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

Avril 2013 Numéro 23

DOSSIER

Force et présence du génie civil

Les infrastructures maritimes

Portrait des infrastructures maritimes au Québec

De grands travaux au port de Sept-Îles

Modernisation à la gare fluviale de Matane

La ville de Saguenay sur la carte du monde

Dragage de 132 000 m² au port de Rimouski

Plongeur dans l'industrie de la construction

Gouvernement fédéral
TRANSPORTS, INFRASTRUCTURES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
Questions à l'honorable Denis Lebel

LES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES CANADIENNES
La nécessité d'investir à long terme

SURVOL DE L'INDUSTRIE MINIÈRE AU QUÉBEC

Le génie civil et la voirie au service de l'industrie minière

Le point de vue d'un donneur d'ouvrage, Xstrata Nickel Mine Raglan

Le plus grand projet aurifère au Canada sera québécois

Vers une Agence québécoise des transports

Le High Five Interchange (Dallas), un spectaculaire ouvrage autoroutier

CHRONIQUES

LOIS ET RÉGLEMENTS
Tour d'horizon de la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics

Parole de Cournoyer : Collusion et corruption
LA NOUVELLE CHRONIQUE DE JEAN COURNOYER

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^MD MAGAZINE
Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ)
www.acrgtq.qc.ca

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

Bureau de Montréal
7905, boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine, Bureau 100, Montréal (Québec) H1K 4E4
Tél.: (514) 354.1362
1 877 903.1362
Téléc.: (514) 354.1301

Bureau à la Romaine
Me Denis Houle
Téléphones
418 538.7676, poste 6398
cell.: 418 538.0708

Internet
www.magazineconstas.com
Courriel général
info@magazineconstas.com
Le magazine CONSTAS^MD est publié trimestriellement par ACRGTQ.

ACRGTQ
Éditrice :
ACRGTQ
Rédactrice en chef :
Me Gisèle Bourque
Rédacteur en chef adjoint :
Christian Croteau
Maquette et direction artistique :
Claude Bourget
bourget.arts.conseils@globetrotter.net

Les textes et illustrations de ConstAs ne peuvent être reproduits sans l'autorisation de l'éditrice. Toute reproduction doit mentionner le nom de la publication ainsi que le numéro. Les opinions exprimées dans ConstAs ne reflètent pas nécessairement celles de l'ACRGTQ.

Le magazine ConstAs ne se tient pas responsable des erreurs typographiques dans les textes publicitaires. Il s'engage toutefois à reproduire uniquement la partie du texte où se trouve l'erreur. La responsabilité du magazine et/ou de l'éditrice ne peut en aucun cas dépasser le montant de l'annonce. Les textes d'information paraissant dans le magazine sont sous la seule responsabilité de leurs auteurs et la direction ne partage pas nécessairement les opinions qui y sont émises.

Medias Transcontinental S E N C
Éditeur délégué et directeur des ventes :
Yvon L'Allier
(418) 840-1472, p.2265
yvon.lallier@transcontinental.ca
Conseillers publicitaires :
Jocelyne Bilodeau
418 840-1472, poste 2274
Mylène Côté
(418) 840-1472, p.2252
Paul-Émile Therrien
(418) 840-1472, p.2250
Karl Williamson
(418) 840-1472, p.2251
Production
Michelle Laporte
(418) 840-1472, p.2269
Rédaction
Directeur de l'information :
Claude Bourget
bourget.arts.conseils@globetrotter.net
Journalistes:
Claude Bourget, Jean Brindamour, Magalie Hurtubise, Jean-Pascal Lavoie, Stephan Rosa, Annie Saint-Pierre.
Chroniqueurs :
Me Jasmin Lefebvre
Me Jean Cournoyer
Mise en page et graphisme :
Rémi Langevin
Correction d'épreuves :
Jean Brindamour
Imprimerie
Transcontinental Interglobe
ISSN 1912-1830
Dépôt légal:
Bibliothèque et archives Canada.
Bibliothèque et archives nationales du Québec
Poste-publications
Convention 40020392

Copyright © ACRGTQ 2007

Sommaire

Repère Web www.magazineconstas.com

ÉDITORIAL 5

LES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES CANADIENNES
La nécessité d'investir à long terme 7

QUESTIONS À L'HONORABLE DENIS LEBEL 10

DOSSIER

FORCE ET PRÉSENCE DU GÉNIE CIVIL, LES INFRASTRUCTURES MARITIMES
1. Portrait des infrastructures maritimes 14
2. De grands travaux au port de Sept-Îles 19
3. Modernisation à la gare fluviale de Matane. Pour accueillir un nouveau traversier 25
4. La ville de Saguenay sur la carte du monde. Le port d'escale pour bateaux de croisières 28
5. Dragage de 132 000 m³ à Rimouski 33
6. Plongeur dans l'industrie de la construction 35

Repère Web www.magazineconstas.com/infrastructures

SURVOL DE L'INDUSTRIE MINIÈRE AU QUÉBEC

LE GÉNIE CIVIL ET LA VOIRIE AU SERVICE DE L'INDUSTRIE MINIÈRE
Entrepreneurs à l'œuvre 38

LE CAMP MINIER RAGLAN
Le point de vue d'un donneur d'ouvrage, Xstrata Nickel Mine Raglan 40

L'OR D'ÉLÉONORE
Le plus grand projet aurifère au Canada sera au Québec 42

VERS UNE AGENCE QUÉBÉCOISE DES TRANSPORTS
L'exemple américain 44

UN SPECTACULAIRE OUVRAGE AUTOROUTIER
Le High Five Interchange 47

CHRONIQUES
La Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics 50
En bref 55
Agenda 56
Parole de Cournoyer : Collusion et corruption 57

Voulez-vous *2* Accès à un réseau RTK à vie?

Moins de 15 000$ seulement

Intéressé?
Appelez-nous dès maintenant.
Les places sont limitées!

TopNet Live, réseau affilié à Topcon, travaille à renforcir son réseau RTK sur le territoire du Québec et est à la recherche de partenaires pour y investir.

- Débarrassez-vous des frais d'adhésion au réseau
- Toutes les marques de GPS sont compatibles
- Que vous soyez en ville ou en région n'a pas d'importance
- Votre système base et mobile pourrait être convertis en 2 mobiles
- Obtenez accès réseau partout à travers le Québec

GeoShack
Tout pour la Précision sur le Chantier.
MONTRÉAL • VILLE DE QUÉBEC
1-866-695-2737 • www.geoshack.com

4805605

Éditorial

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

DANS L'ATTENTE DES INVESTISSEMENTS

Au plus fort de cette période où les décideurs souhaitent restaurer la confiance des Québécois dans l'industrie de la construction, ConstAs poursuit sa mission première, issue de la vocation même de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ). Il s'agit d'illustrer et de défendre sans relâche les réalisations et les grands enjeux du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction. Or, en tête de ses enjeux, figure la productivité de notre industrie, mise à mal, présentement, en sus des circonstances, par la lenteur des annonces publiques quant au rythme et à la hauteur des investissements.

En effet, la saison actuelle des travaux débute dans l'incertitude à ce chapitre, tant les retards s'allongent sur tous les plans, aussi bien techniques, administratifs que strictement budgétaires. Au moment d'aller sous presse, l'ACRGTQ, au nom de tous ses membres, appelle à la publication des projets et des investissements 2013-2014. Ainsi les donneurs d'ouvrage seront à même de publier leurs appels d'offres et de permettre aux entrepreneurs de planifier la saison et d'administrer leurs ressources en conséquence. Il est à espérer que les choses soient plus avancées à la réception de ce numéro d'avril, mais il demeurera que ces retards auront eu leur impact sur la mise en branle des travaux et tout ce qui concerne, par conséquent, les délais de réalisation.

Tout cela, malheureusement, sans compter les ralentissements du nouveau processus d'autorisation préalable des contractants publics. Les demandes d'autorisation, promptement déposées par les entrepreneurs auprès de l'Autorité des marchés financiers (AMF), n'ont à ce jour obtenu que bien peu de réponse. Or, dans l'état actuel des choses, tout report d'autorisation retarde d'autantt les travaux. La situation est préoccupante.

De la construction maritime à la construction minière

Ce numéro printanier de ConstAs, qui ouvre sur un important rapport en faveur de l'investissement dans l'infrastructure publique canadienne et par un entretien privilégié avec l'honorable Denis Lebel, jette un regard sur la construction d'infrastructures maritimes, un secteur particulièrement en ébullition au Québec et dont les chantiers jalonnent le grand fleuve jusqu'au Golfe, avec un crochet par le Saguenay. Nos lecteurs seront à même de constater combien ces travaux d'envergure, très spécialisés, doivent au secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction et donc à la grande famille de l'ACRGTQ.

En supplément, nous présentons un survol de la construction minière et de l'apport des entrepreneurs à cette industrie non moins spécialisée. L'exploration, l'édification et l'exploitation minières commandent un ensemble d'infrastructures qui retiennent l'attention de l'ACRGTQ et des entreprises qu'elle représente. D'ailleurs, faut-il le rappeler, la convention collective du secteur génie civil et voirie s'applique aux conditions des travailleurs en tout ce qui touche les excavations et mouvements de terre, les égouts et aqueducs, de même que le transport d'énergie électrique.

Enfin, c'est avec plaisir et honneur que ConstAs accueille dans son équipe un nouveau chroniqueur, Jean Cournoyer. Monsieur Cournoyer, avocat, homme politique et communicateur, n'est plus à présenter. Plusieurs fois ministre e,t figurant toujours parmi les grands observateurs du monde du travail et de la construction, Jean Cournoyer est passé maître dans l'art d'interpréter et de commenter avec brio, en toute pertinence, l'actualité de notre industrie. Nous le lirons avec la plus grande attention.

Gisèle Bourque

Au moment d'aller sous presse, l'ACRGTQ, au nom de tous ses membres, appelle à la publication des projets et des investissements 2013-2014. Ainsi les donneurs d'ouvrage seront à même de publier leurs appels d'offres et de permettre aux entrepreneurs de planifier la saison et d'administrer leurs ressources en conséquence. Il est à espérer que les choses soient plus avancées à la réception de ce numéro d'avril, mais il demeurera que ces retards auront eu leur impact sur la mise en branle des travaux et tout ce qui concerne, par conséquent, les délais de réalisation.

WA500-7

De Komatsu – les experts en chargeurs

Le chargeur sur roues WA500-7 avec moteur Tier 4 Interim fait figure de chef de file dans l'industrie des agrégats grâce aux améliorations dont il a bénéficié en matière de rendement, d'économie de carburant, de confort pour l'opérateur et de facilité d'entretien.

- Le convertisseur de couple à grande capacité à blocage automatique du moteur vous donne un surcroît de puissance, de vitesse et de rendement.
- La nouvelle cabine est plus ergonomique et offre une meilleure visibilité à l'opérateur.
- Son efficace moteur Tier 4 Interim permet de réduire la consommation de carburant jusqu'à 7 %.
- La garantie Komatsu CARE offre l'entretien gratuit pour certains éléments du moteur Tier 4, dont le remplacement du filtre à particules diesel de Komatsu. Communiquez avec votre distributeur Komatsu pour plus de détails.

KOMATSU®

www.komatsuamerica.com

4622276

LES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES CANADIENNES

La nécessité d'investir à long terme

Repère Web www.magazineconstas.com/infrastructures

Par Magalie Hurtubise
infrastructures@magazineconstas.com

La Canada West Foundation (CWF), soutenue par l'Association canadienne de la construction (ACC), publiait en janvier 2013 «À la croisée des chemins», un rapport en faveur de l'investissement dans l'infrastructure publique canadienne. Entretien avec le chef des opérations de l'Association canadienne de la construction, Pierre Boucher, afin de mieux comprendre les grandes lignes de cette étude.

Pierre Boucher, chef des opérations de l'Association canadienne de la construction

«Le rapport formule des recommandations de façon à s'assurer que tous les paliers de gouvernements continuent à investir dans nos infrastructures dans le but d'accroître la productivité et alimenter la croissance économique », explique d'entrée le chef des opérations de l'Association canadienne de la construction, Pierre Boucher.

Constat de la situation

Le rapport «À la croisée des chemins» a été réalisé à l'échelle pancanadienne sur une période d'un an, par deux chercheurs, l'analyste Casey Vander Ploeg et l'économiste Michael Holden. Ces deux spécialistes constatent de prime abord que l'investissement dans l'infrastructure publique canadienne augmente la productivité, la croissance économique ainsi que la prospérité d'un pays. Cet investissement doit toutefois être stratégique et se faire à long terme pour qu'il soit bénéfique.

Les dépenses dans l'infrastructure publique stimulent une économie en récession, mais les recherches de Ploeg et Holden démontrent que les gouvernements auraient avantage à investir sur le long terme et pas seulement en période de ralentissement économique.

Les chercheurs déplorent surtout que les infrastructures publiques inadéquates représentent une menace directe à la croissance économique du pays parce qu'elles engendrent des répercussions qui touchent l'ensemble de la société. Baisse du nombre d'emplois et augmentation des coûts pour les entreprises ne sont que quelques-uns des effets qui en découlent.

«Il est prouvé que tout investissement dans l'industrie de la construction a un effet boule de neige dans d'autres secteurs. Investir un milliard $ dans l'industrie de la construction correspond à créer 30 000 emplois. De plus, l'investissement dans les infrastructures publiques a un impact très positif sur la productivité», soutient Pierre Boucher.

Il est intéressant de noter que le pourcentage du produit intérieur brut consacré à l'investissement dans les infrastructures publiques a diminué depuis les cinquante dernières années, passant de 5% dans les années 1960 à 2% au début des années 2000. Nonobstant une légère augmentation de l'investissement depuis dix ans, l'étude établit qu'il y a «encore beaucoup de rattrapage à faire».

Une autre étude menée par la Fédération canadienne des municipalités auprès d'une centaine de municipalités canadiennes démontre que 50% du réseau routier est passable, mauvais ou très mauvais. Les données ne sont pas plus encourageantes pour les systèmes d'assainissement des eaux. Cette même étude estime la dette liée aux infrastructures municipales existantes à 123 G $ et les nouveaux besoins à 115 G $. Ces chiffres n'incluent pas les infrastructures provinciales et fédérales.

«Il y a beaucoup de travail à faire, que ce soit pour nos routes, nos bâtiments ou toute autre infrastructure qui nécessite de l'investissement. Plus les gouvernements attendent et plus les coûts grimpent. On doit entretenir ces systèmes de façon adéquate et surtout, investir à long terme», ajoute M. Boucher.

Des mesures à prendre

Après avoir recueilli de nombreuses données, les chercheurs de la CWF ont présenté dans leur rapport cinq recommandations – en matière de politiques publiques – qu'ils jugent appropriées.

> Les chercheurs déplorent que les infrastructures publiques inadéquates représentent une menace directe à la croissance économique du pays parce qu'elles engendrent des répercussions qui touchent l'ensemble de la société.

Premièrement, ils préconisent de maintenir des investissements soutenus et stratégiques dans l'infrastructure publique du Canada. «Les investissements soutenus permettent aux entreprises de construction d'investir dans des équipements à long terme et d'engager une main-d'œuvre qualifiée. Les investissements doivent également être stratégiques», indique Pierre Boucher.

Deuxièmement, les chercheurs affirment qu'il faut accorder une priorité aux infrastructures publiques qui améliorent la performance économique. Ainsi que l'étude le mentionne, «les investissements en infrastructure qui offrent le plus grand potentiel de gains économiques doivent être privilégiés et arriver en tête des priorités. Ce sont notamment les investissements qui soutiennent le commerce en facilitant ou en améliorant l'accès à des marchés existants et en assurant l'accès à de nouveaux marchés».

Troisièmement, ils conseillent aux différents gouvernements d'encourager les approches innovatrices à la conception de l'infrastructure publique comme, par exemple, les projets qui intègrent de nouvelles technologies et qui réduisent notamment les coûts d'exploitation et d'entretien.

Quatrièmement, ils recommandent aux gouvernements de ne pas affecter toutes les ressources exclusivement aux nouvelles infrastructures et d'accorder l'attentio n nécessaire au renouvellement des infrastructures publiques existantes.

Enfin, ils prônent une analyse et un suivi des investissements récents dans le but d'en tirer des leçons pour les appliquer aux futurs investissements. Des analyses spécifiques aideront «les gouvernements à être plus sélectifs et stratégiques, ce qui les amènera à réaliser les projets ayant le plus grand potentiel de rendement élevé».

Mise en œuvre des recommandations

L'investissement dans les infrastructures publiques canadiennes à long terme demande certes beaucoup d'investissement et de planification. Certains obstacles, comme la dette canadienne, peuvent entraver la bonne mise en oeuvre des recommandations formulées dans l'étude.

«La dette canadienne est une contrainte majeure à l'investissement dans les infrastructures publiques, mais les gouvernements doivent se rendre compte qu'il est possible de réduire la dette d'autres façons. Ne pas investir dans nos infrastructures n'est pas un moyen de rembourser la dette, au contraire, les dépenses augmentent à long terme», affirme Pierre Boucher en guise de conclusion.•

CONSTATATIONS DE LA CWF

1) L'investissement soutenu dans l'infrastructure est essentiel pour maintenir la prospérité future du Canada et de la vie des Canadiens.
2) Les investissements dans l'infrastructure augmentent la productivité.
3) La croissance économique et les gains de productivité reliés à l'infrastructure ne sont pas automatiques. Pour des résultats économiques et sociaux optimaux, l'investissement doit être stratégique.
4) C'est maintenant le temps de faire les investissements essentiels qui améliorent la croissance économique dans l'infrastructure publique du Canada.

RECOMMANDATIONS DE LA CWF

1) Il faut maintenir des investissements soutenus et stratégiques dans l'infrastructure publique du Canada.
2) Il faut accorder la priorité aux infrastructures publiques qui améliorent la performance économique.
3) Les gouvernements doivent encourager les approches innovatrices à la conception de l'infrastructure publique.
4) Les gouvernements ne doivent pas affecter toutes les ressources exclusivement aux nouvelles infrastructures et doivent accorder l'attention nécessaire au renouvellement des infrastructures publiques existantes.
5) Il faut procéder à l'analyse et à l'évaluation suivies des investissements récents en infrastructure publique et en tirer des leçons pour les appliquer aux futurs investissements.

QUESTIONS À L'HONORABLE DENIS LEBEL

Photo : Photohelico

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

Par Claude Bourget
infrastructures@magazineconstas.com

Denis Lebel, ancien maire de Roberval, est arrivé à Ottawa en 2007. Fort d'une belle majorité dans la circonscription du même nom, comme député, il est aujourd'hui à la tête de deux importants ministères fédéraux, en plus d'être l'un des hommes de confiance du gouvernement Harper au Québec, avec son collègue Christian Paradis, à l'Industrie et à l'Agriculture. On ne peut donc parler d'infrastructures au Québec sans prononcer son nom et référer à sa charge. ConstAs tenait à s'entretenir avec lui sur les dossiers de l'heure.

L'honorable Denis Lebel
ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

Q. *Monsieur le ministre, je tiens d'abord à vous remercier de vous être rendu disponible, depuis votre bureau d'Ottawa, pour répondre aux questions de ConstAs. J'aimerais d'abord que nous abordions, de manière générale, la question des investissements pancanadiens en matière d'infrastructures publiques, puis naturellement celle des efforts à ce chapitre pour ce qui concerne l'est du pays et plus particulièrement le Québec. Nous savons que le plan Chantiers Canada, placé sous la régie d'Infrastructures Canada et qui bénéficie entre autres du Fonds de la taxe sur l'essence, verra son terme en 2014. Nous savons également que Transports Canada, votre ministère, est responsable de différents fonds à vocation très larges, tel le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. Puis enfin que l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, dont vous êtes aussi premier responsable, soutient elle-même certains investissements en infrastructures. De quelle manière toutes ses instances se croisent sur le terrain et convergent vers des projets concrets, des budgets fermes, des agendas définitifs?*

R. C'est le genre de question qu'on m'adressait souvent quand j'étais maire de Roberval. Les gens veulent connaître l'incidence que pourraient avoir divers programmes sur les routes, les structures et les services dans leur collectivité. Et ils sont aussi conscients qu'il faut compter sur le concours de différentes organisations et de divers programmes pour obtenir des résultats. C'est pourquoi le gouvernement fédéral a lancé ces projets et qu'il s'assure qu'ils appuient la prospérité des collectivités, des régions et de tous les Canadiens.

Vous avez raison de croire que l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec est l'un des moyens dont dispose le gouvernement fédéral pour exercer son rôle. Par l'entremise de ses différents bureaux répartis dans l'ensemble de la province, l'Agence fait la promotion du développement régional au Québec en aidant des entreprises, des collectivités et des organisations sans but lucratif au moyen de renseignements ainsi que de services d'orientation et de consultation qui peuvent les aider à réaliser leur plein potentiel économique. Par exemple, on peut aider ces groupes à élaborer une stratégie de développement, à doter une région d'équipement collectif économique, ou tout simplement à participer à la promotion d'une région.

Vous avez aussi mentionné les infrastructures, qui sont tout aussi importantes pour la croissance économique du Canada. Depuis 2006, le gouvernement du Canada a fait des investissements sans précédent dans des milliers de projets d'infrastructure au pays. L'une des sources qui appuient de tels efforts est le Fonds Chantiers Canada, qui a été créé en 2007. Ce fonds permet de répondre aux priorités nationales, régionales et locales en matière d'infrastructure et d'appuyer des projets destinés à obtenir des résultats sur trois plans d'une importance nationale : une économie plus forte, un environnement plus propre, et des collectivités solides et prospères. Même si la majeure partie du financement provenant du Fonds Chantiers Canada a été engagée dans des projets, il est important de se rappeler que le financement se poursuivra bien au-delà de 2014, étant donné que les travaux de construction sur les chantiers des grands projets que nous finançons partout au pays se poursuivront. Par exemple, par l'entremise du Fonds Chantiers Canada, nous consacrons des fonds à la rénovation d'usines de traitement des eaux à Sherbrooke, à Deauville et à Brompton. Les travaux d'amélioration à ces usines de traitement des eaux ont débuté en avril 2011 et devraient être terminés d'ici la fin de mars 2014. Ces usines de traitement des eaux continueront de créer des emplois, de fournir une eau plus saine et plus salubre, et d'appuyer une économie plus forte après 2014.

En plus de ce fonds, le gouvernement du Canada a adopté une loi visant à faire du Fonds de la taxe sur l'essence un investissement annuel permanent de 2 milliards de dollars. Cela signifie que les collectivités de partout au pays pourront compter sur un financement stable et prévisible au-delà de 2014.

Nous reconnaissons tous l'importance de l'infrastructure de transport pour l'économie canadienne. Les transports contribuent à l'augmentation des échanges commerciaux et à la croissance économique en reliant les Canadiens aux services et à leur milieu de travail, et les entreprises canadiennes aux marchés, tant au pays qu'à l'étranger.

Un bon exemple de cela est l'approche du Canada en matière de portes d'entrée et de corridors de commerce. Grâce à cette approche, nous nous assurons que nos chaînes d'approvisionnement, tant au pays qu'à l'étranger, peuvent assurer le mouvement des personnes et des marchandises de façon efficace, sécuritaire et sûre. C'est ce que nous avons fait en créant la Porte de l'Asie-Pacifique, la Porte continentale et la Porte de l'Atlantique afin de faciliter le mouvement des échanges commerciaux à destination ou en provenance de l'Amérique du Nord. Cela s'ajoute au Plan d'action par-delà la frontière, grâce auquel le Canada et les États-Unis s'emploient à assurer le mouvement sûr et efficace des personnes et des marchandises par-delà notre frontière commune.

Par ces divers efforts, le gouvernement s'emploie à procurer au Canada le plus grand avantage possible sur les marchés mondiaux. Même si aucune décision n'a encore été prise, le ministre des Finances a été bien clair, tout plan d'infrastructure sera considéré dans le contexte de la situation financière actuelle.

Parlons maintenant, si vous le voulez bien, des infrastructures maritimes, sur lesquelles porte notre dossier trimestriel. Du côté des traverses et dessertes, au Québec, le gouvernement provincial est seul à la barre, si je puis dire, avec l'entreprise privée. Mais en ce qui a trait au patrimoine portuaire, si crucial pour les industries chimiques, minières, métallurgiques et des pâtes et papiers, le gouvernement fédéral en a la grande responsabilité, depuis Montréal jusqu'à Blanc-Sablon, Gaspé et Cap-aux-Meules, en passant par Port Saguenay. Trois questions à ce chapitre sont pour nous essentielles. Quelle est la vision globale et à long terme du gouvernement conservateur en matière d'infrastructures maritimes et quelle place y tient le Québec et son fleuve, mais aussi sa partie nord, très limitée à ce chapitre? Pour les prochaines années, quel est le tableau total et la répartition géographique des investissements en ce domaine, du moins à Transport Canada?

> «Il est important de se rappeler que le financement se poursuivra au-delà de 2014, étant donné que les travaux de construction se poursuivront sur les chantiers des grands projets que nous finançons partout au pays. Par ailleurs, le Fonds de la taxe sur l'essence de 2 milliards de dollars par année est désormais permanent.»

Enfin, comment se porte, dans votre optique, la nécessaire coordination entre Ottawa et Québec pour ce qui touche les infrastructures maritimes, avec pour récent exemple la modernisation du Port de Sept-Îles?

Notre vision en ce qui concerne l'infrastructure maritime doit reposer sur le même ensemble de principes que nous appliquons à l'infrastructure de transport, c'est-à-dire la nécessité de s'assurer que les transports sont sécuritaires, sûrs, écologiques et efficaces dans toutes les installations, qu'il s'agisse de ports, de chemins de fer, de routes ou d'aéroports.

Cela signifie que nous percevons l'infrastructure maritime comme faisant partie d'un vaste réseau. C'est la raison pour laquelle nous déployons tant d'efforts en ce qui concerne les projets de portes d'entrée dont j'ai parlé plus tôt.

Un principe-clé de l'approche adoptée en ce qui a trait aux portes d'entrée repose sur un partenariat qui exige du gouvernement fédéral qu'il collabore avec les partenaires d'autres ordres de gouvernement et du secteur privé pour concevoir des projets qui renforceraient nos réseaux de transport et les liens commerciaux internationaux dans l'intérêt de tous les Canadiens. Ce genre de soutien favorise l'avantage compétitif du Canada en matière de commerce sur le plan mondial. Cela permet aussi d'aider les économies de régions situées à des centaines de kilomètres des ports maritimes à partir desquels ils peuvent expédier leurs marchandises. En appuyant la Porte de l'Atlantique ou la Porte continentale, nous contribuons à la prospérité des collectivités partout au Québec.

Quand il est question de ports, nous devons faire confiance à la sagesse et à l'expérience des résidents des collectivités locales pour gérer les ports de façon à ce qu'ils appuient les économies locales, qu'ils aident à créer des emplois et qu'ils contribuent à la croissance des entreprises ainsi qu'à la prospérité, non seulement pour les usagers des ports, mais aussi pour les régions entières. Dans certains cas, cela peut consister à appuyer de nouveaux investissements d'autorités locales dans les ports. Ces autorités sont peut-être mieux placées pour exploiter ces ports en tenant compte de l'activité économique locale.

Question incontournable s'il en est une et qui concerne un dossier qui vous tient très à cœur, comme à nous tous : le remplacement du pont Champlain, le plus achalandé du Canada, avec ses 60 millions de passages annuels. Ce projet comporte également sa part de coordination fédérale-provinciale, sans oublier ses dimensions régionales et nécessairement municipales, dimensions auxquelles l'ancien maire de Roberval n'est certainement pas insensible. Il s'agit en fait d'une entreprise d'envergure, en liens avec tous les aspects imaginables, politiques, économiques, financiers, collectifs, technologiques, environnementaux. Voudriez-vous faire le point exact sur l'état du projet, les ressources actuellement en action et vos priorités, aussi bien budgétaires que qualitatives ?

Tel qu'indiqué lors de l'annonce du projet en octobre 2011, le nouveau pont pour le Saint-Laurent devra être mis en service à la fin de 2021, la réalisation du projet se fera en partenariat public-privé, le pont sera à péage et il comprendra des voies dédiées pour le transport collectif.

Le projet va bon train et les échéanciers originaux sont respectés. En janvier 2012, nous avons lancé l'évaluation environnementale. Le rapport final d'évaluation environnementale est attendu à l'au-

tomne et déterminera les mesures à prendre pour atténuer les effets du projet sur l'environnement, incluant la qualité de vie de la population avoisinante.

Le gouvernement du Canada a également octroyé, au mois de juillet dernier, un contrat à la firme PricewaterhouseCoopers (PwC) pour le développement d'un dossier d'affaires. Ces experts devront formuler des recommandations à Transports Canada sur le modèle d'approvisionnement pour le nouveau pont, produire des prévisions relatives à l'achalandage et aux recettes et procéder à la conception préliminaire afin d'établir des estimations de coûts pour le nouveau pont. Ce mandat devra également être achevé cet automne.

Les résultats de l'évaluation environnementale et du dossier d'affaires fourniront des informations qui deviendront des critères pour la conception du projet, notamment en ce qui concerne le budget, la durabilité, la fonctionnalité et la prise en compte de la dimension environnementale.

De plus, nous recevrons, d'ici juin 2013, le choix du gouvernement du Québec concernant le mode de transport collectif privilégié.

Ces informations seront intégrées aux études d'ingénierie plus détaillées et les documents d'approvisionnement que le gouvernement prévoit développer à partir de l'automne prochain afin d'être en mesure de lancer un appel de qualification pour un partenaire privé au début de 2015.

Une structure de gouvernance a été établie afin d'assurer une collaboration formelle et un échange d'information. Transports Canada collabore avec ses partenaires clés dans le projet, dont le gouvernement du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, et les villes de Montréal, Brossard et Longueuil. Les citoyens furent également conviés à une première série de journées portes ouvertes, dans la région de Montréal, dans le cadre de l'évaluation environnementale en décembre dernier. La deuxième série de journées portes ouvertes est prévue en avril dans la région de Montréal. De plus, les représentants de Transports Canada et moi avons tenu plusieurs réunions productives avec les parties prenantes clés de la région, tel que des ministres et maires, des chefs d'entreprises, des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants.

> «Tel qu'indiqué lors de l'annonce du projet en octobre 2011, le nouveau pont devra être mis en service à la fin de 2021, la réalisation du projet se fera en partenariat public-privé, le pont sera à péage et il comprendra des voies dédiées pour le transport collectif. Le projet va bon train et les échéanciers originaux sont respectés.»

Comme dans tout projet d'envergure, il y a plusieurs priorités à considérer et à intégrer. D'où l'importance d'une planification concertée et la collaboration de nombreux intervenants clés.

Soyez assuré que nous réaliserons une structure de haute qualité, dont la population pourra être fière, en respectant les échéanciers, le budget, l'environnement et les besoins des utilisateurs.

Pour terminer cet entretien, tout en vous remerciant, il serait important, pour nos lecteurs, de confirmer les plans et les chiffres de Transports Canada quant aux prochains investissements en matière d'infrastructures spécifiquement routières, au Québec, de même que les projets principaux, en cours et à venir.

ÉCHÉANCIER PRÉLIMINAIRE - NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAUTRENT

GRANDES ÉTAPES	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Évaluation environnementale	■	■											
Conception préliminaire et analyse de rentabilité		■	■										
Ingénierie préliminaire et préparation de devis			■										
Appel d'offres et attribution du contrat pour le constructeur du pont				■	■								
Plans et devis finaux et construction (par le constructeur du pont)						■	■	■	■	■			
Déconstruction du pont existant (par le constructeur du pont)											■	■	■

Le gouvernement du Canada est déterminé à faire en sorte que les Canadiens puissent profiter d'une infrastructure de calibre mondial. En collaboration avec les provinces, les territoires et les municipalités, de même qu'avec le secteur privé, nous avons mis en œuvre divers programmes d'infrastructure communs à l'échelle nationale.

La présence d'une infrastructure publique solide et moderne est essentielle si nous voulons répondre aux priorités du gouvernement du Canada relativement à une économie solide, à un environnement plus sain et à des collectivités plus prospères et plus sécuritaires.

En travaillant ensemble, le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, ainsi que les administrations municipales ont investi de façon importante dans l'infrastructure publique au Québec.

Comme je l'ai souligné plus tôt, le gouvernement n'a pas encore pris de décisions mais tout plan d'infrastructure sera considéré dans le contexte de la situation financière actuelle.

Nous continuerons d'évaluer comment nous pourrons utiliser les transports à l'avenir pour créer des emplois, soutenir la croissance et contribuer à la prospérité du Canada.

Entre-temps, il est important de se rappeler que le financement se poursuivra au-delà de 2014, étant donné que les travaux de construction se poursuivront sur les chantiers des grands projets que nous finançons partout au pays. Par ailleurs, le Fonds de la taxe sur l'essence de 2 milliards de dollars par année est désormais permanent. Cela signifie que les collectivités de partout au pays pourront compter sur un financement stable et prévisible au-delà de 2014. •

DOSSIER

Force et présence du génie civil

Les infrastructures maritimes

Portrait des infrastructures maritimes au Québec
De grands travaux au port de Sept-Îles
Modernisation de la gare fluviale de Matane
La ville de Saguenay sur la carte du monde
Dragage de 132 000 m² au port de Rimouski
Plongeur dans l'industrie de la construction

« Notre vision en ce qui concerne l'infrastructure maritime doit reposer sur le même ensemble de principes que nous appliquons à l'infrastructure de transport, c'est-à-dire la nécessité de s'assurer que les transports sont sécuritaires, sûrs, écologiques et efficaces dans toutes les installations, qu'il s'agisse de ports, de chemins de fer, de routes ou d'aéroports.

Cela signifie que nous percevons l'infrastructure maritime comme faisant partie d'un vaste réseau. C'est la raison pour laquelle nous déployons tant d'efforts en ce qui concerne les projets de portes d'entrée.

Un principe-clé de l'approche adoptée en ce qui a trait aux portes d'entrée repose sur un partenariat qui exige du gouvernement fédéral qu'il collabore avec les partenaires d'autres ordres de gouvernement et du secteur privé pour concevoir des projets qui renforceraient nos réseaux de transport et les liens commerciaux internationaux dans l'intérêt de tous les Canadiens. Ce genre de soutien favorise l'avantage compétitif du Canada en matière de commerce sur le plan mondial. Cela permet aussi d'aider les économies de régions situées à des centaines de kilomètres des ports maritimes à partir desquels ils peuvent expédier leurs marchandises. En appuyant la Porte de l'Atlantique ou la Porte continentale, nous contribuons à la prospérité des collectivités partout au Québec. »

Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

Repère Web www.magazineconstas/23/Dossier

1. PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES MARITIMES AU QUÉBEC

Par Annie St-Pierre
infrastructures@magazineconstas.com

De façon générale, les infrastructures maritimes du Québec et les activités portuaires qui en découlent sont de juridiction fédérale mais il existe de nombreuses exceptions à cette règle. ConstAs trace ici un portrait du secteur ainsi que des investissements qui y sont en cours.

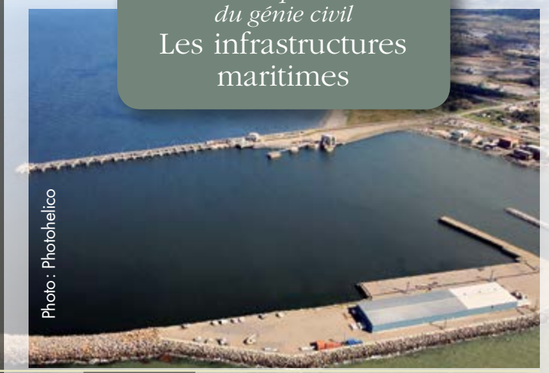


Photo : Photohelico

Repère Web www.magazineconstas.com/infrastructures

Bien que le fédéral soit majoritairement propriétaire des ports et des nombreux ouvrages qui se trouvent sur le territoire québécois, il arrive que le gouvernement du Québec ou les paliers municipaux en possèdent ou investissent dans ce genre d'infrastructures.

Mario St-Pierre, conseiller en communications au ministère des Transports du Québec, ajoute que même le secteur privé est propriétaire de certains ouvrages, notamment pour des activités industrielles.

Il cite en exemple le cas de la Société des traversiers du Québec (STQ). Cette dernière gère l'ensemble des liaisons entre les deux rives du St-Laurent, ainsi que les dessertes de îles de la Madeleine et de la Basse Côte-Nord.

De nombreux investissements sont consentis régulièrement dans les installations de la STQ. Ils proviennent du ministère des Transports du Québec même si les équipements se retrouvent souvent dans un port qui est de juridiction fédérale.

Le cas de Matane en est un. L'une des activités de ce port est le service de traversiers qui relie la Côte-Nord. En outre, le 29 janvier dernier, le gouvernement du Québec, confirmait des investissements de 11,3 millions $ pour cette desserte maritime.

Pour le terminal de Matane, les modifications qui seront apportées concernent surtout le niveau terrestre et vise son adaptation au nouveau traversier qui remplacera le Camille-Marcoux. Le gouvernement a souligné le fait que la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout assure à longueur d'année les traversées entre la Gaspésie et la Côte-Nord et qu'elle représente un atout touristique important pour les commerçants de ces régions.

De plus, la STQ, qui sera le donneur d'ouvrage a développé une grande expertise dans la rénovation de gares et de quais au couv Le gouvernement lui confie donc la supervision de la rénovation de la gare et la passerelle pour le prochain traversier, laquelle rendra ces équipements plus fonctionnels. Le président de la STQ, M. George Farrah, a donc précisé les différentes étapes ainsi que l'échéancier et la répartition des coûts des travaux pour ce chantier qui vient de débuter.

Le secteur des croisières fait aussi l'objet d'investissements du gouvernement provincial. L'objectif est de stimuler le tourisme plutôt que de devenir propriétaire des installations fédérales. Ce fut le cas au Saguenay, pour le port de La Baie soutient M. St-Pierre. Le port est la propriété de la municipalité.

La traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout emploie 115 personnes et réalise 1600 traversées annuellement, permettant à 205 000 passagers et à plus de 118 000 automobiles de circuler d'une rive à l'autre. Il s'agit donc d'un exemple concret d'investissements fait par le provincial sur un autre niveau de gouvernement, selon Mario St-Pierre.

LE PORT DE TROIS-RIVIÈRES, SITE EN PLEINE TRANSFORMATION

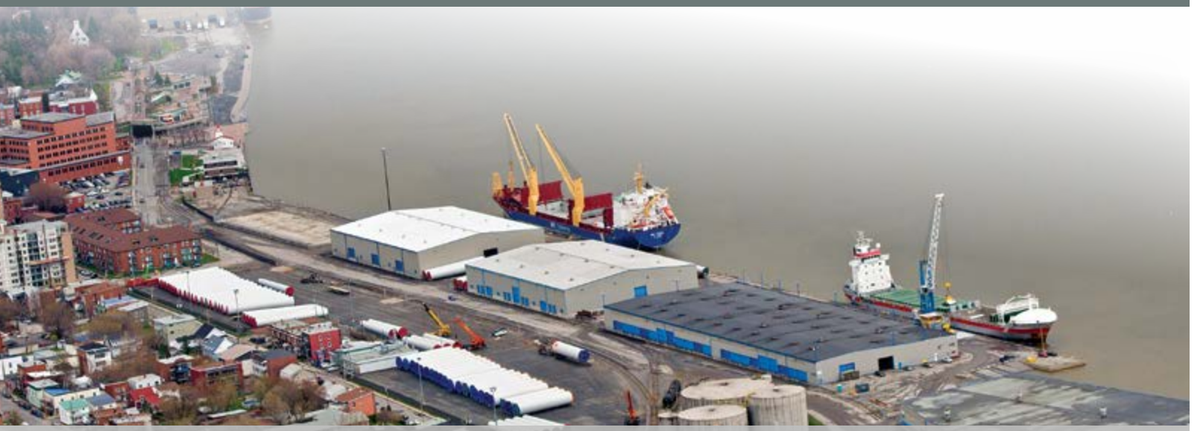


Photo : Éric Massicotte.

Aménagé en plein coeur de la ville depuis 130 ans, le port de Trois-Rivières est en train de subir une vaste cure de rajeunissement afin de rendre les installations plus fonctionnelles et pour mieux concilier sa vocation industrielle avec le secteur urbain, grâce à un investissement de 150 millions$.

M. Jacques Paquin, vice-président au marketing et au développement des affaires au port mentionne que cette transformation est aussi nécessaire en raison des opportunités de développement qui se présentent pour poursuivre la croissance de l'organisation.

Le plan de développement se déroule en trois phases. La première s'est terminée en 2011. Il s'agit d'un premier investissement de 25 millions$ qui a notamment permis la venue de nouveaux cargos.

La phase I comprenait l'intégration d'un périmètre sécurisé ainsi que l'amélioration des accès routiers et du réseau ferroviaire, qui a presque triplé. Les travaux ont aussi permis l'augmentation de 26 000 mètres carrés pour les lieux d'entreposage extérieurs. Deux nouveaux hangars ont été construits.

En 2013, le port de Trois-Rivières passera donc à la seconde phase, qui devrait prendre trois ans à se concrétiser. Cette étape se concentrera surtout autour du bassin.

L'Administration portuaire prévoit la démolition d'un hangar de 23 000 pieds carrés pour convertir les lieux en espace d'entreposage extérieur.

Enfin, la troisième et dernière phase du plan de développement est prévue entre 2017 et 2020. Les étapes les plus significatives seront, aux yeux de M. Paquin, le parachèvement de la section 9 et la reconstruction du quai 17, qui est devenu désuet. Une fois tous ces chantiers complétés, la capacité de transbordement du port de Trois-Rivières passera de 4,1 à 7 millions de tonnes métriques par année.

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

Les croisières et les industriels

Le secteur des croisières fait aussi l'objet d'investissements du gouvernement provincial. L'objectif est de stimuler le tourisme plutôt que de devenir propriétaire des installations fédérales. Ce fut le cas au Saguenay, pour le port de La Baie, soutient M. St-Pierre. Le port est la propriété de la municipalité. Quant au port de Grande-Anse, en amont de La Baie, il est la propriété entière du fédéral sous la société de l'Administration portuaire de Saguenay.

Quant au secteur industriel, le cas de Bécancour est à noter alors que la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour, une société québécoise, est le propriétaire du port et qu'il est destiné à desservir les entreprises du parc industriel avoisinant.

À l'autre bout de la province, sur la Côte-Nord, le port de Sept-Iles est placé sous la juridiction du gouvernement fédéral avec la présence de l'Administration portuaire de Sept-Iles. Par contre, il comporte des quais publics et privés, comme ceux de la compagnie Iron Ore Corporation et de Cliffs Natural Resources. La construction d'un terminal minéralier à cet endroit en 2011 est donc un précédent, note Mario St-Pierre. Il ne faut pas oublier le cas de la compagnie Xstrata Nickel qui est propriétaire de son quai à Baie Déception, dans le Nord du Québec.

Sur la Côte-Nord, le port de Sept-Iles est placé sous la juridiction du gouvernement fédéral avec la présence de l'Administration portuaire de Sept-Iles. Par contre, il comporte des quais publics et privés, comme ceux de la compagnie Iron Ore Corporation et de Cliff Naturels Ressources. La construction d'un terminal minéralier à cet endroit en 2011 est donc un précédent, note Mario St-Pierre. Il ne faut pas oublier le cas de la compagnie Xstrata Nickel qui est propriétaire de son quai à Baie Déception, dans le Nord du Québec.

Le programme PAREGES

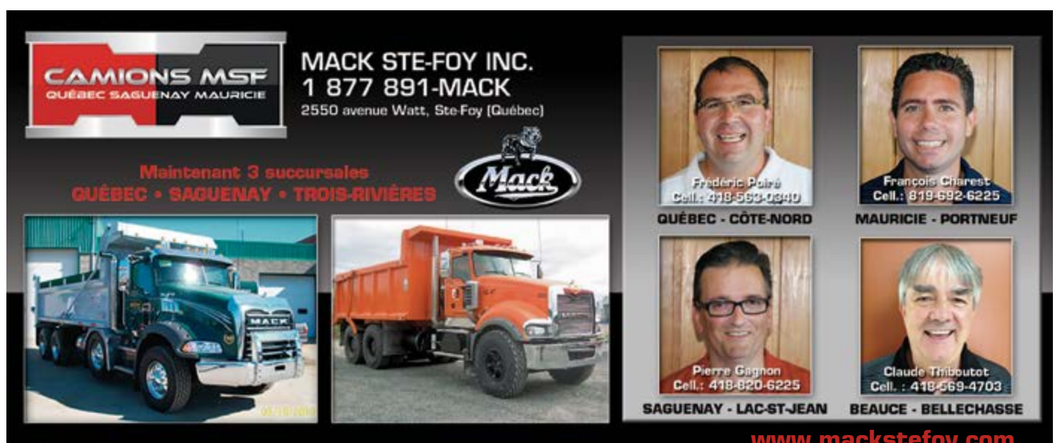
Sur cet échiquier, plusieurs projets sont en cours pour assurer de meilleures activités maritimes et portuaires à travers la province. Le ministère des Transports compte notamment sur un programme, appelé Réduction ou évitement des émissions de GES dans le transport maritime et ferroviaire (PAREGES).

Vue aérienne de la ville et du port de Matane. Photo : Photoheliko

Quatre projets sont actuellement financés par ce programme qui vise spécifiquement à réduire ou éviter les émissions de GES (gaz à effet de serre) générées par le transport des personnes et des marchandises avec l'implantation de projets intermodaux et la promotion des modes maritime et ferroviaire.

La contribution financière du ministère et des ministères ou organismes du gouvernement du Québec est équivalente à 50% des dépenses admissibles. Cependant, l'aide accordée en vertu de ce programme peut s'élever jusqu'à 750$ par tonne d'émissions de GES réduites ou évités.

La Société Terminaux Montréal Gateway au port de Montréal figure parmi les projets en cours avec l'installation d'infrastructures électriques pour conteneurs réfrigérés pour un montant de 2,3 millions$ sur un investissement total de 5,3 millions$. Termont Montréal, également au port de Montréal, est un autre bénéficiaire pour l'installation d'infrastructures électriques pour conteneurs réfrigérés au coût de 273 500$ sur un montant total de 547 000$. Dans la région de la Capitale, le progamme profite à Arrimage du St-Laurent pour l'installation de convoyeurs électriques. Le gouvernement contribue pour 3,7 millions sur une somme totale de 13,6 millions$. Enfin, le Centre de distribution de Sillery, installé au Port de Québec, profite aussi du programme avec une aide de 442 000$ sur un investissement de 1,6 million$. •



La FORCE indéniable de STRONGCO

L'un des plus importants concessionnaires vente et service d'équipement multiligne mobile au Canada

Ontario

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

Québec

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

Atlantique

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

MAQUETTE DU FUTUR QUAI DE SEPT-ÎLES.

Repère Web www.magazineconstas.com/infrastructures

2. DE GRANDS TRAVAUX AU PORT DE SEPT-ÎLES

Par Jean Brindamour
infrastructures@magazineconstas.com

Le port de Sept-Îles est le plus important port minéralier en Amérique du Nord, avec un volume d'activité annuel de près de 30 millions de tonnes. Il comprend aujourd'hui treize quais, dont huit lui appartiennent, trois se trouvent sous la responsabilité de Pêches et Océans Canada, servant aux pêcheurs, et les deux autres appartenant au secteur privé.

Un port en pleine expansion

Le dynamisme et l'enthousiasme du président-directeur général du port de Sept-Îles, Pierre Gagnon, un ingénieur minier de formation, originaire de Sept-Îles, transparaissent dès qu'il parle de l'institution qu'il dirige. L'Administration portuaire n'est pas séparée de la communauté, explique-t-il : « Dans le conseil d'administration, il doit y avoir des représentants de tous les paliers de gouvernement et aussi des usagers. On y trouve un administrateur du gouvernement du Québec et un représentant de la Ville, tandis que quatre autres postes sont occupés par des représentants des usagers. » Le maire de Sept-Îles, M. Serge Lévesque confirme cette proximité avec les instances municipales : « Les relations avec le port sont excellentes et elles l'ont toujours été. On considère le port de Sept-Îles comme étant un partenaire de première ligne. On fait beaucoup de choses ensemble, on échange, nous avons des projets communs, comme par exemple le projet des croisières, qui n'est d'ailleurs plus un projet mais qui est devenu une réalité. »

Le port de Sept-Îles, c'est 4 000 emplois directs ou indirects dans une communauté qui compte près de 30 000 habitants, parmi lesquels environ 4 000 autochtones. Le maire Lévesque n'hésite pas à souligner l'importance du port : « On doit réaliser que toute l'économie de Sept-Îles et de la région est basée sur la présence du port comme outil d'expédition de l'ensemble des produits extraits de nos richesses naturelles de la Côte-Nord. La valeur des expéditions, bon an, mal an, se chiffre entre 4 et 5 milliards de dollars pour ce qui est du minerai de fer et probablement entre 1 et 1,5 milliards de dollars pour l'aluminium. Ça représente en tout entre 5 et 6 milliards de dollars. C'est énorme, et naturellement, toutes ces activités génèrent de l'emploi. Si on compte les emplois associés directement aux activités de ces entreprises minières, ça se chiffre facilement à 200 millions de dollars de retombées économiques par année. En comptant les effets indirects, toutes les entreprises qui sont présentes comme support à l'industrie, les en-

> La modernisation du Port de Sept-Îles est un projet majeur de 220 millions de dollars qui serviront à la construction d'un nouveau quai multi-usager. « Ce projet est le plus gros projet maritime en cours de construction non seulement au Canada, mais en Amérique du Nord, » s'écrie Daniel Lessard, Vice-président Construction et travaux civils chez Pomerleau.

treprises de services, les services en général, les institutions, on peut ajouter certainement un autre 25 à 30 millions de dollars de retombées des activités portuaires.»

«On n'est pas dans un port en compétition avec les autres ports du Québec, précise M. Gagnon; la vocation du port de Sept-Îles est l'expédition des matières premières. Cela date du milieu des années 1950, avec l'arrivée de l'Iron Ore (IOC), que Brian Mulroney a dirigé de 1977 à 1983. Le port est d'abord voué à l'expédition du minerai de fer. C'est le secteur de développement le plus fort. Mais n'oublions pas l'aluminium. Aluminerie Alouette est le plus important employeur de Sept-Îles. Le plus gros trafic en aluminium sur le continent américain passe par chez nous. On est identifié comme l'un des ports qui aura la plus grande croissance dans les années à venir.»

«Beaucoup de projets ferreux sont en développement depuis 2005, 2006, 2007, ajoute le PDG du port de Sept-Îles. Comme administration portuaire, on a voulu répondre aux besoins des promoteurs, avec lesquels on a des échanges, New Millenium, Consolidated Bathurst, IOC, etc. Il existe un momentum pour le développement du Nord, qu'on le nomme Plan Nord ou développement nordique. Nous, on apporte une infrastructure à ces grosses compagnies. Le minerai de fer doit être manutentionné avec de gros volumes si l'on veut profiter d'économies d'échelle suffisantes. Le port a été choyé par l'obtention de l'aide fédérale pour le réseau portuaire en vue de financer des projets «shovel ready», c'est-à-dire immédiatement réalisables. On a été chercher près de 20 millions $ pour optimiser les installations existantes. Mais on a atteint un point de saturation. Il fallait que le port puisse manutentionner 100 millions de tonnes de plus.»

Le PDG du Port de Sept-Îles, M. Pierre Gagnon

Chef de file Canadien en Assurances Spécialisées

4576962

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

Fier supporteur des courtiers arborant ce logo

140e anniversaire 1872 — 2012

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

gcna.com

Le maire de Sept-Îles, M. Serge Lévesque

Un projet maritime d'envergure

La modernisation du port de Sept-Îles est un projet majeur de 220 millions de dollars qui serviront à la construction d'un nouveau quai multi-usager. «Ce projet est le plus gros projet maritime en cours de construction non seulement au Canada, mais en Amérique du Nord, s'écrie Daniel Lessard, Vice-président Construction et travaux civils chez Pomerleau. Pomerleau réalise le plus gros lot du projet, continue l'ingénieur, soit la construction du quai. La surveillance du projet est assurée par la firme de génie-conseil Axor Experts Conseils inc. Pomerleau possède une bonne expérience dans les travaux maritimes. Au cours des dernières années, nous avons notamment réalisé la construction d'un nouveau terminal maritime au port de Prescott, en Ontario (en 2011-2012) et la construction du Quai des croisières dans la baie de Sept-Îles (en 2009-2010). Le projet du Quai multi-usager est une suite logique de ces travaux.»

Un projet maritime a des caractéristiques spécifiques et exigent des mesures propres à ce genre de travaux. «La construction de projet maritime est très différente d'un projet terrestre, poursuit Daniel Lessard. Plusieurs aspects doivent être considérés et bien planifiés en ce sens. La logistique, l'approvisionnement des équipes et les déplacements des équipements nécessitent une attention particulière. On ne peut accéder aux barges constituant le lieu de travail aussi facilement qu'au sol, une bonne planification est nécessaire pour le transport de la main-d'œuvre et de la supervision. Il faut également considérer les conditions climatiques. Les vagues, le vent et la glace rendent encore plus difficile la réalisation des travaux et obligent souvent à des interruptions lorsqu'il devient impossible de travailler de façon sécuritaire sur les barges. La santé et la sécurité des travailleurs doivent rester plus que jamais au cœur de nos préoccupations.»

«Grâce à ce grand chantier, commente le président du port, on pourra ériger un terminal de classe mondiale. Il n'y aura qu'une douzaine d'installations similaires dans le monde situées en Australie, au Brésil, en Afrique du Sud. Et cet investissement de 220 millions $ impliquent d'autres investissements pour d'autres infrastructures. C'est un investissement multiplicateur. Il générera dans l'arrière-pays pour environ 2 milliards de dollars de projets miniers.» Le maire y voit également une chance pour la ville et la région: «La construction du quai multi-usager nous donne certainement une opportunité rêvée pour la réalisation de plusieurs projets industriels importants, principalement dans le domaine du minerai de fer, et nous confirme que Sept-Îles est dorénavant la porte d'entrée et, doit-on dire, la porte de sortie de tout développement projeté pour le nord du Québec et du Labrador.»

On peut se demander si les fluctuations du fer ne rendent pas un investissement de cette taille hautement hasardeux. «Il y a des cycles dans ce marché, commente Pierre Gagnon. Le prix est passé l'année dernière de 200 $ à 85 $, mais il est déjà en train de remonter. Au moment où je vous parle, le fer est à 150 $ la tonne. On est tributaire de la consommation de l'acier dans le monde. 50% de la consommation mondiale vient de l'Asie. Même s'il y a eu un fléchissement en Chine, une accélération de la croissance est prévue en Inde. Selon plusieurs spécialistes, le plus grand consommateur de fer sera bientôt l'Inde. Un de nos nouveaux partenaires est Tata Steel, le deuxième plus gros producteur d'acier au monde. 300 000 employés travaillent pour eux! On est confiant par rapport aux fondamentaux qui gouvernent le marché du fer. Ils sont robustes du fait des économies émergentes, grandes consommatrices de fer.» Le maire de Sept-Îles, M. Serge Lévesque, abonde dans ce sens: «Je ne suis pas trop inquiet quant aux fluctuations futures du marché du fer. Historiquement, ce phénomène a toujours été présent. Mais nos entreprises ont su jusqu'à maintenant assez bien se tirer d'affaire. Il y a des contraintes: que l'on pense par exemple à la mondialisation. Du minerai de fer, il en existe partout à travers la planète et les pays en voie de développement sont aussi riches en matières premières que nous. Ils deviennent inévitablement des compétiteurs pour notre industrie locale. Il faut ajouter la compétition d'autres produits dans la fabrication des produits industriels. On peut parler, par exemple, de

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

l'aluminium, qui est en compétition avec le fer, de même que les différents nouveaux alliages présents sur le marché. Dans le cas spécifique de la production industrielle canadienne, on peut dire que le taux de change du dollar canadien est une menace jusqu'à un certain point, ce qui n'était pas le cas il y a moins de 15 ans. Donc, c'est un défi particulier qui s'ajoute et sans craindre pour l'avenir comme tel, je pense que cela commande une prudence élémentaire du point de vue de la gestion municipale. C'est certainement un de nos soucis à la Ville. Nous voulons être prêts lorsque le développement va se faire, tout en restant prudents.»

Description des travaux

«Dans une première phase, explique Pierre Gagnon, on construira un quai en forme de L qui augmentera la capacité du port de 50 millions de tonnes. Dans la deuxième phase, ce sera sous la forme d'un «T» et la capacité du port sera encore améliorée d'un 50 millions de tonnes supplémentaires. Pour comparaison, par exemple, on aura une capacité en tonnage quatre fois plus grande que celle du port de Montréal.»

«Les travaux de construction, précise Monsieur Lessard, de chez Pomerleau, consistent à construire les fondations et la structure du quai servant à amarrer des navires de très grande envergure. Ensuite, des convoyeurs ainsi que deux chargeurs de navire seront installés sur le quai pour éventuellement charger ces navires. Notre mandat consiste à construire une rampe d'accès d'une longueur de 560 mètres x 7,0 mètres de large ainsi qu'un quai d'une longueur de 420 mètres de long x 21,0 mètres de large. Cette rampe d'accès et ce quai s'apparentent essentiellement à un pont. Les deux structures sont composées d'un tablier de béton armé et de 234 poutres préfabriquées de type NEBT, déposées sur des chevêtres reliés par des longrines également fabriquées en béton armé. Les portées entre ces chevêtres sont respectivement de 40 m pour la rampe d'accès et 20 m pour le quai principal. Ces chevêtres sont construits sur un total de 134 pieux caissons variant de 914 mm (3 pieds) à 1829 mm (6 pieds), dont la majorité sont des pieux de 1829 mm. Ces pieux caissons, d'une longueur de 55 mètres et pesant plus 60 tonnes, sont descendus au roc à travers l'argile très molle par vibro-fonçage, le tout à travers d'imposants gabarits d'acier servant à guider les pieux verticaux et inclinés. Une fois installés, ils sont évidés et encastrés au roc. Une emboîture de 3,2 mètres doit par la suite être forée avant d'installer les cages d'armature et de bétonner les caissons.»

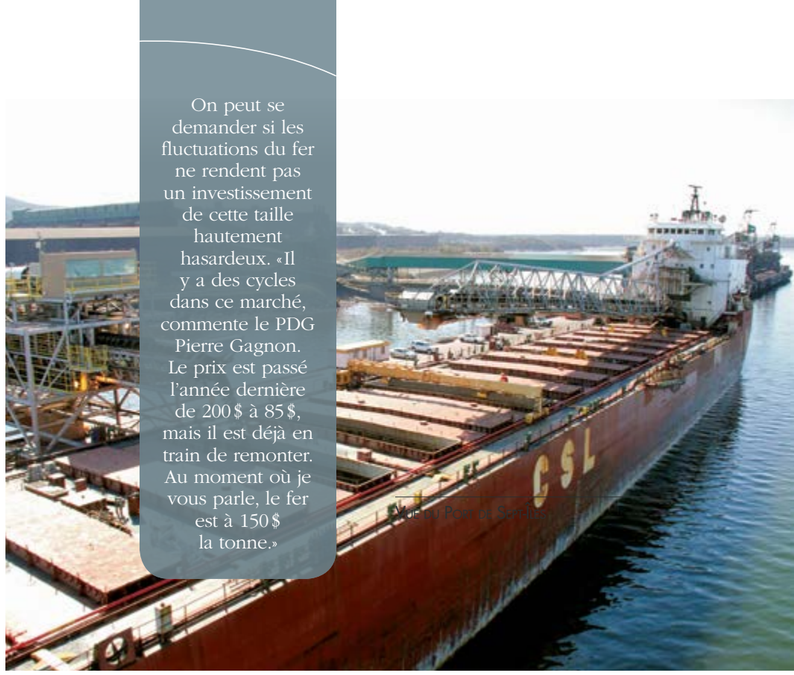
> Ce grand projet profite d'une implication importante du privé: «Un maillage se fait avec les grands producteurs installés au Labrador et au Québec. Ce n'est pas un PPP artificiel. Cinq nouveaux partenaires du Port participeront au financement de 50% du projet», explique Pierre Gagnon.

L'ampleur du matériel utilisé est impressionnante. «De par la nature des travaux et par la condition particulière du secteur, ajoute Daniel Lessard, la majeure partie des travaux s'effectuent à l'aide de grues de très grandes capacités, installées sur des barges et déplacées à l'aide de remorqueurs. Comme les travaux sont relativement répétitifs, chaque équipe de travail effectue des travaux différents. Au total, on comptera environ 12 barges, soit 6 pour le transport et 6 pour le travail. Sur chaque barge de travail se trouve une grue et différents équipements. Les capacités de levage maximum varient entre 200 tonnes et 600 tonnes. Le produit final sera donc un quai en eaux profondes construit sur des pieux caissons, prêt à accueillir les convoyeurs et chargeurs de navire (lots subséquents) pour éventuellement pouvoir charger les navires de différents minerais provenant principalement du nord du Québec.»

Le maire Lévesque croit que ses nouvelles infrastructures serviront à pleine capacité: «Si on regarde la liste des projets présentement en gestation, on peut anticiper qu'ils devraient se réaliser dans un horizon de 10 ans environ. Le volume d'expédition de minerai de fer pourrait même atteindre les 200 millions de tonnes. Naturellement, il faudra non seulement un nouveau quai multi-usager, mais fort probablement, l'ajout d'un deuxième chemin de fer desservant le nord du Québec et du Labrador vers Sept-Îles.»

Échéancier et financement du projet

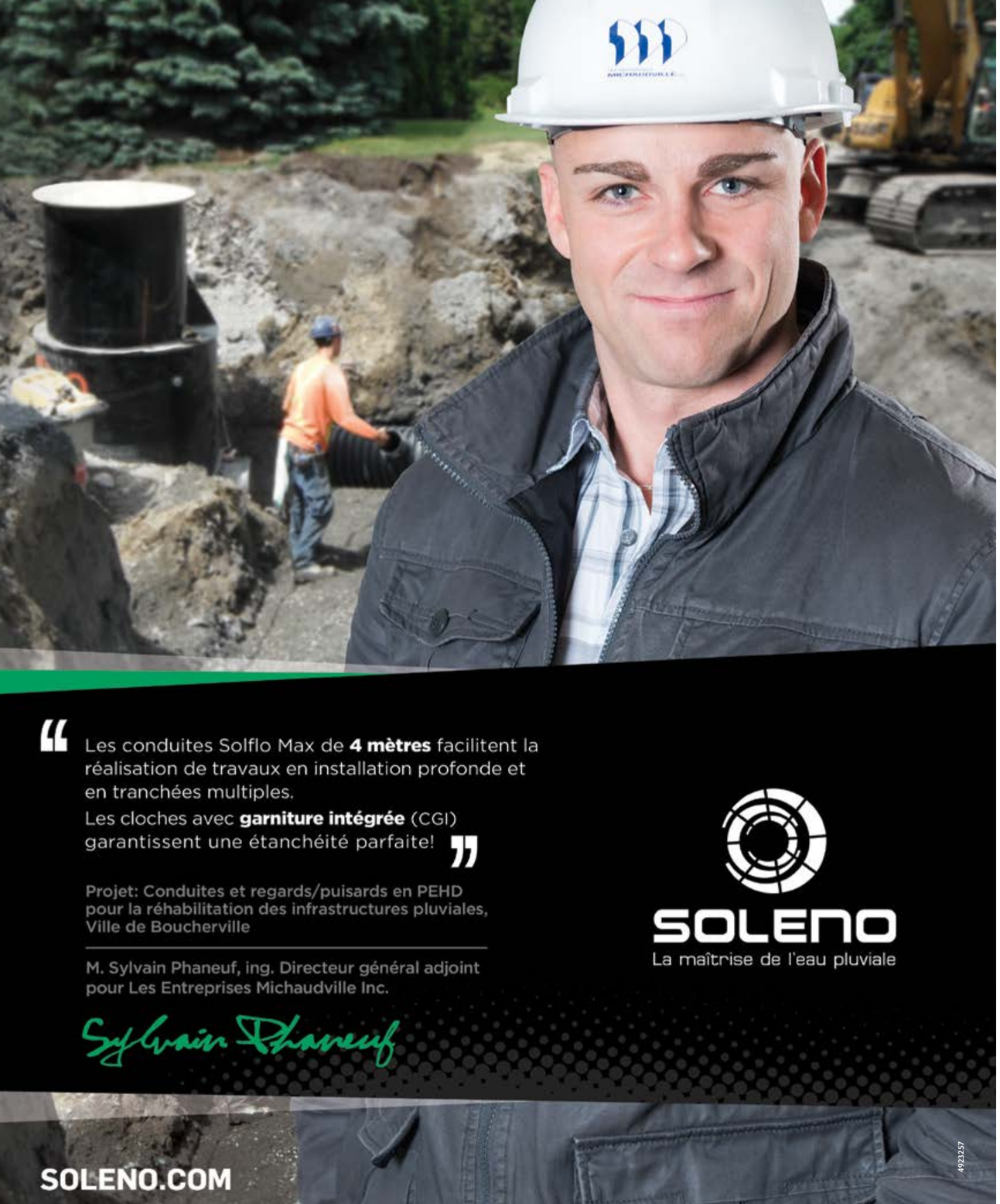
«La préparation de l'ingénierie de construction et la mise en œuvre des méthodes a débuté en septembre, et la mobilisation et l'assemblage des équipements s'est déroulée entre les mois d'octobre 2012 à janvier 2013, poursuit Daniel Lessard. Ce type de travaux demande une longue préparation avant les travaux au chantier. Les travaux maritimes ont débuté en février 2013. Les travaux de construction du quai seront complétés en novembre 2013. D'autres lots seront ensuite exécutés, soit l'installation de 2 chargeurs de navires, convoyeurs, tours de transfert, bâtiments de services, etc. Il est à noter que l'échéancier des travaux est extrêmement serré et demande une coordination de tous les instants. Pour faire d'un projet maritime une réussite, d'excellentes méthodes de construction ainsi que des procédures bien élaborées et réfléchies permettent d'éviter beaucoup de problèmes durant l'exécution des travaux et de sauver de précieuses journées. Tout passe par une excellente planification.»



> On peut se demander si les fluctuations du fer ne rendent pas un investissement de cette taille hautement hasardeux. «Il y a des cycles dans ce marché, commente le PDG Pierre Gagnon. Le prix est passé l'année dernière de 200$ à 85$, mais il est déjà en train de remonter. Au moment où je vous parle, le fer est à 150$ la tonne.»

«C'est un chantier qui sera excessivement rapide, explique Pierre Gagnon. Il a été annoncé en février 2012 et sera complété en mars 2014. En 25 mois, on aura érigé une infrastructure complète et avant-gardiste qui pourra servir pour les trente ou quarante prochaines années. Elle a été conçue pour assurer aux producteurs un avantage concurrentiel. Nous sommes désavantagés au Canada, par rapport à l'Australie, par exemple, qui est plus proche de l'Asie, par des coûts de transport plus grands, souvent deux fois plus chers. Il faut donc compenser par de très bonnes infrastructures.» Mais cet ingénieur minier de formation fait remarquer que «le minerai de fer canadien est de qualité et qu'il est très prisé sur le marché, parce qu'il a moins d'impuretés que le minerai de fer australien, par exemple, quoique sa teneur en fer soit plus faible. On se sert donc du minerai de fer canadien pour faire des blends qui abaissent la quantité d'impuretés.»

Ce grand projet profite d'une implication importante du privé: «Un maillage se fait avec les grands producteurs installés au Labrador et au Québec. Ce n'est pas un PPP artificiel. Cinq nouveaux partenaires du port participeront au financement de 50% du projet: les entreprises Alderon Iron Ore Corp., Champion Iron Mines Limited, Labrador Iron Mines Holdings Limited, New Millennium Iron Corp. et Tata Steel Minerals Canada Limited. Ces compagnies veulent sécuriser leurs investissements par des infrastructures fiables et efficaces», conclut Pierre Gagnon.•



Repère Web www.magazineconstas.com/infrastructures

3. POUR ACCUEILLIR UN NOUVEAU TRAVERSIER

Modernisation à la gare fluviale de Matane

Par Jean Brindamour
infrastructures@magazineconstas.com

Un nouveau traversier de la Société des traversiers du Québec (STQ) devrait entrer en service entre Matane et Baie-Comeau-Godbout le 1er janvier 2016. Ce nouveau bateau fonctionnera au gaz naturel liquéfié, ce qui permettra de réaliser une réduction de 25% de gaz à effet de serre.

Ce projet exige toutefois d'importantes modifications aux infrastructures terrestres du terminal de Matane. Le contrat pour ces travaux a été octroyé par appel d'offres à l'entreprise EBC pour un montant de 11,3 millions de dollars. La teneur, l'échéancier et la répartition des coûts des travaux qui ont débuté à la mi-janvier 2013 ont été présentés par le président-directeur général de la Société des traversiers du Québec, M. Georges Farrah, lors d'une conférence de presse donnée à Matane le 29 janvier dernier :

- De janvier à juin 2013, il y aura le réalignement latéral de l'embarcadère pour l'adapter à la configuration plus large du nouveau navire pour un coût de 2,3 M$.
- De mars à juin 2013, il y aura modernisation de la gare fluviale, suivra de juin à septembre, la reconstruction de la passerelle piétonne fixe qui servira à prolonger la salle d'attente grâce un aménagement intérieur confortable offrant quelques 60 places assises supplémentaires mettant en valeur le panorama maritime. Ces deux phases totaliseront un investissement de 5,6 M$.
- Parallèlement à ces travaux, des modifications au quai ainsi que l'aménagement d'une plateforme pour le ravitaillement du navire seront effectués de mai à septembre 2013 et se chiffreront à 1,6 M$.
- De mars à septembre 2013, des travaux d'élargissement de la jetée Est, évalués à 1,8 M$, seront exécutés afin de faciliter les déplacements des camions et de créer une voie de circulation pour les camions de ravitaillement.

La traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout emploie 115 personnes et réalise 1600 traversées annuellement, permettant à 205 000 passagers et à plus de 118 000 automobiles de circuler d'une rive à l'autre du fleuve.

L'ingénieur responsable, Marc Ferland de EBC, a bien voulu préciser plus en détail la nature des travaux demandés : « Le réalignement latéral de l'embarcadère, explique-t-il, comporte quatre grandes étapes. En premier lieu, l'enlèvement et la modification de la rampe existante, puis la démolition du duc d'albe existant et la reconstruction d'un nouveau duc d'albe, 3 mètres à côté de l'ancien, afin de réaligner la rampe dans l'axe du nouveau bateau, en troisième lieu, la modification et l'élargissement de la culée, et, finalement, la remise en place de la rampe existante après sa modification. »

Photo : Photohelico

Pour ce qui est de la «la modernisation de la gare fluviale», elle inclut, poursuit l'ingénieur, «le changement des revêtements plancher et plafond, la modernisation des salles de bain, l'ajout de nouvelles fenêtres et la réfection de la toiture».

Tout de suite après, commence la «reconstruction de la passerelle piétonne fixe» servant à prolonger la salle d'attente : «Cette étape, indique M. Ferland, comporte la construction d'une nouvelle salle d'attente, tandis que la salle d'attente existante sera agrandie pour permettre l'accès à la passerelle piétonnière.»

Certaines modifications au quai seront également nécessaires pour accommoder le nouveau traversier : «Il faudra modifier le système de défenses et d'amarrage pour l'adapter au nouveau. Quant à la plateforme pour le ravitaillement du bateau, elle est constituée d'une dalle structurale de 12 m x 22 m», ajoute l'ingénieur.

Des travaux d'élargissement de la jetée Est étaient aussi exigés «pour permettre le ravitaillement du bateau par camion et, en même temps, refaire, la protection de la jetée», note M. Ferland.

Ce qui frappe au premier coup d'œil, c'est la diversité des travaux. Marc Ferland a déclaré, récemment, à une journaliste de Radio-Canada : « C'est sûr que c'est un projet qui est assez diversifié, il y a du bâtiment, il y a des travaux de civil, des pieux. Ce sont des travaux maritimes, donc il y a un grand risque pour les tempêtes». Comment faire pour parer à ces risques de tempête ? «Pour prévenir les pertes en cas de tempête, signale l'ingénieur, il est très important de se familiariser avec les lieux selon les conditions météo rencontrées et de suivre chaque jour ce que nous prépare la météo. Il faut déterminer certaines fenêtres pour effectuer certain travaux. Pour d'autres il faut toujours être prêt à faire une protection rapide. En règle générale, les travaux maritimes sont beaucoup plus risqués que les travaux terrestres.»

Les imprévus font partie du quotidien des grands travaux, mais pour les travaux maritimes, c'est encore plus vrai : «Rares sont les travaux où il n'y a pas d'imprévus, mais il n'y aucun doute qu'il est plus difficile de prévoir les coûts pour les travaux maritimes», conclut Marc Ferland.

Impact d'un traversier

La traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout emploie 115 personnes et réalise 1600 traversées annuellement, permettant à 205000 passagers et à plus de 118000 automobiles de circuler d'une rive à l'autre. Matane est une ville de 14000 habitants, chef lieu d'une MRC comptant 22000 habitants. L'impact économique et touristique de la gare fluviale sur la ville de Matane ne fait aucun doute : «Pour vous dire à quel point, c'est important, explique le maire de Matane, Claude Canuel, sachez que ce sont des gens de Matane, des commerçants, qui ont acheté un bateau et mis en place le premier traversier entre Matane, Baie-Comeau et Godbout. Matane, c'est le dernier lien encore rapproché avec la Côte-Nord. Plus loin vers l'est, c'est le golfe.»

Qui utilise le plus le traversier ? Des voyageurs, des commerçants, des gens de Matane ou de Baie-Comeau et de Godbout ? «Les usagers, c'est des gens d'ici, de la rive sud, qui font des affaires sur la Côte-Nord, répond le maire. Je donnerais l'exemple des gens de Béton provincial qui ont une usine à Matane. Ils travaillent régulièrement sur la Côte-Nord. Transport Inter-Côte, une compagnie de transport, de fret et de camionnage installée à Saint-Ulric, tout près de Matane, fait continuellement la navette entre Moncton et Wabush au Labrador, en passant par le traversier de Matane. Mais il y a aussi tous les touristes qui vont de Charlevoix à Baie-Comeau et décident d'aller en Gaspésie. La Société des traversiers du Québec joue beaucoup la carte touristique. N'oublions pas le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel, entre Matane et Baie-Comeau, qui est aussi une initiative des gens de Matane. On y transporte des wagons pour le chemin de fer de la Côte-Nord.»

Ce nouveau traversier répondra davantage aux besoins d'une région dont l'avenir économique et touristique est prometteur : «Le nouveau bateau fera le voyage plus rapidement, ce qui permettra une traversée de plus par jour, et pourra accueillir plus de passagers et de véhicules, se réjouit le maire. C'est pour les passagers une expérience de mini-croisière. Et ce sera plus écologique, parce que le bateau fonctionne au gaz naturel. En 2015, Gaz-Métro va d'ailleurs installer une desserte de gaz naturel qui servira pour le nouveau traversier.»

Matane est pour ainsi dire une plaque tournante régionale entre l'Est du Québec, le Nouveau-Brunswick et la Côte-Nord et devrait contribuer, par sa position géographique unique, au développement nordique du Québec : «La Côte-Nord, c'est un peu comme une île. Avec le développement du Nord, le traversier de Matane est appelé à jouer un rôle encore plus grand. En effet, la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout représente un accès logique et stratégique à la Côte-Nord, grâce à l'ensemble du réseau routier de la rive-sud et à la présence d'un relief plus propice au trafic lourd», conclut le maire de Matane. •

Claude Canuel, maire de Matane, acompagné de M. Pascal Bérubé, député de Matane-Matapédia et Ministre délégué au Tourisme, et de M. Georges Farrah, président-directeur général de la Société des traversiers du Québec.

Ce nouveau traversier répondra davantage aux besoins d'une région dont l'avenir économique et touristique est prometteur : «Et ce sera plus écologique, nous dit le Maire de Matane, parce que le bateau fonctionne au gaz naturel. En 2015, Gaz-Métro va d'ailleurs installer une desserte de gaz naturel qui servira pour le nouveau traversier.»

Gamme complète d'accessoires pour excavatrices et chargeurs sur roues

Accouplement G-4000
· Universel
· Convertible
Informez-vous!

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

4941704

13050, rue Brault, Mirabel (Québec) Canada J7J 1P3

450 437-7794 | 1 800 267-7852
www.garier.ca | info@garier.ca

4. SAGUENAY SUR LA CARTE DU MONDE

Le port d'escale pour bateaux de croisières

Repère Web www.magazineconstas.com/infrastructures

Par Jean Brindamour
infrastructures@magazineconstas.com

La construction du port d'escale pour bateaux de croisières à Saguenay (dans l'arrondissement La Baie), officiellement appelé quai d'escale Agésilas-Lepage, mais que l'on nomme familièrement le quai de Bagotville, a commencé en août 2007. Le projet, d'une valeur de 24 millions de dollars, fut complété en juillet 2009. C'est la firme EBC de Québec qui a eu la responsabilité de ces travaux.

«Le donneur d'ouvrage, note Louis Picard, Vice-président, Génie civil et terrassement – région de Montréal chez EBC, était la Ville de Saguenay». Ce quai se devait d'être d'autant plus solide qu'il avait à subir la glace, les vagues et les charges d'accostage de gros navires, «des navires jusqu'à mille pieds de longueur», précise M. Picard. L'entrepreneur qui réalise un quai de cette envergure doit nécessairement être expérimenté et avoir du personnel qualifié apte à travailler sur des barges. «Nous avions plusieurs expériences dans le domaine des infrastructures maritimes, raconte l'ingénieur, dont deux projets incluant la construction de caissons (un à Grand Manan, au Nouveau-Brunswick, et un dans le port de Québec); il y avait eu aussi plusieurs projets de réfection de quai sur la côte Nord.»

> «Today in America a parlé de Saguenay, se réjouit le maire Jean Tremblay. C'est un reportage de cinq minutes, mais qui a fait le tour des États-Unis. Et une partie des croisiéristes reviendront dans la région, souvent par un autre moyen de transport. Ça marche. C'est pourquoi d'autres villes se montrent intéressées: Havre-St-Pierre, Baie-Comeau, Sept-Îles».

Description des travaux

Les travaux ont commencé par l'assemblage des pieux sur l'ancien quai, l'une des difficultés étant son étroitesse. Les pieux de 55 mètres de long étaient ensuite plantés dans le fond marin par deux équipes mu nies de grues et de barges. «Groupe Océan a été notre fournisseur de barges et de remorqueurs, se souvient Louis Picard. On avait en tout une dizaine d'équipements maritimes loués à Océan pour pouvoir exécuter les travaux.»

À l'étape suivante, une autre équipe dégageait et nettoyait les pieux pour ensuite les bétonner. Puis, ce sont les équipes de coffrage qui intervenaient en construisant des ducs d'albe en béton (dans le vocabulaire maritime, un duc d'albe est une sorte de pilotis sur lequel un navire peut s'amarrer ou s'appuyer). Il fallut une dizaine de mois, au cours desquels la séquence décrite ici s'est répétée plusieurs fois, pour finaliser le travail.

Le quai qu'a construit EBC est composé de 15 ducs d'accostage en béton (de 15 m x 13 m), de 4 ducs d'amarrage en béton (de 9 m x 9 m), de 6 chevêtres en béton (de 1.5 m x 15 m), de 4 appontements en acier (de 32 m x 15 m), d'un pont de liaison en acier (de 33 m x 28 m), d'une barge débarcadère en acier (de 25 m x 8.5 m) et de 4 passerelles d'aluminium (de 35 m x 1.2 m).

Cette construction a nécessité une quantité impressionnante de matériaux: 145 pieux de 1070 mm de diamètre et de 55 m de longueur pour un total de 8000 m de pieux, 1300 m^3 d'excavation à l'intérieur des pieux, 130000 kg d'armature noire pour les pieux, 45300 pi^2 de coffrage, 305000 kg d'armature galvanisée et 2850 m^3 de béton 35 MPa pour les ducs, chevêtres et appointements, 450000 kg de structure d'acier galvanisée pour les ducs et appointements, 5 défenses cylindriques de 3 m de diamètre et 6 m de longueur et, finalement, 18 bollards de 100 tonnes.

«Le plus gros défi, poursuit l'ingénieur, résidait dans les conditions météorologiques.» En effet, en hiver, par grands froids, et au printemps et en automne, par grands vents, pour des raisons de sécurité évidente, les équipements flottants doivent être mis à l'abri. «Et tout le long du projet, ajoute M. Picard, les équipes devaient composer avec les marées et les vagues. Cela explique pourquoi un projet maritime comporte des risques importants.»

Et le produit final est un terminal moderne de croisière de 355 m de longueur, relié au quai existant par un pont de liaison. «Le projet du quai Lepage fut pour tous les intervenants une expérience intense tant au niveau technique qu'au niveau humain; tous les intervenants étaient fiers lors de l'accostage du tout premier bateau de croisière à l'automne 2008. Bref, ce fut un succès d'équipe», conclut Louis Picard.

Déjà 100000 croisiéristes

«La Ville a fait cet investissement parce que la région était pauvre en tourisme, explique le maire de Saguenay, Jean Tremblay. À une certaine époque, il y a une cinquantaine d'années, on avait surtout des Américains. Mais maintenant, avec la nouvelle route du Parc des Laurentides en particulier, c'était l'occasion d'agir. On a donc pensé aux bateaux de croisière. On a

ÉPARGNEZ & PERFORMEZ

Financement jusqu'à

0% sur **42 mois***

OFFRE VALIDE SUR LES MACHINES SUIVANTES :

- Pelles hydrauliques
- Tracteurs sur chaînes
- Chargeurs sur pneus

* Certaines conditions s'appliquent. Cette offre est conditionnelle à l'acceptation du crédit de la compagnie de financement. Elle ne peut être combinée à aucune autre offre. Les frais de transport, de préparation, d'immatriculation et de taxes sont en sus. Les prix peuvent changer selon la configuration de l'unité. Cette offre est valable sur le territoire Hewitt Équipement Limitée seulement du 15 février au 31 mai 2013. Cette offre est valable sur les machines neuves CAT suivantes : WHEX (M313, M315, M316, M318, M322), SHEX (312, 314, 316 & 318), MHEX (320, 324 & 329), D6K, D6N, D6T & 950K. Le taux de financement dépend du modèle de la machine achetée et de la durée du financement. Sujet à changement sans préavis.

Commandez vos pièces en ligne via PartStore™

Profitez des avantages de la commande en ligne !

- Accessible 24/24, 7/7
- Vérification de la disponibilité et des prix en temps réel
- Accès à un catalogue de pièces complet, actualisé quotidiennement
- Historique de vos factures
- Facilité d'utilisation
- Personnalisation de listes de commandes fréquentes

4800041

ON TRAVAILLE TARD NOUS AUSSI.
Heures de service prolongées.

1.855.HEWITT8

hewitt.ca

Hewitt CAT

Service par Excellence

4800908 MAC 12-13D

Pavillon d'accueil des croisières, secteur La Baie à Saguenay

Jean Tremblay, maire de Saguenay.

Aperçu des travaux.

rencontré des représentants de la Ville de Québec, qui a été la première ville dans la province à développer ce secteur. On a aussi convaincu le Gouvernement du Québec de participer. Le gouvernement québécois a d'ailleurs créé un fonds spécial dont nous avons pu profiter.»

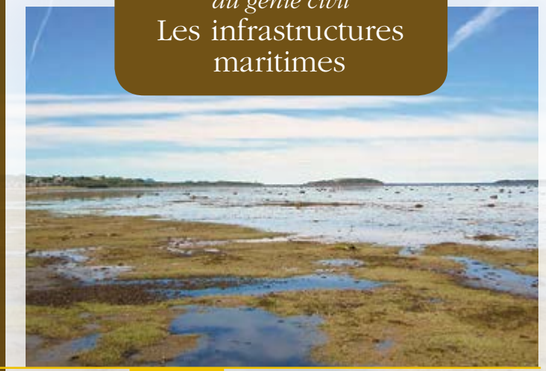
Le résultat a été plus que probant : «Today in America a parlé de Saguenay, se réjouit le maire. C'est un reportage de cinq minutes, mais qui a fait le tour des États-Unis. Et une partie des croisiéristes reviendront dans la région, souvent par un autre moyen de transport. Ça marche. C'est pourquoi d'autres villes se montrent intéressées : Havre-St-Pierre, Baie-Comeau, Sept-Îles en veulent elles aussi. Les croisières, c'est une bonne façon d'attirer des touristes. Un bateau, ce peut être 2000 personnes d'un coup. Ça ne se compare pas à un autobus. Dans un court laps de temps, on a eu en septembre dernier notre 100 000e touriste ! On fait parler de nous partout dans le monde, grâce à ces croisières.»

Dans la foulée de cette stratégie de développement économique et touristique, une corporation a été créée, Promotion Saguenay. Dotée d'un budget de 10 millions de dollars par année, elle est dirigée par des gens d'affaires, par des jeunes dynamiques et pleins de talents, «trois MBA, un actuaire...», souligne Jean Tremblay. «La région a des atouts, poursuit-il : nous avons le seul Fjord en Amérique du Nord. Et les gens sont accueillants. Il y a deux ans, on a d'ailleurs gagné le prix du meilleur accueil au monde. Quand les croisiéristes débarquent, c'est la musique, une pièce de théâtre jouée sur place. Ils sont impressionnés.»

Mais ce n'est qu'un début. La période des croisières devrait bientôt durer plus longtemps à Saguenay. «Présentement, les bateaux viennent en automne, du milieu de septembre à la fin du mois d'octobre, note le maire. On est en train de négocier avec une compagnie, que je ne peux pas nommer présentement, parce que les négociations, mêmes si elles vont bon train, ne sont pas complétées. Un bateau viendrait tout l'été, une fois par semaine !»

Tout ce développement a été voulu, planifié, implanté par la Ville de Saguenay : «On a engagé Ross Gaudreault, le maître d'œuvre de tout le développement du Port de Québec et de sa vocation touristique actuelle. On est en train de compléter la construction du village qui entoure le quai. Autour du quai, il n'y avait que des installations désuètes qui tombaient en ruine. On a tout rasé. Puis on a reconstruit en neuf. Le pavillon d'accueil est impressionnant. Il n'y a rien de comparable, avouent les visiteurs.»

«Le quai plus le pavillon d'accueil et le village portuaire ont coûté en tout une cinquantaine de millions de dollars. Mais c'est un bon investissement, toute la population le reconnaît. Ceux qui parlent contre cette réalisation de la Ville, à Saguenay, se font vite rasseoir», conclut le maire en souriant. •



Repère Web www.magazineconstas.com/infrastructures

5. DRAGAGE DE 132 000 M³ À RIMOUSKI

Un port à délivrer des sédiments

Par Jean Brindamour
infrastructures@magazineconstas.com

La plus importante opération de dragage jamais réalisée au Québec par Transport Canada a été mise en œuvre il y a quelques années par Groupe Océan au Port de Rimouski. Transports Canada a investi 4 millions de dollars dans ces travaux. Pour en savoir plus, ConstAs a rencontré Philippe Filion, Directeur, Affaires publiques et développement des affaires chez Groupe Océan.

«Dragage Océan DSM, filiale du Groupe, a réalisé ce projet en respectant le budget, le calendrier de travail et l'environnement, souligne d'emblée M. Filion. Tel que notre client l'a demandé, les travaux ont été exécutés en deux phases. La première du 7 juillet au 25 septembre 2009, et la seconde du 3 au 29 août 2010. Il s'agissait de redonner au Port de Rimouski les profondeurs minimales requises pour qu'il puisse poursuivre ses activités commerciales. Pour y arriver, il nous fallait draguer plus ou moins 132 000 m³ sur une superficie d'environ 162 000 m².»

La cause relevait d'un phénomène d'amoncellement sédimentaire pouvant être comparé à une accumulation de poussière dans un endroit clos : «Avec les années, note Philippe Filion, des sédiments se sont progressivement accumulés à l'intérieur du port de Rimouski et dans le chenal de navigation, d'une longueur de plus d'un kilomètre, qui y mène. Cela restreignait l'accès des navires au port. Sans un dragage d'entretien, l'accumulation de sédiments aurait amené un jour ou l'autre la fermeture des activités portuaires.»

Un port demande des conditions spécifiques pour être ouvert aux activités commerciales, en particulier en ce qui a trait à la profondeur du chenal : «Les activités de navigation commerciale, indique le représentant de Groupe Océan, requièrent une profondeur minimale de -5,20 m (sous le zéro des cartes) dans le chenal de navigation menant au port de Rimouski ainsi que dans le périmètre du port et de -7,30 m sur une largeur de 25 m tout le long de la jetée Est.»

> Le dragage du fleuve Saint-Laurent, de son chenal, de ses ports, constitue, pour prendre une analogie domestique, une espèce de grand ménage périodique, et donc toujours à recommencer. Mais les moyens et la technologie de plus en plus performante sont exigés pour nettoyer les fonds marins de façon écologique et efficace.

Matériel utilisé

Pour les opérations de dragage du Port de Rimouski, Dragage Océan DSM a utilisé une excavatrice et deux véhicules de transport de matériel excavé. Les caractéristiques techniques de cette excavatrice sont impressionnantes : «Nous pouvons décrire la drague Basque 2, raconte M. Filion, comme un vrai "chantier flottant", avec tous les équipements nécessaires pour travailler en sécurité de jour comme de nuit dont une excavatrice LIEBHERR A974B (la seule de ce type au Canada) spécialement adap-

Depuis 1972, Groupe Océan[1] offre des services intégrés en interventions maritimes qui comprennent le remorquage portuaire, le transbordement de pilotes, le service d'escorte, le renflouage et la récupération d'épaves, la réparation navale à flot et en chantier, ainsi que le dragage et la location d'équipement maritime. On se doute qu'avec une telle polyvalence, il soit à peu près impossible au Québec de parler d'infrastructures maritimes sans nommer Groupe Océan. C'est lui, par exemple, qui a été le fournisseur de barges et de remorqueurs pour la firme EBC au moment de la construction du quai d'escale pour bateaux de croisières à La Baie[2]. C'est encore cette même firme qui a fourni deux remorqueurs, dix barges, une péniche et un déflecteur à la compagnie Hamel Construction, lors des travaux d'élargissement du pont de l'île Charron qui eurent lieu d'avril 2006 à décembre 2008. Et tout récemment, Dragage Océan DSM inc., filiale du Groupe, vient de débuter le dragage dans la baie de Sept-Îles, à proximité du quai de Cliffs Mines Wabush à Pointe-Noire, première étape du chantier de 20 mois pour la réalisation du quai multi-usager qui pourra recevoir de plus gros minéraliers. Dragage Océan DSM mettra 60 jours à draguer 400 000 mètres cubes pour atteindre une profondeur de 21 mètres dans un secteur qui en comporte une quinzaine en moyenne. Ce dragage permettra aux nouvelles installations d'accueillir des minéraliers jaugeant plus de 200 000 tonnes, soit de type «Cape size» et ultérieurement les navires «Chinamax» de plus de 300 000 tonnes avec une phase de dragage additionnelle.

1. Sous le nom d'Aqua-Marine d'abord, devenu, en 1987, Océan Construction Inc., puis Groupe Océan Inc.

2. Voir, en page 28 de ce numéro : «Saguenay sur la carte du monde».

Philippe Filion, directeur, Affaires publiques et développement des affaires chez Groupe Océan.

tée au dragage. Pour ces opérations de dragage, on utilise des équipements de positionnement et un logiciel de dragage à la fine pointe de la technologie qui permettent à l'opérateur de voir sur un écran la position exacte en trois dimensions (x, y, z), du godet de l'excavatrice (un de nos clients a d'ailleurs décrit nos opérations comme "chirurgicales"). Le logiciel de dragage donne aussi en temps réel, la position du godet de l'excavatrice, la zone draguée, celle qui reste à draguer ainsi que la superficie et le volume dragués.»

Mais ces sédiments où vont-ils une fois ramassés? «Les sédiments, répond M. Filion, sont déposés par l'excavatrice dans des "chalands à fond ouvrant" spécialement conçus pour le transport des sédiments dragués. Ces chalands sont remorqués ou propulsés par des remorqueurs. Dans la majorité des opérations de dragage, les sédiments excavés sont transportés à des sites de dépôts en mer. Lorsque le chaland arrive à une position très précise, identifiée comme le site de dépôt, les portes inférieures du chaland sont ouvertes et les sédiments "tombent" dans ce site. Pour le projet de Rimouski, une drague munie d'une excavatrice hydraulique a été utilisée. Avec cette excavatrice, Dragage Océan DSM peut travailler jusqu'à une profondeur de -14,7m. Dragage Océan DSM possède plusieurs types de dragues adaptées aux différents types de travaux, que ce soit par l'utilisation d'excavatrice ou de grue. Pour des opérations de dragage où la profondeur est supérieure, une drague munie d'une grue à benne preneuse est utilisée. Une telle grue n'a vraiment pas de limite de profondeur. Dragage Océan DSM possède aussi une drague qui est en fait un navire à élinde trainante pour faire l'entretien de la Voie Maritime du St-Laurent. C'est le seul navire de ce type dans l'Est du Canada (y compris la région des Grands-Lacs), un navire "tout neuf" qui a été fabriqué au chantier maritime du Groupe Océan.»

Le dragage du fleuve Saint-Laurent, de son chenal, de ses ports, constitue, pour prendre une analogie domestique, une espèce de grand ménage périodique, et donc toujours à recommencer. Mais les moyens et la technologie de plus en plus performante exigés pour nettoyer les fonds marins de façon écologique et efficace montrent qu'il s'agit là bel et bien de grands travaux.•

Repère Web www.magazineconstas.com/infrastructures

6. PLONGEUR DANS L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION

Une immersion qui demande du souffle!

Par Magalie Hurtubise
infrastructures@magazineconstas.com

L'industrie maritime québécoise compte de nombreux travailleurs, mais rares sont ceux qui travaillent sous la surface de l'eau. Les plongeurs professionnels, ou autrement appelés «scaphandriers», sont immergés pendant plusieurs heures pour effectuer des travaux d'une grande précision. Les fonds marins n'ont pour eux aucun secret. Le président de l'entreprise CRT Construction, Denis Turgeon, et le professeur de plongée Robert Pelletier, nous emmènent découvrir le monde fascinant des hommes-grenouilles et de leur rôle dans l'industrie.

Pour intégrer le marché de la plongée professionnelle, les prétendants doivent d'abord suivre une formation intensive d'un an à l'Institut maritime de Québec à Rimouski.

«Le programme n'est pas une formation en plongée pour les débutants. Les candidats qui s'y inscrivent ont déjà obtenu leurs cartes de plongée. Le fait de posséder une formation manuelle en soudure ou en mécanique représente un avantage lors de la sélection des candidats, parce que seulement une douzaine de personnes sont choisies chaque année», explique le plongeur d'expérience et professeur à l'Institut maritime de Québec, Robert Pelletier.

Au cours de leur apprentissage, les scaphandriers en herbe apprennent à se servir de l'équipement spécialisé que nécessite la plongée professionnelle, comme des outils hydrauliques ou une chambre hyperbare. Ils suivent des cours de soudure, de découpage, de coffrage et de bétonnage.

La formation conduit les plongeurs à travailler principalement pour des entreprises de génie civil et de construction, des compagnies de transport ou la fonction publique. Pour accéder au marché du travail, les scaphandriers doivent posséder une formation valide en plongée ainsi qu'une bonne connaissance des méthodes de travail et de sécurité. Bien que la formation soit un préalable à l'exercice du métier, la polyvalence est un grand atout.

Le métier de plongeur est exigeant physiquement. Travailler sous la pression de l'eau et avec une visibilité parfois nulle n'est pas de tout repos. Une bonne forme physique s'impose.

«Lorsque la demande de travail est faible, les plongeurs ont intérêt à savoir faire plusieurs choses pour se trouver un emploi sur les chantiers», remarque Robert Pelletier. Le professeur note, outre les habiletés manuelles, quelques aptitudes qu'il considère importantes pour exercer le métier, par exemple la débrouillardise et la capacité de travailler en équipe. Il est également essentiel, selon lui, de ne pas être claustrophobe, car les scaphandriers sont parfois amenés à plonger en cage ou dans des endroits étroits.

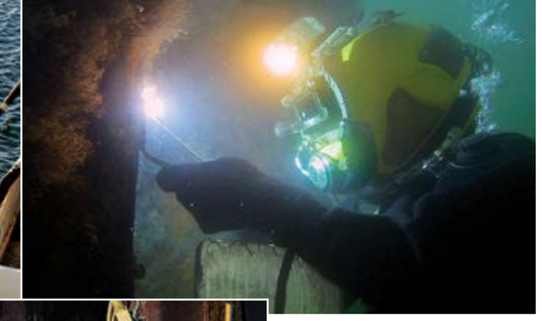
La plongée en milieu professionnel

L'entreprise québécoise CRT Construction compte parmi ses plus importants projets la réfection des prises d'eau et des aspira-

teurs à la centrale de Beauharnois, où elle réalise des travaux depuis près de vingt ans. Elle est également impliquée depuis 2011 dans un projet de grande envergure: la construction d'une centrale hydro-électrique de 50 mégawatts sur la rivière Kwoiek Creek en Colombie-Britannique.

CRT Construction possède une division de plongée depuis plus de 15 ans qui accomplit notamment des travaux de soudage, de démolition, de coffrage et de réfection. Le nombre de plongeurs au sein de l'entreprise varie entre dix et vingt, selon la demande de travail.

L'industrie de la plongée professionnelle n'est pas tellement vaste et connaît des périodes creuses. Il y a parfois pénurie de travail et les plongeurs doivent être en mesure de travailler dans un domaine connexe. «Il faut être bon dans tous les métiers. Dans le cadre de son travail, un plongeur peut être appelé à faire de la menuiserie, du forage, du bétonnage ou de la soudure par exemple», explique l'ingénieur et président de CRT Construction, Denis Turgeon.



L'ÉQUIPE DES PLONGEURS DE CRT.

PHOTOS: ROBERT PELLETIER, INSTITUT MARITIME DE QUÉBEC.

Pour réaliser leur travail, les plongeurs professionnels utilisent un équipement spécialisé apte à leur permettre de travailler lors des rudes conditions hivernales québécoises. «Nos plongeurs portent des habits dans lesquels sont incrustés de petits tuyaux d'eau chaude qui rendent le travail possible autant en hiver qu'en été. Ils n'ont pas froid même s'il travaillent dans des eaux glaciales», précise Denis Turgeon.

PHOTOS: ROBERT PELLETIER, INSTITUT MARITIME DE QUÉBEC.

Les scaphandriers travaillent en équipe de trois ou de quatre dans l'eau et peuvent communiquer en tout temps à voix haute avec leurs coéquipiers. Ils n'utilisent pas seulement des bombonnes, mais un système de compresseur qui envoie de l'air continu à partir de la surface.

Le métier de plongeur est exigeant physiquement. Travailler sous la pression de l'eau et avec une visibilité parfois nulle n'est pas de tout repos. Une bonne forme physique s'impose.

À la merci de la nature

Certaines barrières naturelles rendent le travail des plongeurs plus complexe. «La plus grande contrainte est sans doute le fort courant qu'on rencontre dans le fleuve et dans les rivières. Il faut parfois mettre en place des installations pour faire dévier le courant, sans quoi les plongeurs ne peuvent effectuer leur travail», affirme le président.

Les marées représentent aussi un problème de taille. «Il y a eu un projet à Lévis pour lequel nos plongeurs se trouvaient à un kilomètre de profondeur dans le fleuve. Ils pouvaient seulement travailler à l'étale, le moment entre deux marées où le courant est nul, soit deux heures par jour», remarque l'ingénieur.

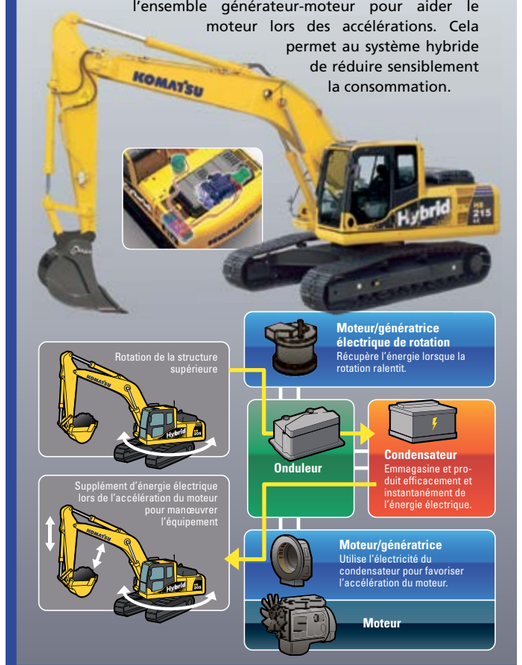
Les eaux québécoises sont en de rares endroits très claires, mais dans le fleuve et les rivières, le courant et les sols vaseux contribuent à brouiller la visibilité.

«Les plongeurs travaillent souvent à tâtons, ce qui ralentit la progression des travaux. C'est un peu comme travailler les yeux fermés. Il faut donc développer des méthodes pour faire en sorte que le travail soit fait de manière efficace sous l'eau», évoque Denis Turgeon.

Les scaphandriers québécois ont la particularité de travailler dans une région du monde où les eaux ne sont pas limpides et où le climat connaît de fortes variations de température. Ces conditions, bien que difficiles, font toutefois d'eux de véritables maîtres dans leur discipline. •

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

Dans le **système hybride unique de Komatsu**, l'ensemble générateur-moteur de rotation électrique capte et régénère l'énergie à chaque ralentissement de la tourelle pour la convertir en énergie électrique. L'énergie régénérée est stockée dans le supercondensateur et est mise à profit par l'ensemble générateur-moteur pour aider le moteur lors des accélérations. Cela permet au système hybride de réduire sensiblement la consommation.



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

4795953

LE GÉNIE CIVIL ET LA VOIRIE AU SERVICE DE L'INDUSTRIE MINIÈRE

Entrepreneurs à l'œuvre

Mine Raglan, Nunavik

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

Par Stephan Rosa
energie.et.ressources@magazineconstas.com

L'industrie minière et le développement du nord représentent des enjeux d'affaires et de développement fort intéressants pour les membres de l'ACRGTQ comme le démontre les installations et les projets réalisés et à venir sur ce territoire qui représente 72% de la superficie du Québec

Plusieurs travaux sont en cours et force est de constater que les entrepreneurs spécialisés dans la construction d'ouvrage de génie civil et voirie auront à jouer un rôle majeur dans la mise en œuvre et le développement de mines au Québec. Ce sont des travaux essentiels à la construction minière et les entrepreneurs membres de l'ACRGTQ mettent l'épaule à la roue afin contribuer à l'essor du développement du Nord.

ArcelorMittal Mines Canada à Mont-Wright

Filiale d'ArcelorMittal, le numéro un mondial de la sidérurgie (260 000 employés dans plus de 60 pays), ArcelorMittal Mines Canada est un donneur d'ouvrage important auprès des membres de l'ACRGTQ.

Avec près de 3000 employés, ArcelorMittal Mines Canada est l'un des plus importants fournisseurs canadiens de minerai de fer, avec près de 40% de la production totale du pays. La Compagnie a été créée en janvier 2008, à la suite de l'acquisition par ArcelorMittal de la Compagnie minière Québec Cartier en 2006. La Compagnie possède d'imposantes installations au Québec, dont deux importantes mines à ciel ouvert à Mont-Wright, la plus vaste en Amérique du Nord, et à Fire Lake, dans le nord de la province. Ces sites sont reliés par voie ferrée au complexe industriel et portuaire de Port-Cartier.

Sur une superficie de 24 kilomètres carrés, 1000 employés travaillent au complexe minier de Mont-Wright: une mine à ciel ouvert, des silos d'entreposage, des installations techniques imposantes et un système de chargement des trains, assortis d'un impressionnant parc d'équipement: «des foreuses et pelles électriques parmi les plus grandes au monde, des chargeuses de grande capacité, une trentaine de camions de 200 à 250 tonnes courtes, et aussi une vingtaine de camions de 400 tonnes, les plus gros au monde», explique Éric Tétrault, directeur des Communications et Affaires publiques chez ArcelorMittal Mines Canada. «Les camions de 400 tonnes ont leur propre atelier et salle de lavage.»

> À Port-Cartier, ArcelorMittal Mines Canada dispose d'un réseau de 7 kilomètres de convoyeurs souterrains et aériens. Construites dans le roc à l'embouchure du golfe Saint-Laurent, les installations portuaires de Port-Cartier sont en fonction depuis 1957 et accessibles toute l'année. Le port comprend cinq quais, dont trois dédiés à l'industrie minière.

Avec des godets de 35 mètres cubes, il suffit de trois à quatre pelletées pour remplir la benne d'un camion de 250 tonnes! «L'infrastructure de la route 389 a été renforcée pour supporter le trafic imposant et pesant de toutes ces machines», admet-il.

Le parc ferroviaire de l'entreprise compte plus de 25 locomotives, au-delà de 1000 wagons de concentré, plus de 300 wagons utilitaires ainsi que plusieurs véhicules d'entretien et d'inspection de la voie ferrée. En moyenne, cinq convois pleins en reviennent quotidiennement. Tiré par deux locomotives, chacun transporte 14 900 tonnes de concentré dans 160 wagons et mesure 1,7 kilomètre du nez à la queue. Un aller-retour demande près de 25 heures.

À 55 kilomètres au sud du complexe minier de Mont-Wright, la mine à ciel ouvert de Fire Lake constitue strictement un site d'extraction minière – «un gisement d'appoint seulement», précise Éric Tetrault, – exploité en période de dégel, soit de mai à octobre et dont le minerai est acheminé par train. «Les infrastructures de circulation entre les deux sites ont été construites et aménagées en même temps», indique-t-il.

Construit dans les années 50, le chemin de fer de la Compagnie permet d'en assurer le transport de Mont-Wright à Port-Cartier. Son tracé de 420 kilomètres comporte 18 voies d'évitement, 20 ponts et cinq tunnels. Selon M. Tétrault, son aménagement dans des conditions techniques et de météo difficiles fut un exploit. «Nous assumons nous-mêmes le déneigement et l'entretien de cette voie ferroviaire privée.»

À Port-Cartier, ArcelorMittal Mines Canada dispose d'un réseau de 7 kilomètres de convoyeurs souterrains et aériens. Construites dans le roc à l'embouchure du golfe Saint-Laurent, les installations portuaires de Port-Cartier sont en fonction depuis 1957 et accessibles toute l'année. Le port comprend cinq quais, dont trois dédiés à l'industrie minière.

Mine Raglan à Baie Déception

Pour nommer un autre exemple concret, la mine Raglan est située au Nunavik, au nord du Québec, dans la vaste péninsule de la baie d'Ungava.

C'est le consortium Kiewit-Nuvumiut qui a commencé ses travaux à Raglan en 1995 pour la construction des infrastructures de la mine. Au fur et à mesure, Kiewit-Nuvumiut a su s'adapter aux exigences du client Xstrata Nickel Mine Raglan à travers plusieurs contrats.

Commencé en janvier 2010, le dernier contrat accordé représente un budget de 99,6 M$ sur 5 ans. L'activité principale de Kiewit-Nuvumiut sur le site Raglan concerne la mine à ciel ouvert, le transport du minerai à l'installation de traitement, les carrières, et le broyage des agrégats de différentes tailles qui sont utilisés pour la construction de routes. Ce qui fait de Kiewit-Nuvumiut le plus grand entrepreneur sur place pour Xstrata.

«Le succès de Kiewit-Nuvumiut à Raglan réside principalement dans une relation forte avec le constructeur», avance la compagnie. «Notre présence sur le site, 17 ans après ses débuts, est la preuve que la relation a été bien établie.»

Il faut savoir que le District Est Canada de Kiewit est spécialisé dans une diversité de projets incluant les autoroutes, les ponts, les réseaux de transport, les centrales hydroélectriques, les parcs éoliens, les barrages, et, bien sûr, le développement de sites miniers et les opérations de mines à ciel ouvert.

Kiewit est un chef de file dans l'industrie de la construction en Amérique du Nord. La réputation du District Est Canada de Kiewit s'est développée grâce à des projets parmi les plus complexes, tels certaines centrales de la Baie James; l'excavation marine de Manic 5; la centrale électrique Grand-Mère; ainsi que le développement d'infrastructures pour les mines de Diavik, Raglan et Voisey's Bay. •

DIAVIK DIAMOND MINES (TERRITOIRES DU NORD-OUEST)

Par exemple, le projet Diavik Diamond Mines représentait un contrat de 50 millions de dollars pour des travaux d'infrastructure en 2007 pour une réalisation en mars 2008, incluant la fourniture, la fabrication, le transport, l'assemblage, l'installation et la construction de différentes infrastructures pour le site de la mine de Diavik. L'étendue du projet comprenait deux chantiers majeurs de terrassement: l'élévation de la digue de rétention et les digues North Inlet entre 2006 et 2008. Ces digues devaient être élevées de 5 à 15 mètres. La digue North Inlet Est était élevée de quatre mètres et une nouvelle digue North Inlet était érigée à l'Ouest.

Le projet incluait également des projets de terrassement mineurs tels que la construction de bassins de rétention, l'excavation ou le remblai selon certaines structures, et des aires d'entreposage. Des fondations en béton de structure étaient aussi érigées et plusieurs projets de canalisation complétés.

LA MINE DE NICKEL VOISEY'S BAY (TERRE-NEUVE-&-LABRADOR)

Peter Kiewit Sons Co., a obtenu un mandat pour le projet de conception-construction évalué à 250 millions sur le chantier de la mine Voisey's Bay à 330 kilomètres au nord de Goose Bay, où les températures hivernales peuvent être inférieures à -20, limitant l'accès au transport maritime et aérien.

Les travaux consistaient à déménager six millions de mètres cubes de matériaux; à forer et dynamiter un million de mètres cubes de roc; à la mise en place de 32 000 mètres cubes de béton de structure et 10 000 mètres cubes de béton maigre; à la construction de 25 kilomètres de routes; au concassage de 270 000 mètres cubes de roc; à la construction d'un quai comportant quatre cellules; et à l'installation de deux kilomètres de canaux et 45 kilomètres de canalisation. Les activités se déroulèrent dans quatre zones principales: le site minier, le port, la piste d'atterrissage permanente et les installations d'amarrage.

En période de pointe, l'équipe du chantier composée, entre autres, de groupes autochtones Innu, Inuit, et Métis, totalisa 550 personnes. Les excellentes relations professionnelles ont contribué à respecter le budget et à devancer les échéanciers tout au long des travaux, tout en intégrant plusieurs groupes ethniques.

LE CAMP MINIER RAGLAN

Le point de vue d'un donneur d'ouvrage, Xstrata Nickel Mine Raglan

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

Par Stephan Rosa
energie.et.ressources@magazineconstas.com

Ayant son siège social à Toronto, Xstrata Nickel est le quatrième producteur de nickel en importance au monde et possède des installations en République dominicaine, en Australie et en Norvège auxquelles s'ajoutent des projets en Nouvelle-Calédonie, en Tanzanie, au Brésil et, bien sûr, au Canada.

«Nos installations Raglan sont situées au Nunavik, à la hauteur du 62e parallèle et à une distance de 1545 km de Rouyn-Noranda et de plus de 1800 km de Montréal», indique le site internet de Xstrata Nickel. « Nous exploitons un gisement de nickel dans un environnement arctique fragile et unique.»

«Le camp minier Raglan de Xstrata Nickel a été construit au coût de 650 millions de dollars canadiens, précise Céliane Dorval, Coordonnatrice des communications internes. Sa production a été amorcée en 1997. «En 2011, les investissements de l'entreprise se sont chiffrés à près de 169 millions de dollars canadiens, affectés, entre autres, à des travaux de mise en valeur, à l'entretien des installations et à la réalisation de travaux de géologie.»

Tributaire des conditions climatiques sous cette latitude, le site a nécessité des aménagements particuliers en termes de voirie. «Ce sont des routes de gravier, rappelle Céliane Dorval. Le tracé a été dicté par la topographie du terrain alors que nous essayons de toujours bâtir la route sur une surface surélevée pour éviter l'enneigement rapide de celle-ci en raison du vent qui balaie la neige sur la route.»

Xstrata Nickel Mine Raglan s'étend sur près de 70 kilomètres d'est en ouest et se compose d'une série de gisements de nickel et de cuivre. «Notre site minier compte quatre mines souterraines qui, à elles seules, fournissent 100% de notre production totale de minerai: Katinniq, Mine 2, Mine 3, et Kikialik qui a amorcé sa production commerciale le 1er janvier 2012. En août 2011, Xstrata Nickel Mine Raglan a annoncé des investissements de 530 millions de dollars visant à mettre en valeur les gisements à haute teneur de sa nouvelle mine Qakimajurq, présentement en construction, et du développement en profondeur de sa Mine 2, en plus de moderniser certaines infrastructures connexes, dont son concentrateur.»

> «Grâce à ces nouveaux projets, nous contribuerons à stimuler l'économie du Nunavik et maintiendrons un millier d'emplois pour les années à venir, et ce, dans le respect des communautés en place, entre autres grâce à notre entente de partage des profits, convenue dans l'Entente Raglan», indique Michael J. Welch

Quand le climat dessine la ville

D'importants travaux sont aussi prévus au complexe d'habitation, en plus d'apporter des améliorations importantes aux infrastructures qui s'y rattachent. Ces deux mines devraient entrer en production d'ici 2015. «Le potentiel minier du Québec et du Nord est immense et les perspectives d'avenir son très encourageantes», affirme le vice-président de Xstrata Nickel Mine Raglan, Michael J. Welch.

«Malgré notre emplacement géographique, nos installations comportent d'importantes infrastructures dont un concentrateur, une centrale d'électricité, un complexe administratif et résidentiel, une source d'approvisionnement en eau douce et une usine de traitement des eaux usées domestiques», affirme la compagnie minière sur son site web. «Nous avons également un parc d'entreposage de pétrole aux installations portuaires de Baie Déception et des réservoirs d'entreposage de diesel à Katinniq. Le concentré de nickel-cuivre est transporté sur un parcours de 100 km par camion au port de mer de Baie Déception. Notre réseau de transport est très élaboré. On y trouve un port de mer à Baie Déception, un réseau routier ouvert à l'année de plus de 150 km et une piste d'atterrissage de 2 km à Donaldson pouvant accueillir des gros porteurs comme les Boeing 737 et les Hercules.»

Travailler avec et pour les Inuits

«Faisant partie de l'unité d'affaire Xstrata Nickel, du groupe Xstrata plc, Xstrata Nickel Mine Raglan se veut une entreprise modèle de l'industrie minière en faisant preuve d'équité à l'égard de sa main-d'œuvre multiculturelle et agit avec respect à l'endroit des communautés et de l'environnement», rappelle Céliane Dorval. « En effet, environ 150 de nos employés proviennent des communautés inuites locales. D'ailleurs, afin de favoriser l'attraction, la rétention et la formation du personnel inuit, nous avons développé un programme spécifique, nommé Tamatumani, en 2008. Celui-ci contribue, notamment, à créer des postes à valeur ajoutée pour les Inuits et à mettre à leur disposition de la formation variée qui leur permet de développer leurs compétences dans le monde industriel et, plus spécifiquement, dans le secteur minier.»

«Grâce à ces nouveaux projets, nous contribuerons à stimuler l'économie du Nunavik et maintiendrons un millier d'emplois pour les années à venir, et ce, dans le respect des communautés en place, entre autres grâce à notre entente de partage des profits, convenue dans l'Entente Raglan», ajoute Michael J. Welch. •

UN ENVIRONNEMENT ARCTIQUE FRAGILE ET UNIQUE

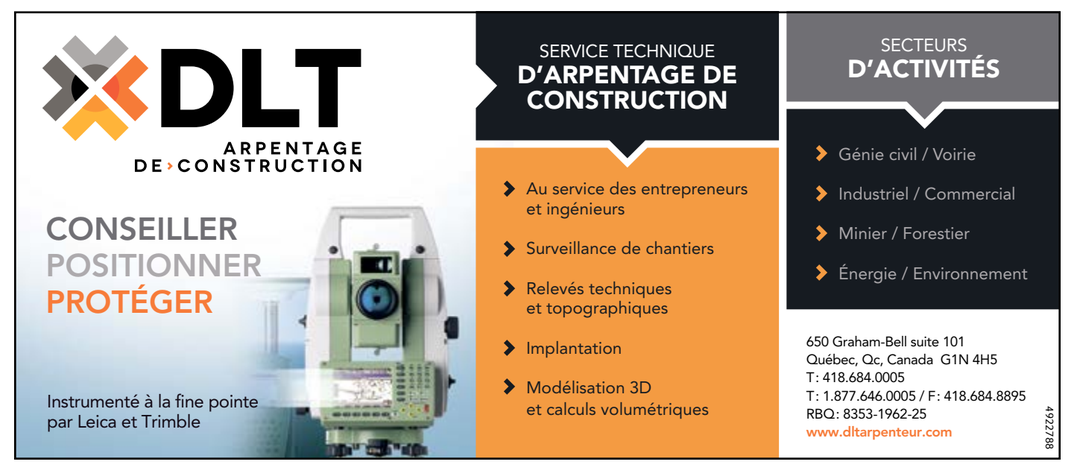
Le pergélisol est à plus ou moins 550 m de profondeur, et la température du roc à -5 ºC. La région connait des précipitations annuelles de 650 mm dont 75% de neige à Katinniq, et de 340 mm à Baie Déception. La température annuelle moyenne est de -10ºC à Katinniq, -7ºC à Baie Déception. La limite septentrionale des arbres à 400 km au sud du site minier.

ZÉRO BLESSURE

Xstrata Nickel Mine Raglan souscrit à une philosophie fondamentale: zéro blessure pour tous ses travailleurs. La minière croit que tous les accidents sont évitables et c'est pour cette raison qu'elle place la santé et sécurité au cœur de ses priorités, au même titre que la rentabilité ou que la réalisation des projets par exemple.

LA PART DES INUITS

En 1995, avant même la mise en production de la minière, Xstrata Nickel Mine Raglan (Société minière Raglan du Québec à l'époque) a signé l'Entente Raglan avec la Société Makivik et les communautés inuites de Kangiqsujuaq et de Salluit, appuyées de leur corporation foncière respective. Cette entente prévoit de nombreuses dispositions, dont une spécifique concernant le partage des bénéfices de la minière avec les cinq signataires. Ainsi, à ce jour, ce sont plus de 115,5 millions de dollars canadiens en participation aux bénéfices d'exploitation qui ont été transférés dans un fonds en fiducie pour le développement économique et communautaire des Inuits.



L'OR D'ÉLÉONORE

Le plus grand projet aurifère au Canada sera au Québec

Infrastructures du puits d'exploration

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

Par Stephan Rosa
energie.et.ressources@magazineconstas.com

Le projet Éléonore, l'un des plus importants projets de mines d'or au Canada est en cours de développement dans le Nord du Québec. Filiale de Goldcorp, Les Mines Opinaca comptent bien débuter la production en 2014.

Installation du conduit de ventilation pour la rampe d'exploration d'Éléonore. Photo : Goldcorp Inc.

« Les travaux entourant la construction, vont bon train. Les autorisations nécessaires ont été obtenues en novembre 2011, ce qui a ouvert la porte à tous les travaux nécessaires pour le début de la production en 2014. Près de 1,5 milliard $ seront investis dans le projet de mine aurifère Éléonore, située à 850 kilomètres de Chibougamau, dans le Nord-du-Québec » apprend-on sur le site internet de Goldcorp. La mine Éléonore est située dans le coin nord-est du réservoir Opinaca dans la région de la Baie James au Québec, entre les régions de La Grande et d'Opinaca.

Selon la compagnie, une étude de pré-faisabilité a été lancée pour préparer les appels d'offres. Le forage d'un puits de production a commencé en décembre 2012. Le forage du puits d'exploration souterraine Gaumond, nommé en l'honneur de l'explorateur québécois André Gaumond, président de Mines Virginia, compagnie qui a découvert le gisement en 2001, a été récemment achevé et accélérera les procédures d'exploitation en 2013. L'excavation de la rampe d'exploration avance et actuellement, quatre foreuses au diamant y définissent les opérations de forage à venir.

« L'exploration de ce gisement presque "à ciel ouvert" crée les meilleures attentes en termes de potentiel d'exploitation aurifère. Le site Éléonore représente donc un enjeu solide grâce à la production d'or à faible coût au cœur d'une des régions minières les plus intéressantes au monde », affirme l'entreprise sur son site web.

« Les travaux techniques préparatoires se sont affinés, et le plan de développement bénéficie de nouvelles données permettant d'envisager le traitement de 7000 tonnes de minerai par jour, soit une moyenne de plus de 600 000 onces d'or par an. »

Selon un calendrier qui cible une première production à la fin de l'année 2014, le développement du projet aurifère Éléonore se déroule comme prévu. Pour Goldcorp, la mine Éléonore représente donc un élément clé de ses projets de croissance. •

Travailleurs du puits d'exploitation en train d'observer les progrès de la construction de la rampe d'exploration souterraine. Photo : Goldcorp Inc.

Construction du soutènement souterrain par boulonnage à Éléonore. Photo : Goldcorp Inc.

Site d'Éléonore

À PROPOS DE GOLDCORP

Forte d'une croissance des plus rapides, l'entreprise canadienne Goldcorp, dont le siège est à Vancouver en Colombie-Britannique, exploite cinq mines au Canada et aux États-Unis, trois mines au Mexique, et deux en Amérique centrale et en Amérique du Sud. Au projet aurifère Éléonore sur le territoire de la Baie James, s'ajoutent les développements des projets Cerro Negro en Argentine, Cochenour en Ontario, El Morro au Chili (participation à 70 %) et Pueblo Viejo en République dominicaine (participation à 40 %).

UN ACCORD DE COLLABORATION AVEC LA NATION CRIE

Goldcorp emploie plus de 14 000 personnes dans le monde. La Société s'est engagée à suivre des pratiques minières responsables en termes de développement durable et d'interactions avec les communautés locales.

Après plusieurs années de discussions, la Nation crie de Wemindji, le Grand Conseil des Cris et l'Administration régionale crie ont conclu un accord de collaboration autour du projet Éléonore. Cet accord protège l'environnement tout en soutenant les pratiques sociales et culturelles des Cris. Il établit ainsi un partage des responsabilités dans la gestion de l'environnement, le développement communautaire, l'emploi local et le développement des petites entreprises. Goldcorp espère s'inspirer de cet accord comme modèle pour des collaborations similaires avec les communautés autochtones d'autres sites miniers.

VERS UNE AGENCE QUÉBÉCOISE DES TRANSPORTS

L'exemple américain

Repère Web www.magazineconstas.com/infrastructures

Par Jean Pascal Lavoie
infrastructures@magazineconstas.com

Lors de la nomination de son conseil des ministres, à l'automne dernier, la première ministre Pauline Marois a confié un mandat clair à son ministre des Transports, Sylvain Gaudreault : créer une Agence des transports du Québec. En attendant le dépôt d'un projet de loi en ce sens, prévu pour cette année, ConstAs jette un œil au sud de la frontière pour voir si le Québec pourrait s'inspirer du modèle américain.

En janvier dernier, à l'occasion du congrès de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, le ministre Gaudreault a réitéré la volonté gouvernementale d'aller de l'avant avec la création d'une Agence des transports du Québec. Celle-ci ferait office de «mur de Chine» entre l'influence politique et la réalisation des travaux. Le modèle proposé confierait au ministère des Transports la responsabilité d'élaborer les lois, les règlements, la planification et les orientations. Pour sa part, l'Agence des transports aurait la responsabilité de l'exécution des travaux, de l'appel d'offres à l'inauguration, en passant par la surveillance des chantiers.

Outre une barrière étanche entre l'administratif et le politique, le gouvernement voit en la création de l'agence une occasion de se réapproprier l'expertise et le savoir-faire, autant en ce qui a trait à l'estimation du coût des travaux et à la maîtrise d'œuvre, qu'à la surveillance des chantiers. Grâce à ce savoir-faire, le gouvernement croit être en mesure de gérer plus efficacement et avec plus de vigilance les sommes investies en infrastructures de transport.

Un modèle semblable se trouve aux États-Unis avec un ministère des Transports, le U.S. Department of Transportation, et onze agences, dont la Federal Highway Administration, la Federal Aviation Administration, la Federal Transit Administration et la Federal Railroad Administration.

La mission du U.S. Department of Transportation est «d'élaborer et de coordonner des politiques garantissant un système de transport national efficient et économique, en respectant les besoins et contraintes environnementales ainsi que les questions de sécurité nationale. Le U.S. Department of Transportation est la plus haute autorité fédérale responsable de définir les politiques administratives et les programmes pour protéger et améliorer la sécurité et l'efficacité du système de transport et de ses services.»

> Le ministre Gaudreault semble destiner l'éventuelle Agence québécoise des transports à une présence sur le terrain beaucoup plus forte que celle de la Federal Highway Administration américaine. Avec la responsabilité de l'exécution des travaux et de la surveillance des chantiers, l'Agence québécoise remplirait à la fois le rôle de la Federal Highway Administration et le rôle d'une agence étatique des transports.

On retrouve à la tête du U.S. Department of Transportation un secrétaire, Ray LaHood, l'équivalent américain d'un ministre. Toutefois, aux États-Unis, le président nomme ses secrétaires parmi des non élus. En poste depuis 2009, M. LaHood dirige une organisation de plus de 55 000 employés dotée d'un budget de 70 milliards $.

Un équivalent américain

L'équivalent américain de ce que serait éventuellement l'Agence québécoise des transports est la Federal Highway Administration (FHWA). Celle-ci a pour mission l'amélioration de la mobilité sur les autoroutes. Elle vise à accroître la performance de système autoroutier, en misant sur la sécurité, la fiabilité, l'efficacité et la durabilité.

L'agence américaine est dirigée par un administrateur nommé par le président avec l'approbation du Sénat. D'un point de vue hiérarchique, l'administrateur de la FHWA travaille sous la direction du secrétaire aux Transports. Victor Mendez est à la tête de la FHWA depuis 2009.

La FHWA agit principalement par l'entremise de deux grands programmes, soit un programme d'assistance fédérale pour les autoroutes et un programme autoroutier pour les terres fédérales.

Le premier programme permet à la FHWA de superviser l'utili-

Édifice du Department of Transportation

sation des fonds fédéraux pour la construction et l'entretien du système national autoroutier, composé des autoroutes interétatiques (Interstate Highways), des routes nationales (U.S. Routes) et de la plupart des routes d'États (States Routes). Le financement du programme provient en grande partie de la taxe fédérale sur l'essence et les fonds sont distribués aux agences de transport des différents États. La FHWA exerce une surveillance des projets auxquels sont consacrées les sommes du programme en s'assurant que les normes fédérales sont respectées en ce qui a trait à l'éligibilité des projets, l'octroi des contrats et les normes de construction.

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

L'implication de la FHWA est plus grande pour les projets financés par le programme autoroutier pour les terres fédérales, alors qu'elle est maître d'œuvre et se charge elle-même du design et de la construction des autoroutes.

Finalement, la FHWA fait de la recherche et du développement en matière de sécurité routière, de circulation, de matériaux et de méthodes de construction.

En général, aux États-Unis, les donneurs d'ordre sont les agences de transport des différents États. Ainsi, l'intervention du fédéral se fait davantage en amont des projets. Le U.S. Department of Transportation fixe les orientations et les stratégies nationales, tandis que la Federal Highway Administration s'assure que les projets financés avec de l'argent fédéral répondent aux normes, règlements et objectifs fédéraux.

Différences à prévoir

Le ministre Gaudreault semble destiner l'éventuelle Agence québécoise des transports à une présence sur le terrain beaucoup plus forte que celle de la Federal Highway Administration américaine. Avec la responsabilité de l'exécution des travaux et de la surveillance des chantiers, l'Agence québécoise remplirait à la fois le rôle de la Federal Highway Administration et le rôle d'une agence étatique des transports.

Une autre différence majeure à prévoir entre le modèle américain et le modèle anticipé au Québec se trouve au niveau de la haute direction. La Federal Highway Administration est dirigée par un administrateur et des administrateurs associés. Ils sont nommés en poste par la présidence et travaillent sous la direction du secrétaire aux Transports. Soucieux d'ériger une cloison étanche entre le politique et la réalisation des travaux, le gouvernement du Québec penche plutôt pour une Agence des transports dirigée par un conseil d'administration. Ainsi, l'éventuel président-directeur général répondrait à son c.a. et non au ministre des Transports.

En conclusion, une éventuelle Agence québécoise des transports pourrait s'inspirer à certains égards du modèle américain. Toutefois, le gouvernement du Québec semble pencher vers une indépendance plus grande de l'agence envers le ministère des Transports que ce que l'on retrouve aux États-Unis. Le dépôt du projet de loi annonçant la création de l'agence révèlera finalement le degré d'originalité du modèle québécois. •

nortonrose.com
NORTON ROSE

On connaît le terrain

Droit de la construction, de l'ingénierie
et des infrastructures.

Norton Rose et Fulbright & Jaworski LLP deviendront
Norton Rose Fulbright le 1er juin 2013.

2 900 avocats | 42 bureaux | 6 continents | 1 vision

4636475

UN SPECTACULAIRE OUVRAGE AUTOROUTIER

Le High Five Interchange

Cinq étages, 37 ponts, quatre ans de travaux

Repère Web www.magazineconstas.com/infrastructures

Par Jean Pascal Lavoie
infrastructures@magazineconstas.com

Au tournant des années 2000, le vieil échangeur en trèfle qui reliait les autoroutes I-635 et US 75 à Dallas provoquait des embouteillages monstres, en plus d'offrir un accès déficient à l'une des zones commerciales les plus développées de la ville.

Le Texas Department of Transportation (TxDOT) décide de relever un défi de taille : reconstruire un échangeur au croisement de deux des autoroutes les plus achalandées de Dallas, où quelque 500 000 véhicules circulent chaque jour. Le résultat est un spectaculaire ouvrage autoroutier de cinq étages, le High Five Interchange.

L'appel d'offres pour le remplacement du vieil échangeur par un échangeur à cinq niveaux était à la hauteur du défi. Outre les considérations techniques et l'enveloppe budgétaire de 261 millions $ US à respecter, les soumissions devaient tenir compte de la nécessité de limiter les entraves à la circulation. Le TxDOT avait même prévu un système de bonus-malus pour inciter le promoteur à respecter ses engagements : si les travaux étaient exécutés en moins de quatre ans, un bonus de 11 millions $ serait accordé au promoteur.

La solution retenue par Zachry Construction Corporation, l'entreprise qui a remporté l'appel d'offres, a été de construire les nouvelles rampes au-dessus des anciennes, évitant ainsi d'entraver la circulation. Pour ce faire, plutôt que d'utiliser de l'acier pour fabriquer les travées et les bretelles, ce qui aurait occasionné de nombreuses entraves, le promoteur a laissé tomber les plans initiaux et a opté pour des sections de béton préfabriquées. Leur utilisation a nécessité le développement d'un tout nouvel appareil fabriqué pour l'occasion en Italie au coût d'un million de dollars. La démolition des voies de l'ancien échangeur n'a eu lieu qu'après que fut complété High Five Interchange.

Les travaux, lancés en 2002, se sont si bien déroulés que l'échangeur a été livré en décembre 2005, soit 13 mois en avance sur l'échéancier prévu.

Design unique

Si la réalisation et la livraison rapide de l'ouvrage ont de quoi faire l'envie de l'industrie tout entière, l'échangeur lui-même est unique en son genre. Son nom, High Five, vient du fait qu'il comporte cinq niveaux s'élevant jusqu'à 37 mètres au-dessus du sol, soit l'équivalent d'un édifice de 12 étages. Il se compose de 37 ponts, 710 piliers et comporte 100 kilomètres de voies rapides.

De plus, le High Five Interchange offre quatre voies réversibles et isolées par des barrières dé-

Le TxDOT a aussi eu le souci d'atténuer l'impact visuel d'un tel ouvrage de béton en ayant recours à des motifs décoratifs imprimés dans le béton préfabriqué et à une palette de couleurs attrayantes pour les bretelles et les piliers. Ainsi, les bretelles sont beiges et les piliers verts, beiges ou terra cota selon le niveau de l'échangeur qu'ils supportent.

LE HIGH FIVE INTERCHANGE EN CHIFFRES

- Cinq niveaux
- 100 kilomètres de voies de circulation
- 270 000 mètres cubes de béton
- 12 km d'armature d'acier
- 23 km de conduits de drainage
- 37 ponts
- 710 piliers
- 500 000 véhicules par jour

diées au transport en commun et au covoiturage. Les piétons et les cyclistes ne sont pas en reste puisqu'une piste leur est consacrée sous l'ouvrage.

Parmi les nombreux problèmes qui affligeaient le précédent échangeur, ses longues bretelles courbes forçaient les automobilistes à ralentir en les empruntant, faisant refouler la circulation. De plus, certaines sorties connectant les deux autoroutes se trouvaient dans la voie de gauche et l'US 75 se rétrécissaient à deux voies dans l'échangeur.

Les concepteurs du High Five, la firme HNTB Corporation, ont résolu ces problèmes en consacrant huit voies à l'US 75, au premier niveau de l'échangeur. Au deuxième niveau, on retrouve la jonction entre deux rampes de services à six chacune, offrant des demi-tours, virages à gauche et accès faciles aux autoroutes I-635 et US 75. Le troisième niveau est réservé

à l'I-635 et à ses dix voies, ainsi qu'aux quatre voies réservées au transport en commun et au covoiturage. Finalement, les deux derniers niveaux sont composés de bretelles reliant directement les deux autoroutes, éliminant ainsi les sorties dans la voie de gauche de l'ancien échangeur en trèfle.

Le TxDOT a aussi eu le souci d'atténuer l'impact visuel d'un tel ouvrage de béton en ayant recours à des motifs décoratifs imprimés dans le béton préfabriqué et à une palette de couleurs attrayantes pour les bretelles et les piliers. Ainsi, les bretelles sont beiges et les piliers verts, beiges ou terra cota selon le niveau de l'échangeur qu'ils supportent. De plus, ces piliers arborent la symbolique étoile texane.

En 2006, le High Five Interchange a été qualifié d'ouvrage public de l'année par l'American Public Works Association. •

systèmes de concassage

TEREX FINLAY

CONCASSEURS
Mâchoires I Cône I Impact

TAMISEURS
Inclinés I Horizontaux I Scalpeurs I Usines de lavage

Engagés à votre succès!

VOGHEL

info@voghel.com I www.voghel.com I 514 990.6636

VENTE ▿ LOCATION ▿ PIÈCES ▿ SERVICE

4636088

Partenaire fiable depuis plus de 100 ans

AECON

À titre de plus grande société ouverte au Canada dans le domaine de la construction et de l'aménagement d'infrastructures, l'expertise d'Aecon couvre l'ensemble des services, notamment la conception et la construction, le financement, l'exploitation, l'approvisionnement et la gestion de projet.

Tél : 514.352.0100 | www.aecon.com
Licence RBQ: 8337-1695-57

Employeurs de choix au Canada

4942511

RECHERCHE DÉVELOPPEMENT
TECHNOLOGIE AVENIR
SÉCURITÉ ÉGALITÉ
INFRASTRUCTURE QUALITÉ
CONNAISSANCE FORMATION GÉNIE
SAVOIR-FAIRE PROFESSIONNALISME
ENVIRONNEMENT RÉALISATIONS

WWW.DJL.CA

DJL
PASSION & SAVOIR-FAIRE

4952703

Lois et règlements

Tour d'horizon de la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics

La Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics est destinée à profondément changer le régime pour l'obtention des contrats publics au Québec. Or, cette loi soulève une foule de questions légales.

Repère Web www.magazineconstas/lois-et-gestion

*Par Me Jasmin Lefebvre**
lois.et.gestion@magazineconstas.com

Le 7 décembre dernier, l'Assemblée nationale a adopté à l'unanimité la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics visant à resserrer les conditions d'obtention de la licence d'entrepreneur et les conditions pour être admis à réaliser des contrats publics.

Celle-ci amène une série d'amendements à la Loi sur les contrats des organismes publics et à diverses autres lois, dont la Loi sur le bâtiment. L'objectif central de la Loi nouvelle est d'établir un système visant à assujettir l'obtention de contrats et sous-contrats publics à une autorisation préalable obtenue de l'Autorité des marchés financiers (AMF) en fonction de critères établis dans la Loi.

Modalités de déploiement de la loi

Compte tenu des changements majeurs que cette Loi entraînera au terme de sa mise en application, le législateur a choisi de la rédiger d'une manière telle qu'elle sera implantée de façon progressive sur un horizon de 3 années.

En effet, pour le moment, la Loi ne s'applique qu'aux contrats et sous-contrats publics (dont les ententes de partenariat public-privé) entraînant une dépense de 40 000 000 $ ou plus. Toutefois, le législateur pourra décréter que des contrats, catégories ou groupe de contrats déterminés seront assujettis à la Loi.

À ce jour, deux décrets ont été pris soumettant 50 contrats d'infrastructure de la Ville de Montréal au régime de la loi nouvelle.

La Loi est destinée à s'appliquer à la quasi-totalité des organismes publics présents dans la province.

Obligation de détenir une autorisation

Pour tous les contrats sujets au régime de la Loi, il y a obligation de détenir l'Autorisation pour pouvoir contracter. Une fois obtenue, l'Autorisation sera valide pour 3 ans, mais elle pourra être révoquée si le titulaire ne rencontre plus les critères prescrits.

Si son Autorisation est révoquée ou refusée, l'entrepreneur sera réputé en défaut sur ses contrats et sous-contrats publics, sauf Autorisation spéciale obtenue du Conseil du trésor.

Conditions pour obtenir l'Autorisation

Afin d'obtenir son Autorisation, le candidat devra présenter, en même temps que les formulaires prescrits, une attestation de conformité obtenue de Revenu Québec datée de moins de 30 jours. Une fois obtenue, l'Autorisation tiendra lieu de l'attestation de Revenu Québec.

Motifs obligatoires de refus d'Autorisation

L'AMF devra refuser l'Autorisation demandée par une entreprise qui s'est rendue coupable des infractions listées à l'Annexe 1 de la Loi dans les 5 années précédentes.

Elle devra en faire de même si un des actionnaires détenant au moins 50 % des actions avec droit de vote de l'entreprise, un de ses administrateurs ou un de ses dirigeants a été déclaré coupable d'une infraction prévue à la même Annexe dans les 5 années précédentes.

L'Autorisation devra être également refusée par l'AMF en cas d'infraction commise par l'entreprise à une loi électorale. De même, l'Autorisation ne sera pas accessible à une entreprise qui aura vu ses travaux suspendus par ordonnance de la Commission de la construction du Québec dans les 2 années précédentes.

Nous vivons actuellement les balbutiements de la mise en application du nouveau régime et il ne fait pas de doute qu'il faudra suivre avec intérêt les modalités de déploiement de la Loi nouvelle afin de déterminer si son application donnera lieu aux excès appréhendés.

Finalement, une entreprise condamnée dans les 2 années précédentes à payer une réclamation découlant d'un défaut de transmission d'un rapport mensuel à la CCQ ne pourra non plus obtenir une Autorisation aux fins de l'obtention d'un contrat public.

Motifs subjectifs de refus d'Autorisation

En plus des motifs objectifs, le législateur a prévu dans la Loi toute une série de critères subjectifs pouvant être considérés par l'AMF aux fins de déterminer si l'entreprise et ses dirigeants ont une intégrité suffisante pour être à même de se voir octroyer des contrats publics.

Ces critères s'appliquent tant à l'entreprise qu'aux personnes gravitant autour, soit ses administrateurs, ses dirigeants, ses actionnaires et toute personne en ayant le contrôle de facto.

De façon synthétique, voici quelques exemples de critères :

- Liens avec une organisation criminelle;
- Poursuite pour une infraction de l'Annexe 1 contre l'entreprise ou l'un de ses dirigeants;
- Contamination par l'entreprise exerçant le contrôle sur l'entreprise demandant l'Autorisation en raison d'une condamnation à une infraction de l'Annexe 1 prononcée dans les 5 années précédentes;
- Poursuite ou condamnation de l'entreprise ou d'un de ses dirigeants pour des infractions autres que celles de l'Annexe 1 dans les 5 ans;
- Opinion que l'entreprise a une structure telle qu'elle lui permet d'échapper à l'application de la Loi.

Conclusion

La Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics est destinée à profondément changer le régime pour l'obtention des contrats publics au Québec.

Cette loi soulève une foule de questions touchant sa légalité. En effet, la série des critères subjectifs que l'AMF pourra considérer à l'égard d'une demande formulée pour l'obtention d'une Autorisation confère à l'AMF un pouvoir discrétionnaire considérable.

Un tel pouvoir discrétionnaire pourrait entraîner des abus préjudiciables aux candidats à l'obtention de contrats publics.

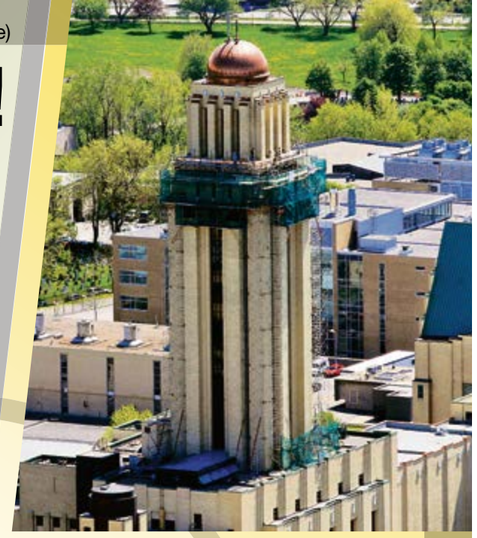
Nous vivons actuellement les balbutiements de la mise en application du nouveau régime et il ne fait pas de doute qu'il faudra suivre avec intérêt les modalités de déploiement de la Loi nouvelle afin de déterminer si son application donnera lieu aux excès appréhendés. •

* Jasmin Lefebvre est avocat chez DE GRANDPRÉ CHAIT S.E.N.C.R.L./LLP

(publireportage)

Au-delà du spectaculaire!

L'univers de la photo aérienne est méconnu du grand public. Pourtant, nous pouvons en observer les résultats quotidiennement dans les halls des grandes entreprises et lors de nos visites dans certaines institutions québécoises. Portrait d'un secteur qui gagne à être connu!



Passionné de photographie depuis son adolescence, Yves Tremblay explore diverses avenues dans le domaine des médias, notamment à titre de cofondateur du journal Le Reflet du Lac, à Magog. «C'est là que tout a commencé. Pour vendre de la publicité à des sites touristiques comme le Mont-Orford, nous faisions affaires avec un entrepreneur spécialisé en transport par hélicoptère. Je prenais les photos afin d'alimenter notre service de publicité. Un jour, le pilote m'a demandé de prendre des photographies aériennes du chalet d'un ami. Cet ami était un voisin du pharmacien Jean Coutu, dont la photo du chalet avait également été prise par mon appareil. Il a tellement aimé les résultats qu'il en a parlé à ses amis et, de fil en aiguille, les commandes ont afflué.»

À cette époque, vers 1992, Yves Tremblay effectue des commandes pour une clientèle résidentielle, mais la demande ne tarde pas à se diversifier. «En 2001, en raison de l'augmentation de la demande, j'ai décidé de me consacrer entièrement à ma nouvelle carrière de photographe aérien.»

Outre le domaine résidentiel, Photo Hélico compte aujourd'hui des clients dans les secteurs commercial, industriel et institutionnel. «Photo Hélico effectue également des contrats de projets spéciaux et des prises de vue pour les réalisations d'infrastructures et les constructions en hauteur.»

La préparation du plan de vol, un service à valeur ajoutée

Interrogé sur ce qui distingue Photo Hélico, Yves Tremblay répond que chaque prise de vue résulte d'une préparation minutieuse. «Au lieu de faire comme certains, qui photographient au hasard et, ensuite, vont vendre leurs photos à la pièce, je discute tout d'abord avec le client. Ce dernier fait part de ses préférences. Ensuite, il peut faire préparer son terrain en conséquence (tonte de la pelouse, agencements floraux, etc.) histoire d'obtenir les meilleurs résultats. Aussi, je dois vous dire que le taux élevé de satisfaction a entraîné une publicité de bouche à oreille qui est, à mon avis, une très belle marque de reconnaissance de mon travail.»

Partenaire des grands chantiers

Au chapitre de la réalisation des grands chantiers de construction et d'infrastructures, Photo Hélico s'avère un partenaire fort précieux.

«C'est à mon entreprise que l'on a confié la photographie du suivi du chantier du futur CHUM, à Montréal, qui implique des prises de photo à chaque mois, et ce, de la démolition jusqu'à la fin des travaux, en 2019. Ainsi, les donneurs d'ouvrage peuvent suivre le chantier tout au long de sa réalisation.» M. Tremblay ajoute que son entreprise effectuera les photos des travaux à venir sur l'échangeur Turcot.

Une fois les grands travaux d'infrastructures complétés, les entreprises participant au projet et les villes qui les abritent aiment bien inclure des photos aériennes du résultat final. «Ces photographies deviennent des vitrines du savoir-faire québécois en matière d'ingénierie civile et sont souvent utilisées dans les portfolios de nombreuses entreprises. Faire affaires avec Photo Hélico, c'est s'offrir une belle visibilité afin de maximiser ses chances de réussite!», conclut Yves Tremblay.

Pour en savoir davantage : photohelico.com

les yeux du ciel

Photo Hélico inc 819 843-4345
yvest@photohelico.com

photohélico.com

4952576

ebc INC

ENTREPRENEUR GÉNÉRAL

- Mines
- Génie civil et Terrassement
- Grands travaux

www.ebcinc.qc.ca

1095, rue Valets, C.P. 158, L'Ancienne-Lorette (Qc) G2E 3M3
T.: 418 872-0600 F.: 418 872-8177

3900, rue Isabelle, Brossard (Qc) J4Y 2R3
T.: 450 444-9333 F.: 450 444-9330

DON BOURGEOIS & FILS
ENTREPRENEUR MINIER
3851, CHEMIN SULLIVAN
VAL-D'OR, (QC) J9P 0B9
T.: 819.824.5681
F.: 819.824.5588
WWW.DONBOURGEOISETFILS.CA

4960867

Cansel
Maximiser votre productivité
de la conception à la réalisation

Solutions Trimble® et Gatewing

Des outils révolutionnaires pour le secteur minier

Systèmes de surveillance Trimble®

- Récepteurs GNSS : Surveillance des murs et des zones exposées
- Station totale Trimble® S8 : Mesures à partir de prismes sur de fortes inclinaisons et pentes abruptes
- Logiciel Trimble® 4D Control : Gestion des projets de surveillance en temps réel ou post-traitement pour détecter les mouvements structurels

Système de cartographie aéroportée Gatewing X100

- Système d'acquisition d'images rapide, précis et économique permettant la création d'orthophotos géoréférencées et de modèles numériques terrain
- Appareil de levé entièrement automatisé et sécuritaire, idéal pour les zones dangereuses ou difficiles d'accès

Cansel optimise vos opérations en vous fournissant des solutions intégrées, combinant logiciels, instrumentation, formations et services après-vente.

Trimble
Distributeur Agréé

cansel.ca/fr
1-888-222-6735
cansel.quebec@cansel.ca

4956522

En bref

*Nouvelles brèves et dates à retenir, par Christian Croteau**
redaction@magazineconstas.com

69e congrès de l'ACRGTQ - Michel Giroux réélu président de l'ACRGTQ par l'Assemblée générale

Lors de son assemblée générale annuelle, tenue dans le cadre du 69e congrès le 18 janvier dernier, l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) a réélu Michel Giroux de Giroux & Lessard ltée au titre de président du Conseil d'administration. « C'est avec fierté que j'assumerai mon rôle de président du conseil de cette association qui fait figure de proue dans son industrie. Depuis maintenant 69 ans, elle est la représentante attitrée du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction », a mentionné M. Giroux.

Dans son allocution, il a d'ailleurs tenu à rappeler que « l'ACRGTQ insuffle un vent positif sur son congrès et sur son industrie en rappelant qu'elle est une force qui relie l'ensemble du Québec par ses infrastructures souterraines, énergétiques ou de transport. Elle relie le Québec aussi par sa force économique de ses quelque 2 500 employeurs qui emploient maintenant plus de 40 000 travailleurs de la construction. Faut-il le rappeler, l'ensemble de l'industrie de la construction représente, par ses investissements, 14% du produit intérieur brut québécois ».

Dans un contexte où la Commission Charbonneau défraie les manchettes et que plusieurs mesures sont prises par le gouvernement afin de redonner confiance à la population en son industrie de la construction, M. Giroux a conclu : « Rendre les lettres de noblesse à notre industrie. Voilà ce que doit être l'objectif gouvernemental dans l'établissement de nouvelles mesures. Il est essentiel de faire la démonstration que la très grande majorité des entreprises que nous représentons est administrée par des gens honnêtes et de bonne foi. ».

69e congrès de l'ACRGTQ-Le troisième prix Gestion Santé-sécurité du travail de l'ACRGTQ va à Cegerco

La directrice générale de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ), Me Gisèle Bourque, a remis le 17 janvier dernier, en compagnie de M. Paul Héroux, directeur général de l'ASP-Construction le troisième prix Gestion Santé-sécurité du travail à l'entreprise Cegerco.

« Cette remise de prix se veut une initiative qui permettra aux entrepreneurs de valoriser leurs efforts dans un contexte où la santé et la sécurité ont une place de premier plan dans la gestion des chantiers de construction au Québec », a mentionné la directrice générale lors de la remise du prix.

À la demande de l'ACRGTQ, l'ASP-Construction a accepté d'agir à titre de jury. M. Héroux a pour sa part mentionné : « le succès du programme de prévention des chutes de hauteur est le fruit d'une planification efficace de travaux et de l'implication conjointe de la direction et des travailleurs dans la recherche de solutions concrètes pour rendre le chantier sécuritaire ».

Cegerco avait comme projet de construire deux silos en béton et leur fondation. L'élaboration d'une excellente stratégie de protection contre le danger de chutes a été mise en place par l'équipe de projet ainsi que les conseillers en prévention du chantier.

Référence de main-d'œuvre dans l'industrie de la construction - Matthias Rioux est nommé coordonnateur du comité de vigie

La ministre du Travail, ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale et ministre responsable de la Condition féminine, Mme Agnès Maltais, a annoncé le 22 février dernier la nomination de M. Matthias Rioux comme membre et coordonnateur du Comité de vigie sur la référence de main-d'œuvre dans l'industrie de la construction. Ce comité a pour mandat d'examiner l'ensemble du système de référence lors de sa première année d'activité et d'en évaluer l'impact sur l'élimination de la discrimination et des pratiques d'intimidation sur les chantiers.

M. Rioux a été ministre du Travail de 1996 à 1998 et il a notamment fait sa marque comme syndicaliste dans le

3, 4, 9 ET 16 AVRIL
Organisation de la circulation sur un chantier de construction
SÉANCE D'INFORMATION OFFERTE AUX EMPLOYEURS DU SECTEUR GÉNIE CIVIL ET VOIRIE
3 avril : Le Montagnais, Chicoutimi
4 avril : Le Manoir, Baie-Comeau
9 avril : Hôtel Rimouski, Rimouski
16 avril : Hôtel Quality Inn & Suites, Val D'Or
Pour info : http://bit.ly/13fgAAj

23 ET 24 AVRIL
Formation de l'Institut canadien
La gestion des litiges dans le domaine de la construction
Hotel Omni Mont Royal, Montréal, Québec
Info : http://bit.ly/Y1yMJu

9 MAI
Introduction aux enrobés bitumineux
Groupe 3 : de 8h30 à 16h30
Coût : 620 $ + taxes
http://bit.ly/Y1yQJk

9, 10, 11 MAI
Assises annuelles 2013 de l'Union des municipalités du Québec
Les élus, des citoyennes et des citoyens engagés au Palais des Congrès de Montréal
http://bit.ly/ZO4oAC

24 MAI
La sécurité sur les chantiers et les ingénieurs
Groupe 4 : de 8h30 à 16h30
Coût : 620 $ + taxes
Info : http://bit.ly/ZAE3Xu

domaine de l'enseignement et en tant qu'animateur à la télévision. Il prend la relève de M. Guy Chevrette qui a annoncé son retrait du comité de vigie, en décembre dernier, pour des raisons personnelles. Les autres membres du comité sont M. Jean Cournoyer, ministre du Travail de 1970 à 1975, et Mme Claudette Carbonneau, présidente de la Confédération des syndicats nationaux (CSN) de 2002 à 2011.

« L'expertise de M. Rioux et des autres membres du comité de vigie nous sera d'une grande utilité pour évaluer le nouveau service de référence de main-d'œuvre de l'industrie de la construction. Le comité aura toute la latitude voulue pour présenter au gouvernement des recommandations afin d'endiguer les pratiques abusives sur les chantiers québécois », a déclaré Mme Maltais.

Le comité terminera son mandat au plus tard trois mois après la première année de mise en œuvre, par la Commission de la construction du Québec, du nouveau service de référence. Il devra remettre à la ministre du Travail un rapport faisant état de ses recommandations et, s'il y a lieu, des changements qu'il jugerait nécessaires. Il pourrait aussi être appelé à donner son avis sur toute question que lui soumettrait la ministre relativement à la Loi éliminant le placement syndical et visant l'amélioration du fonctionnement de l'industrie de la construction.

Sécurité chantiers routiers - Le ministre des Transports annonce la mise en ligne d'une nouvelle formation pour les signaleurs routiers

Le ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, M. Sylvain Gaudreault, a annoncé le 1er février dernier la mise en ligne d'une nouvelle formation à l'intention des signaleurs routiers, qui sera disponible dès le 4 février.

Ce nouveau cours aborde tous les aspects du travail du signaleur, tant ceux qui sont liés au chantier comme tel que ceux qui concernent le contrôle de la circulation routière. Articulé autour de mises en situation réelles, il intègre plusieurs animations et des vidéos rendant ainsi le contenu encore plus dynamique et pertinent.

Cette révision majeure du cours fait suite aux engagements que le Ministère avait pris en juin 2011 dans le cadre du Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers. « Cette formation réitère l'importance que tous les intervenants accordent aux actions visant à améliorer la visibilité et la sécurité des signaleurs routiers. Ainsi, ces derniers, peu importe où ils habitent au Québec, pourront avoir accès à cette formation », a expliqué M. Gaudreault.

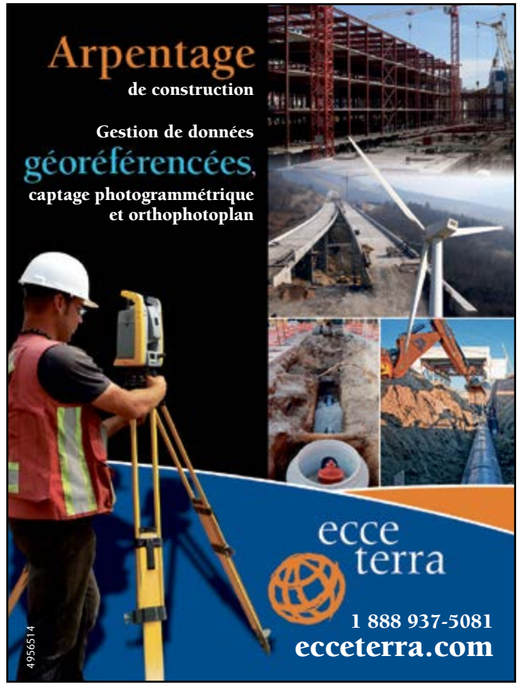
Une collaboration fructueuse des intervenants du milieu

La révision complète du cours est le fruit d'une collaboration des principaux acteurs du milieu, soit l'Association québécoise des transports (AQTR), l'Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail du secteur de la construction (ASP Construction), l'Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail, secteur affaires municipales (APSAM) et l'Association en signalisation de chantiers du Québec (ASCQ) qui ont toutes entériné le contenu du cours.

Pour sa part, M. Jean-François Dionne, président de l'Association des travailleurs en signalisation routière du Québec (ATSRQ), s'est dit enchanté des nombreux efforts du gouvernement du Québec pour rendre les chantiers routiers plus sécuritaires. « Cette nouvelle formation correspond à nos besoins et va contribuer à diminuer les risques d'accidents. »

« La sécurité des travailleurs et des usagers de la route est au cœur des préoccupations qui guident nos réflexions », a tenu à souligner le ministre Sylvain Gaudreault. Il a aussi précisé que des efforts de sensibilisation spécifiques se poursuivront afin de rappeler au grand public l'importance de respecter les consignes de sécurité sur les chantiers routiers.

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



Industrie de la construction

PAROLE DE COURNOYER
Collusion et corruption

Une chronique de Jean Cournoyer

En 1960, la Commission royale d'enquête sur la moralité dans les dépenses publiques, aussi appelée Commission Salvas avait dénoncé les ristournes que les entrepreneurs versaient à la caisse électorale du parti gouvernemental de l'époque, l'Union nationale. Les contrats étaient systématiquement accordés à des entrepreneurs choisis par le parti au pouvoir à coût plus pourcentage.

Quoiqu'en disent les justiciers, ce qu'il y avait de pervers dans cette façon de procéder n'était pas le coût des contrats, mais la façon dont les entrepreneurs étaient choisis.

Ils étaient choisis en fonction de leur loyauté au parti de l'Union nationale qui avait remplacé les libéraux fidèles au Parti libéral de Taschereau. À l'époque, le même sort était réservé aux fonctionnaires embauchés par le parti perdant.

Quand les libéraux de Jean Lesage et de René Lévesque ont pris le pouvoir, ils ont décidé de faire appel à des soumissions publiques pour les contrats du gouvernement québécois.

Les entrepreneurs qui étaient bénéficiaires de l'ancienne procédure durent se soumettre.

N'ayant jamais eu à faire face à une réelle concurrence, certains en furent incapables, plièrent tout simplement bagages et vendirent leurs équipements.

Le terrain était propice à la collusion. Plutôt que de perdre de l'argent, pourquoi ne pas s'entendre pour partager le gâteau en en profitant à tour de rôle.

En 2004, le directeur des approvisionnements et services de Montréal a ouvert les yeux et s'est demandé pourquoi c'étaient les mêmes entrepreneurs qui exécutaient les contrats pour la Ville de Montréal ou dans certains territoires du ministère des Transports du Québec (MTQ).

Le MTQ sentant l'arnaque décida de mettre la police là-dedans. L'ancien chef de police de Montréal, Jacques Duchesneau forma l'Unité anticollusion du ministère des Transports du Québec. Duchesneau recruta d'anciens policiers retraités et le groupe interrogea des centaines de témoins et produisit un rapport qu'il remit à Sam Hamad, ancien ministre des Transports.

La Commission Charbonneau fut créée pour mener une enquête publique sur la collusion et la corruption dans l'industrie de la construction.

C'est au début des audiences de cette commission que Jacques Duchesneau présenta son rapport qu'il avait habilement laissé couler parmi des journalistes.

Le nez des entrepreneurs véreux ne les avaient pas trompés lorsqu'ils ont identifié l'odeur fétide qui se dégageait de certains hauts fonctionnaires de la Ville de Montréal.

Une fois identifiés, les hauts fonctionnaires ont facilement mordu à l'appât du gain attaché au bout de la ligne des fraudeurs.

Le peuple a pu se rendre compte de la pourriture de deux de ceux qu'il payait pour surveiller ses intérêts.

Des millions ont été payés en trop par les contribuables montréalais. Ces événements ont créé une situation telle que ces derniers ne peuvent s'empêcher de conclure que tous les fonctionnaires et tous les entrepreneurs agissent semblablement.

> Des millions ont été payés en trop par les contribuables montréalais. Ces événements ont créé une situation telle que ces derniers ne peuvent s'empêcher de conclure que tous les fonctionnaires et tous les entrepreneurs agissent semblablement. Je refuse cette condamnation générale par association.

Je refuse cette condamnation générale par association. Ceux qui ont été associés aux Gilles Surprenant, Luc Leclerc ou Michel Lalonde de ce monde doivent rembourser le produit du vol aux contribuables.

En novembre 2013, il y aura des élections municipales au Québec.

Espérons que Montréal se donnera alors un maire. •

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	INSPECTION
RÉPARATION	SURVEILLANCE
ANALYSE	RÉFECTION
NETTOYAGE	CONVERSION

QUÉBEC • ONTARIO • MARITIMES

servitechenergie.com

4809320

LEFCO

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

4822163

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