2013 au Palais des Congrès de Montréal
Pour information : www.umq.qc.ca

24 mai

La sécurité sur les chantiers et les ingénieurs
Durée : 1 journée
De 8h30 à 16h30
Coût : 620 $ + taxes
Lieu de formation : Université de Sherbrooke, Campus Longueuil
Formateur : Serge Douville, ing., PSAC-CRSP
Toutes les informations sur le site de l'Université de Sherbrooke : http://bit.ly/YVDB86

Grâce à nos solutions, l'érosion ou le bruit **FRAPPE UN MUR !**

Peu importe la taille et la hauteur du défi, nous avons des solutions innovantes et toujours éprouvées.

SYSTÈME ANTIBRUIT LÜFT

BLOCS DE BÉTON REDI-ROCK

GABIONS

Plusieurs de nos produits ont été conçus en réponse à des préoccupations de nature écologique et de manière à s'harmoniser à l'environnement.

NOVAMUR

NOVATALUS

NOVAMUR VERT

En plus d'offrir une gamme très complète de solutions pour le contrôle de l'érosion et du bruit, nous avons une large sélection de produits qui vont des géotextiles aux systèmes drainants, en passant par les géogrilles, géomembranes, membranes bentonitiques, géocellules alvéolaires et barrières flottantes.

Innovex
solutions en géosynthétiques

la solution service !

1201, chemin Industriel, Lévis (Québec)
• 418 836-1333 • 1 877 836-1333
• innovex.ca

4691964

Partout au Québec, l'entreprise est un modèle de dynamisme et de détermination. Sa volonté d'aider ses clients et de réussir à le faire, démontre qu'il faut absolument considérer Innovex dans le cadre de l'évaluation et de la réalisation d'un projet, peu importe son ampleur.

www.innovex.ca

Service hors pair et produits innovants, INNOVEX se distingue à la grandeur du Québec

Depuis plus de 20 ans, Paul Anderson, ing., président de Innovex, et son équipe ont tissé des liens privilégiés avec les meilleurs manufacturiers de produits géosynthétiques afin d'offrir aux maîtres d'œuvre des chantiers du Québec, des alternatives à valeur ajoutée.

Cela a permis d'introduire dans leur vaste gamme de matériaux toute une panoplie de produits novateurs et hautement performants pour la construction de route, les travaux de génie civil et le contrôle de l'érosion.

DES SOLUTIONS POUR CHAQUE SITUATION

Visionnaire, **Innovex** offre en plus des géotextiles et autres produits connexes, plusieurs solutions réputées pour le contrôle de l'érosion et des bruits urbains. Des **gabions** aux **blocs de béton Redi-Rock** et aux **systèmes Novamur**, en passant par le **système antibruit d'origine allemande LÜFT** et les solutions écologiques comme les **Novatalus** et **Novamur vert**, tout a été pensé pour offrir la meilleure réponse à chaque problème.

AGILITÉ ÉGALE RAPIDITÉ !

Voilà qui explique la place désormais occupée par **Innovex**, même sur les plus gros chantiers partout dans la province. Et parce que l'entreprise a conservé une dimension humaine, elle demeure la plus agile de toute, ce qui lui permet de livrer plus rapidement et même, au besoin, de faire bénéficier les chantiers de points de livraison situés à proximité afin d'éviter de coûteuses interruptions des travaux.

Innovex
solutions en géosynthétiques

1201, chemin Industriel, Saint-Nicolas (Québec) G7A 1A8
Tél. : 418 836-1333 Sans frais : 1 877 836-1333
Téléc. : 418 836-9493

4691322

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

BÉTON PRÉPARÉ ▪ BÉTON PRÉFABRIQUÉ ▪ BÉTON BITUMINEUX ▪ 85 USINES DANS L'EST DU CANADA

betonprovincial.com
T 418 627.7242

béton provincial

Présent là où vous en avez besoin !

4644446