www.magazineconstas.com

CONSTAS

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

Janvier 2014 Numéro 26

Congrès 2014
Indispensable depuis 70 ans

L'ACRGTQ, le génie civil et la voirie. Des projets et des gens indispensables depuis 70 ans. Éditorial spécial.

Une année mouvementée
ConstAs fait le point avec Sylvain Gaudreault, ministre des Transports et des Affaires municipales

CCQ
L'industrie de la construction se redéfinit et la Commission intervient et resserre les règles

Hydro-Québec Équipement
Du pain sur la planche en 2014

Femmes en construction
Les requêtes de Julie Miville-Deschesne, présidente du Conseil du statut de la femme

Investir dans les infrastructures publiques
Pour en finir avec les incertitudes

Investissements routiers et juste coût
Le MTQ présente son plan ministériel au congrès de l'ACRGTQ

FOCUS SUR LE BUILDING INFORMATION MODELING

HYDRO-QUÉBEC
Les projets de transport en 2014-2015

BÉTON ET ASPHALTE
Techniques disponibles et nouveautés

UNE AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS EN CONTRÔLE
Le point avec le président du Conseil du Trésor et le directeur des contrats publics à l'AMF

NÉGLIGENCE CRIMINELLE
Savoir éviter le pire

ACRGTQ

ENSEMBLE, EN ROUTE VERS L'EXCELLENCE!

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!

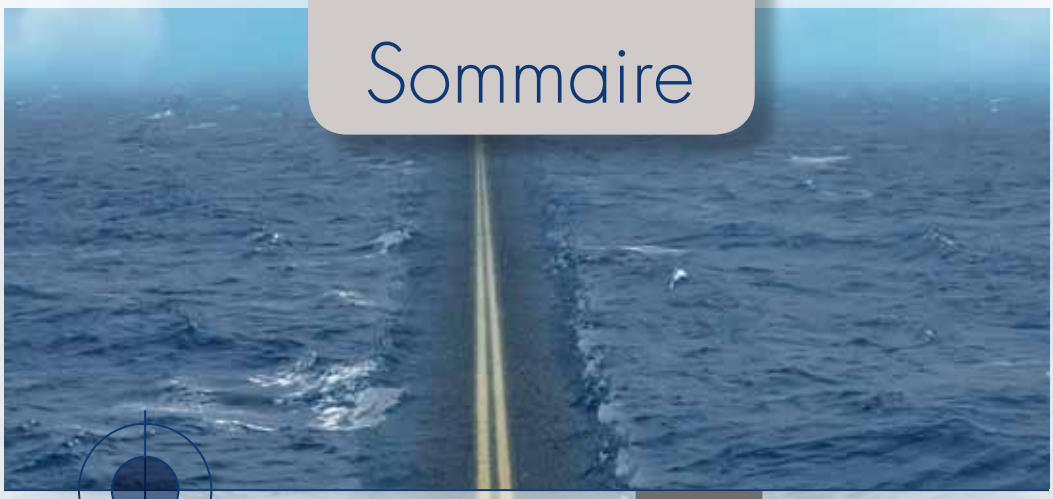
En route pour l'avenir... avec un réel partenaire!

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

5270390

Sommaire



Repère Web www.magazineconstas.com

ÉDITORIAL **4**

LE BILAN D'UNE ANNÉE MOUVEMENTÉE
Entretien avec Sylvain Gaudreault, ministre des Transports et des Affaires municipales du Québec **7**

DU PAIN SUR LA PLANCHE CHEZ HYDRO-QUÉBEC EN 2014
Production, réfection, transport et maintenance **15**

TRAVAUX EN COURS !
L'industrie de la construction au Québec se redéfinit **21**

FEMMES EN CONSTRUCTION
« Le virage actuel est l'occasion idéale » — *Julie Miville- Dechêne* **24**

INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES
Pour en finir avec les incertitudes **29**

PAYER LE JUSTE COÛT POUR LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS
Aide-mémoire et synthèse de la présentation du MTQ au congrès 2014 de l'ACRGTQ **35**

UNE AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS EN CONTRÔLE
Le point avec le président du Conseil du Trésor et le directeur des contrats publics à l'AMF. **39**

ASSAINIR LES COMPORTEMENTS NOCIFS À L'INDUSTRIE
La CCQ intervient et resserre les règles **43**

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
Hydro-Québec maintient le rythme **46**

NÉGLIGENCE CRIMINELLE
Savoir éviter le pire **50**

RÈGLEMENT SUR L'ASSAINISSEMENT DE L'ATMOSPHÈRE
Un dossier qui évolue **52**

BUILDING INFORMATION MODELING (BIM)
Vers la sixième dimension **54**

ORNIÉRAGE
Une lutte à finir **57**

CYCLES ET TEMPS
Des nouvelles du béton **59**

LA CONFIANCE EN CRISE
Travailler à sa reprise dans les organisations **63**

Agenda **66**
En bref **66**

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@tc.tc
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,
Jean Pascal Lavoie,
Stephan Rosa,
Annie Saint-Pierre.
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

Éditorial

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

Indispensable depuis 70 ans

UNE ASSOCIATION AU SERVICE DES QUÉBÉCOIS

Les lecteurs de CONSTAS savent qu'en nos pages, depuis 26 numéros à ce jour, les œuvres, les idées, les ouvrages mis en valeur sont propres au génie civil et à la voirie, deux branches constituant une famille bien définie de l'industrie de la construction, officiellement appelé secteur génie civil et voirie. Ainsi, représentante attitrée de cet immense secteur, l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) représente les entrepreneurs œuvrant à la construction des routes, des ponts et viaducs, des égouts et aqueducs, des éoliennes, des barrages hydroélectriques, des lignes de transport d'énergie, des pipelines et de bien d'autres infrastructures utiles ou primordiales. Grands réalisateurs des ouvrages concrets, jour après jour, ces entrepreneurs sont aussi de grands employeurs. Notre industrie stimule ainsi la vigueur du produit intérieur brut (PIB) de la province en mettant à l'œuvre plus de 40 000 travailleurs. C'est dire combien ce secteur a été, demeure et restera névralgique pour l'économie québécoise et notre avenir.

Au rôle traditionnel de l'Association s'est ajouté, en 1995, par décision du gouvernement québécois, une pièce importante, confirmant son rôle clé : le mandat de la négociation, de l'application et du suivi de la convention collective correspondante à son secteur. Un mandat que l'ACRGTQ s'efforce d'accomplir avec tact, éthique et clairvoyance.

En qualité de rédactrice en chef de ConstAs et directrice générale de l'ACRGTQ, j'aimerais ouvrir ce numéro en rappelant ainsi tout ce que représente notre association. L'ACRGTQ joue un rôle majeur dans le développement de notre industrie et du Québec moderne. Cela depuis maintenant 70 ans. C'est depuis 1944, en effet, qu'elle œuvre à défendre et à illustrer le secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction québécoise. Il faut le savoir et ce 70e anniversaire est un moment propice pour le rappeler : l'ACRGTQ a été de la plupart des grands et nombreux chantiers qui ont animé le Québec depuis la Deu-

xième Guerre. Parlons, en ce territoire si vaste, de la construction des routes et autoroutes, des lignes de transmission d'énergie qui sillonnent la province de part en part, des ponts et viaducs de tout calibre, des barrages et centrales hydroélectriques, si souvent loin du Québec habité, sans oublier la voie maritime du Saint-Laurent, l'Exposition universelle de Montréal, les Jeux olympiques, le métro de Montréal, et, plus récemment les grandes réalisations que sont la route 73/175, le pont de l'autoroute 25 ou encore le projet de la rivière Romaine.

Son rôle de toujours, tout au long de son histoire jusqu'à aujourd'hui, est de représenter et de promouvoir les intérêts de son secteur et de ses membres auprès des donneurs d'ouvrage, notamment gouvernementaux, ainsi que de rappeler à tous l'importance sociale et économique des infrastructures au Québec, au sens le plus large qui soit. De nombreuses études et analyses en témoignent, et les pages de ce numéro en font état. Les investissements dans les infrastructures publiques sont toujours sains et vitaux pour l'économie, non seulement en temps de crise, mais aussi en période de croissance. L'ACRGTQ profite de son 70e congrès et de ce numéro spécial de CONSTAS pour rappeler à la fois la valeur de son industrie et le rôle central qu'elle y a toujours tenu.

Un leader essentiel à son industrie

À ce rôle traditionnel s'est ajouté, en 1995, par décision du gouvernement québécois, une pièce importante, confirmant son rôle clé : le mandat de la négociation, de l'application et du suivi de la convention collective correspondante à son secteur. Un mandat que l'ACRGTQ s'efforce d'accomplir avec tact, éthique et clairvoyance, sans jamais oublier sa vocation première. Il en est ainsi dans tous les aspects de son action. Les professionnels de l'Association interviennent auprès des entrepreneurs et des partenaires, des donneurs d'ouvrage et des institutions, ce à différentes tables et à bien des chapitres: relations du travail, santé-sécurité, conseils juridiques ou techniques, éthiques, législatifs et réglementaires. Dans ces tâches, on les verra toujours orientés vers le service aux membres et la protection des intérêts de ceux-ci.

De par la qualité et l'éventail de ses services, par sa présence sur le terrain, son écoute, sa représentativité auprès des donneurs d'ouvrage et dans l'espace public, l'ACRGTQ confirme année après année qu'elle est un leader essentiel à son industrie.

Bonne lecture,

Gisèle Bourque c.a.

TRAFFIC TECH
incorporated

TRAFFIC TECH

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

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

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

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

5340373

LE BILAN D'UNE ANNÉE MOUVEMENTÉE

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

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

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

Par Jean Brindamour
infrastructures@magazineconstas.com

On ne peut dire que 2013 fut une année de tout repos dans le monde de la construction. Ministre dans cette période tumultueuse, Sylvain Gaudreault a accepté de dresser pour les lecteurs de ConstAs le bilan de cette année mouvementée.

Q *Monsieur le ministre, on vous a confié, depuis plus d'un an, plus exactement depuis le 19 septembre 2012, deux grands ministères d'une importance vitale pour tout gouvernement, le ministère des Transports (MTQ) et celui des Affaires municipales, des Régions et de l'occupation du territoire (MAMROT). À l'importance intrinsèque de ces ministères s'ajoute une crise de confiance envers une partie des élites politiques, économiques, syndicales à laquelle vous avez dû répondre par des mesures concrètes sur lesquelles nous reviendrons. J'aimerais que l'on évoque d'abord succinctement vos responsabilités de ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), en particulier sur la question litigieuse de la gestion contractuelle des villes du Québec. Depuis que vous êtes en poste, constatez-vous des progrès en cette matière de la part des municipalités, tant sous le volet de l'intégrité que sous celui de l'efficacité?*

R Sur ma responsabilité en tant que telle, la Loi sur le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire prévoit que «le ministre veille à la bonne administration du système municipal dans l'intérêt des municipalités et de leurs citoyens». De plus, le ministre est notamment responsable de l'application de la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics, de la Loi sur les cités et villes et du Code municipal régissant les règles d'octroi des contrats des organismes municipaux et des règlements en découlant.

En termes d'actions, nous avons travaillé avec détermination pour rétablir la confiance des citoyens à l'endroit du milieu municipal.

Dès les premiers instants de notre mandat en septembre 2012, nous avons placé l'intégrité au cœur de notre action et de nos décisions. Nous avons posé plusieurs gestes forts en vue de rétablir la confiance des Québécoises et des Québécois envers leurs élus municipaux.

Parmi les gestes posés depuis notre arrivée en fonction, trois mesures touchent particulièrement l'intégrité et la démocratie municipale. En premier lieu, l'adoption du projet de loi 1 – Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics – a permis de renforcer la confiance envers l'administration municipale et les élus, en mettant un terme à plusieurs pratiques de collusion et de corruption qui avaient cours dans certaines municipalités. Nous avons enchaîné en adoptant le projet de loi 10. Désormais, la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités permet de relever provisoirement de ses fonctions un élu municipal qui fait l'objet d'une accusation punissable de deux ans ou plus d'emprisonnement. De plus, nous avons modifié les règles applicables en matière de financement politique municipal pour les élections municipales de 2013. Entre autres, nous avons fait passer de 1 000 $ à 300 $ le maximum des contributions qu'un électeur peut verser à un parti ou à un candidat indépendant autorisé, réduit de 30 % le plafond des dépenses électorales et instauré des règles de financement et de contrôle des dépenses électorales pour les municipalités de 5 000 habitants ou moins.

Ces actions traduisent notre engagement et notre détermination à restaurer la confiance à l'égard des élus et de l'administration municipale. L'intégrité, l'éthique et la transparence demeurent des enjeux de tous les instants, et le gouvernement continuera d'agir afin de préserver cette confiance et de favoriser la participation de tous les citoyens à la vie démocratique de leur municipalité.

Q *Les deux objectifs de la stratégie québécoise d'eau potable pour 2017 sont de réduire d'au moins 20 % la quantité d'eau distribuée moyenne par personne pour l'ensemble du Québec par rapport à l'année 2001 et de réduire le taux de fuites pour l'ensemble des réseaux d'aqueduc à un maximum de 20 % du volume d'eau distribué et à un maximum de 15 mètres cubes par jour par kilomètre de conduite. Pour atteindre ces objectifs, il faudra mener à bien des travaux de réfection des systèmes d'égouts et d'aqueduc dans plusieurs municipalités. Où en est-on actuellement dans les municipalités au sujet des pertes d'eau dans les réseaux? Les choses s'améliorent-elles et faites-vous au MAMROT des suivis sur ces progrès?*

R Le premier bilan de l'usage de l'eau au Québec est très encourageant puisque la quantité d'eau distribuée par personne a déjà diminué de l'ordre de 20 % par rapport aux données de 2001. L'objectif 2017 de la stratégie est presque atteint. La publication du bilan de l'an 2 est prévue en décembre 2013 et tout semble indiquer que les résultats seront similaires à ceux de l'an passé.

Cela dit, les municipalités doivent – et c'est ce qu'elles font d'ailleurs – poursuivre le travail déjà amorcé afin de réduire le taux de fuite dans les réseaux. En effet, les premiers bilans indiquent qu'ils sont de l'ordre de 25 % et de 30 mètres cubes par jour par kilomètre de conduite, alors que l'objectif de 2017 est respectivement de 20 % et de 15 mètres cubes par jour par kilomètre de conduite.

Nous avons cependant bon espoir de pouvoir réaliser tous les objectifs de la stratégie en collaboration avec nos partenaires municipaux, techniques et ministériels. D'ailleurs, plus de 750 municipalités, représentant 99 % de la population desservie par un réseau de distribution d'eau potable municipal, ainsi que les réseaux de la santé et de l'éducation, ont déjà produit un plan d'action afin d'adopter des mesures d'économie d'eau sur leur territoire.

Parmi les actions entreprises par les municipalités pour réduire les fuites, nous pouvons noter, dans les plans d'action soumis, que :

- plus de 400 municipalités se sont engagées à rechercher et réparer les fuites d'eau ;
- plusieurs municipalités se sont dotées d'équipes dédiées à la recherche de fuites ;
- la Ville de Montréal mettra prochainement en place des équipements de régulation de pression sur son réseau de distribution afin de diminuer les pertes d'eau et les bris.

Les résultats de toutes ces démarches ne devraient cependant apparaître que dans le bilan de l'an prochain.

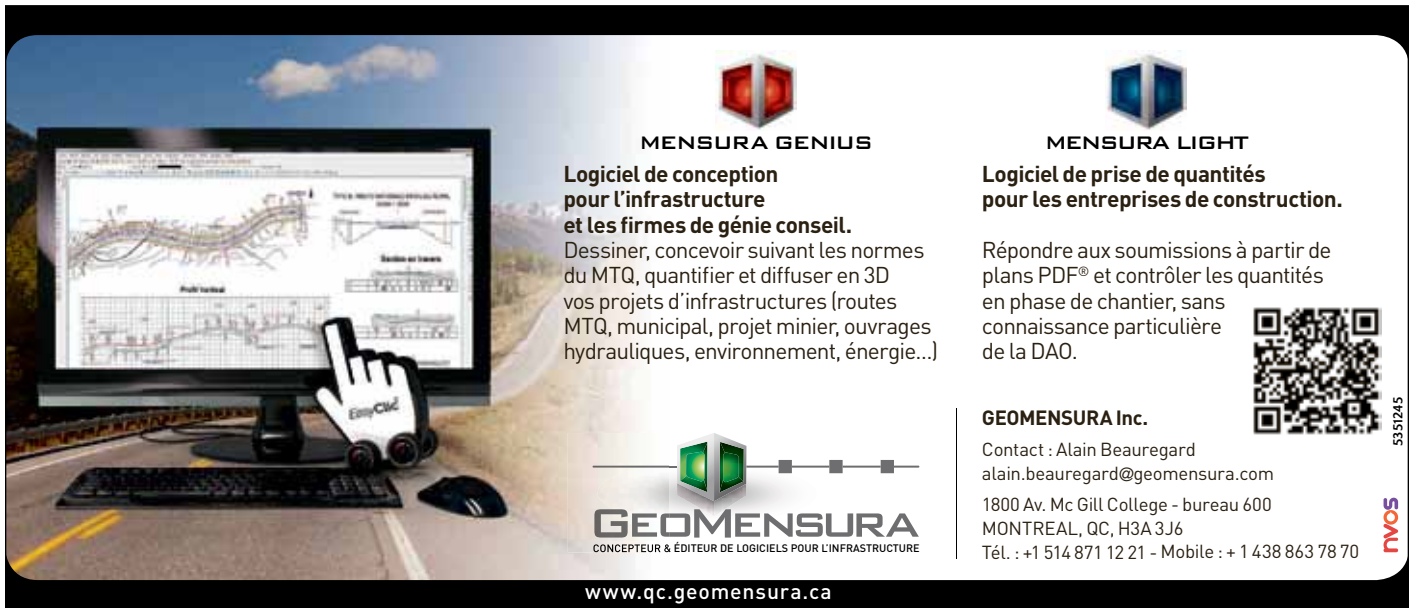
Le MAMROT continuera également de soutenir les municipalités. À cet effet, le volet 1.5 du Programme d'infrastructures Québec-Municipalités est consacré entièrement à la réhabilitation et aux remplacements des conduites d'eau. Ce volet est doté d'une enveloppe budgétaire de l'ordre de 500 M$. Le Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec vise également à aider les municipalités à corriger leurs réseaux d'eau.

En conclusion, nous allons dans la bonne direction, bien qu'il faille poursuivre les efforts avec nos partenaires.

Q *Je vous propose maintenant un rapide survol des grands projets au MTQ. D'abord l'échangeur Turcot. On parle ici d'un projet majeur pour Montréal et même urgent. Turcot, c'est 145 km de voies routières, soit l'équivalent d'une route à 2 voies de Montréal jusqu'à Drummondville ! En octobre dernier, trois des plus importants chantiers du MTQ dans l'échangeur Turcot ont été fermés à la suite d'une intervention de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) et de la découverte de fortes concentrations d'amiante dans les sols de la gare Turcot. Sait-on d'abord comment cette amiante s'est retrouvée là ? Est-ce que le MTQ a pu calculer l'effet qu'aura sur le chantier cette décontamination en termes de coûts et de délais ?*

R Tout d'abord, précisions qu'il ne s'agit pas de fortes concentrations d'amiante qui ont été trouvées dans les sols de la gare de triage Turcot. En effet, les récentes analyses effectuées par deux laboratoires distincts donnent des teneurs relativement faibles et différentes selon la méthode utilisée. Ainsi, pour un des laboratoires, tous les échantillons ont présenté des concentrations nulles (moins de 0,1 %), tandis que pour l'autre, les résultats varient entre moins de 0,1 % et 1 %.

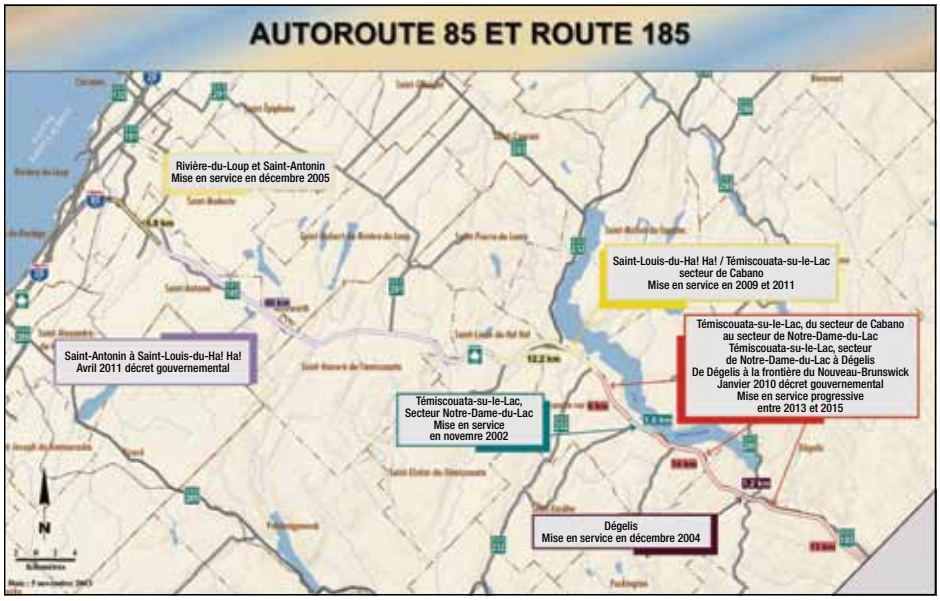
Malgré ces faibles concentrations, le Ministère continue de collaborer avec la CSST pour développer les plans de protection des travailleurs afin de reprendre les activités dans les deux chantiers touchés par la suspension des travaux d'excavation, de remblaiement ou de forage, soit la fermeture définitive de l'avenue de Carillon et la construction d'une portion du boule-



vard Pullman et de quatre structures qui enjamberont les futures voies de l'autoroute.

Le chantier de construction d'un pont d'étagement de la future bretelle reliant l'autoroute 15 sud à l'autoroute 20 ouest, au-dessus du futur corridor ferroviaire, fera aussi l'objet de mesures de protection avant de débuter.

Le Ministère prendra toutes les mesures nécessaires pour protéger les travailleurs lors de la réalisation de ce chantier majeur, il est cependant trop tôt pour spéculer sur l'origine, les coûts et les effets sur l'échéancier du projet que ces dernières entraîneront.



Q *Et qu'en est-il de la route 185, qui va de l'autoroute 20, au niveau de Saint-Antonin en banlieue de Rivière-du-Loup, jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick? On sait que la réalisation du tronçon entre Saint-Louis-du-Ha!-Ha! et Saint-Antonin a été remise à plus tard. Aboutira-t-on dans ce dossier et qu'est-ce qui explique ce retard?*

R Le parachèvement du réaménagement de la route 185 en autoroute est une priorité pour notre gouvernement. C'est une question de sécurité et, comme je l'ai répété à maintes reprises, nous ne faisons aucun compromis sur la sécurité.

Actuellement, des discussions ont cours entre notre gouvernement et le gouvernement fédéral afin de récupérer notre part du programme Chantiers Canada, qui servira, en partie, aux travaux de la 185, comme pour les phases 1 et 2 du projet.

J'ai rencontré, à cet effet, la ministre fédéral des Transports, Mme Lisa Raitt, à Winnipeg et le ministre fédéral de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, M. Denis Lebel, à Gatineau à la fin du mois de septembre. En parallèle, les fonctionnaires du MTQ ont entamé des discussions avec leurs homologues fédéraux.

Q *Le 20 septembre dernier, vous avez annoncé le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal par l'ajout de 5 stations, de Saint-Michel à Anjou. Et après la ligne bleue, ce sera le prolongement de la ligne jaune à Longueuil. Avez-vous une idée même approximative de la date de début des travaux?*

C O N C E S S I O N S - E N E R G I E S - R O U T E S - C O N S T R U C T I O N

LES GRANDS RÊVES PRÉCÈDENT PRESQUE TOUJOURS LES GRANDES RÉUSSITES.

Le pont Charilaós Trikoupis (Rion-Antirion), en Grèce, a été conçu, construit et financé par VINCI qui en assure désormais l'exploitation dans le cadre d'un contrat de concession. VINCI est une référence mondiale dans les métiers des concessions et de la construction. Ecoles, hôpitaux, logements, bureaux, routes, ponts, aménagements urbains, réseaux de télécommunications et d'énergie, autoroutes et parkings : chaque jour, les 193 000 salariés du groupe rassemblent leurs talents et leurs compétences pour financer, concevoir, construire et gérer des équipements pour améliorer la vie de chacun.
Les vraies réussites sont celles que l'on partage.

VINCI CONSTRUCTION | GRANDS PROJETS

www.vinci-construction-projets.com

5364807

R Il n'est pas encore possible de se prononcer avec précision sur une date de début des travaux. Le mandat du bureau de projet sur le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal se terminera à la fin de l'année 2015. À ce moment, nous déposerons le dossier d'affaire initiale qui est la 2e des 3 étapes conduisant à la réalisation du projet, conformément à la politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructures. Cependant, je souhaite que le métro puisse rouler au tournant de 2020.

Q *Je traiterais maintenant de questions plus générales concernant les orientations gouvernementales en matière d'investissements, ainsi que les modifications majeures au sein du MTQ et les règles d'octroi des contrats publics. D'abord, sur les investissements dans le réseau routier, vous avez annoncé, il y a déjà un bout de temps, plus de 5,6 milliards de dollars d'investissements routiers pour les deux prochaines années (2013-2015). C'est une baisse notable par rapport aux années précédentes. Pourquoi cette baisse?*

R Nous avons mis la priorité sur le maintien des actifs et la sécurité routière. En termes de développement du réseau routier, 1,4G$ seront investis sur deux ans. Notre volonté est de mieux gérer les infrastructures et de payer le juste coût pour les investissements routiers. En conséquence, nous avons procédé à des choix transparents, cohérents et responsables.

De plus, le fait d'avoir présenté la programmation sur deux ans permet de mieux planifier les travaux sur l'ensemble du territoire québécois, ce qui résulte en une meilleure gestion et, surtout, en un meilleur contrôle des coûts. Nous avons ainsi répondu à une demande de longue date des constructeurs de routes.

> «La Loi 1 fonctionne très bien. À ce jour, près de 200 entreprises ont déjà obtenu leur autorisation de l'AMF. 400 entreprises de plus devront obtenir préalablement la bénédiction de l'AMF. Sachez que nous prendrons tous les moyens nécessaires pour assurer l'intégrité des contrats publics. Nous ne sommes pas inquiets de la charge additionnelle pour l'UPAC.»

Q *Votre collègue, le président du Conseil du Trésor, Stéphane Bédard, a annoncé le 6 novembre dernier que les entreprises devraient désormais obtenir une habilitation de l'Autorité des marchés financiers (AMF) pour décrocher des contrats publics de 10 millions de dollars et plus, alors que le seuil fixé par la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics, était de 40 millions de dollars, au moment de son adoption il y a un peu moins d'un an. Ne craignez-vous pas ici un effet entonnoir qui risque de multiplier les délais dans la délivrance des autorisations aux entrepreneurs?*

R Pas du tout. La Loi 1 fonctionne très bien. À ce jour, près de 200 entreprises ont déjà obtenu leur autorisation de l'AMF. 400 entreprises de plus devront obtenir préalablement la bénédiction de l'AMF. Sachez que nous prendrons tous les moyens nécessaires pour assurer l'intégrité des contrats publics. Nous ne sommes pas inquiets de la charge additionnelle pour l'UPAC.

Q *Vous avez dévoilé le 12 novembre votre plan d'action qui vise à améliorer la gestion des contrats publics. Vous avez noté que le resserrement de certaines pratiques au MTQ a déjà permis d'économiser quelque 240 millions de dollars depuis le début de l'année 2013 et que les travaux commandés par le MTQ ont coûté 16 % moins cher que les estimations prévues du 1er janvier au 25 octobre 2013. Ce sont des bonnes nouvelles quoique l'on puisse tout de même se question-*

DES OUTILS INDISPENSABLES POUR VOS GRANDS TRAVAUX...

Pour informations et inscriptions:
GENIE.ULAVAL.CA

Gestion

16-17 janvier	Gestion de projets pour ingénieurs: outils et méthodologie- Québec
6-7 février	Gestion de projets pour ingénieurs: outils et méthodologie- Montréal
12-13-14 février	Gestion de projets: l'identification des besoins
13-14 mars	Gestion des coûts de projets pour ingénieurs
25-26 février	Coaching pour ingénieurs chargé de projets- Montréal
18-19 février	Coaching pour ingénieurs chargé de projets-Québec

Génie civil

28-29-30 janvier	Entretien des structures
4-5-6 février	Conception des ponceaux
27-28 février	Conception et dimensionnement de chaussées municipales- Québec
10-11 mars	Conception et dimensionnement de chaussées municipales- Montréal
10-11-12-13-14 mars	Inspection des structures 2008
18-19 mars	Notions complémentaires pour l'inspection des ponts en acier
26-27 mars	Structures de signalisation: inventaire, inspection et entretien
31-1-2-3 avril	Conception des structures
7-8-9-10-11 avril	Construction et réparation des structures
8-9 avril	Conception d'un système d'éclairage routier
24 avril	Évaluation de la capacité portante des ponts acier-bois
1-2-3 mai	Applications pratiques de la mécanique des sols avancée

Génie électrique

6-7 mars	Contrôle PID: régulation de base et avancée

Formation technique

11-12-13 février	Inspection en soudage: métallurgie et défauts de soudage, techniques d'inspection et principales normes
11-12 mars	Mieux connaître la corrosion pour mieux la combattre

Réclamations sur contrats

4 février	13e Journée d'étude sur les réclamations sur contrats- Québec
19 février	13e Journée d'étude sur les réclamations sur contrats- Montréal

Éthique

24-25-26 février	La prévention et règlement des conflits dans le domaine de l'ingénierie
27-28 février	Profession ingénieur- la question du conflit d'intérêt- Québec et Montréal

5210968

UNIVERSITÉ LAVAL
Faculté des sciences et de génie
Formation continue

ner sur la qualité des estimations. À quel point avez-vous progressé dans la réalisation de l'énorme mandat qui vous a été confié par Madame Marois en 2012, celui de créer une agence des transports. Vous en appelez à un véritable « changement de culture » (c'est votre expression). Pouvez-vous résumer les objectifs et les étapes de votre plan d'action menant à la création d'une agence des transports » ?

R L'Agence des transports constituera la pierre angulaire de l'ensemble de notre stratégie. Elle visera, plus particulièrement, à développer et à maintenir l'expertise de l'État en matière de travaux routiers et à le doter d'une organisation autonome et performante, dont le savoir-faire sera au service de la population.

À l'instar de nombreuses autres initiatives de notre gouvernement, dont la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics, la transformation d'une partie du ministère des Transports en Agence fera en sorte d'assurer l'intégrité, la transparence et l'efficacité de l'organisation.

En ce qui a trait au dépôt du projet de loi, nous voulons prendre le temps de déposer le meilleur projet de loi possible, l'objectif étant d'effectuer une transition harmonieuse et réussie pour l'ensemble des employés du ministère des Transports qui seront concernés par la création de l'Agence.

(NDLR : le Projet de loi n°68 : Loi sur l'Agence des infrastructures de transport du Québec a été déposé le 4 décembre, quelques jours après cette entrevue.)

Q *Vous semblez avoir mis de côté l'idée des partenariats privé-public (PPP). Pouvez-vous nous expliquer pourquoi ?*

R À ce moment-ci, ce n'est pas dans nos cartons. On a beaucoup plus de choses à gérer en PPP qu'à développer. Le PPP des haltes routières, entrepris sous le gouvernement Charest, a mal tourné. Cela a été mal monté, et le vérificateur général est présentement là-dedans. Sur l'autoroute 25, la gestion des paiements pour les automobilistes sans transpondeur est compliquée. Sur la 30, toutefois, ça va bien. Mais j'ai besoin d'avoir des assises solides avant d'envisager à nouveau des projets en PPP. Il ne faut pas oublier qu'on est dans un contexte de gouvernement minoritaire. On ne peut pas embarquer dans des processus à trop long terme. On a déjà un plan d'action en 16 points qui est ambitieux.

Q *Ne faudrait-il pas en arriver, comme le pensent certains spécialistes, à remettre en question la règle du plus bas soumissionnaire. Cette règle n'a-t-elle pas des effets pervers ?*

R Vous n'est pas le seul à émettre une telle opinion. Du côté des municipalités, on m'en parle également. Mais admettez qu'on est en train d'établir de nouvelles façons de faire. On a beaucoup agi à divers niveaux. Je veux me donner du temps avant de revoir et de reconsidérer une règle de cette importance.

Q *En terminant, désirez-vous envoyer un message à l'industrie de la construction ?*

R Je veux envoyer un message d'espoir. La dernière année a été mouvementée. La confiance de certains a été ébranlée. Je suis de ceux qui ne mettent pas tout le monde dans le même sac. Moi-même, je viens d'une famille qui a œuvré dans cette industrie, puisque mon grand-père, mon oncle étaient dans la construction. Je les ai vus travailler. Je connais bien ce milieu. Je sais que l'industrie dans sa très grande majorité veut éliminer les pommes pourries. La Loi 1, la programmation des travaux routiers sur deux ans, le renforcement de l'expertise interne, toutes ces interventions vigoureuses nous permettront de faire un ménage. Moi, je serai toujours là, avec les gens de la construction, pour affirmer l'importance de l'intégrité. •

ISOLOFOAM
XHD 200 | 300 | 400

Isolant rigide haute densité

SOLUTION IDÉALE

- Prix concurrentiel
- Matériau performant
- Fabriqué au Québec

Remblai léger

- Rendement thermique de longue durée
- Excellente résistance au gel, dégel, à l'eau et l'humidité
- Conçu pour les applications où les normes exigent une grande résistance à la compression
  La série **XHD** est disponible de 140 kPa (20 psi) à 275 kPa (40 psi)

EcoLogo
Fabriqué au Québec par une entreprise québécoise
GROUPE ISOLOFOAM
5353347

1 800 463-8886
isolofoam.com

Innovatrice. Intégrée. Intelligente.

Commande de machine de la prochaine génération

Aucun mât | **Aucun câble** | **Aucun branchement**

Commande de machine intelligente installée en usine — sur tous les nouveaux modèles D61i-23 de série.

Terrassement automatisé de niveau fini — de la première à la dernière passe.

Système intelligent de lame assistée minimisant le patinage des chenilles et améliorant l'efficacité.

Commande de machine traditionnelle

Komatsu — Des solutions axées sur le client

intelligent MACHINE CONTROL

KOMATSU®

www.komatsuamerica.com

5184390

armtec
VISION | BÂTIR

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

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

5320640

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

La Solution
- Qualité
- Maximise l'espace
- Construction rapide
- Prix très compétitif

QUASAR CERTIFIÉE CSA A660

1-888-464-7376

PERMO INDUSTRIES
www.permodome.com

5211223

5354926

DU PAIN SUR LA PLANCHE CHEZ HYDRO-QUÉBEC EN 2014

Production, réfection, transport et maintenance

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

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

Par Jean Pascal Lavoie
energie.et.ressources@magazineconstas.com

Les années se suivent et se ressemblent chez Hydro-Québec et c'est très bien ainsi. Après une année de pointe en 2013, 2014 s'annonce tout aussi chargée avec des investissements d'environ 3 milliards $. Alors que les chantiers du complexe la Romaine roulent à plein régime, les travaux de réfection de centrales et les travaux de développement du réseau de transport d'énergie gardent leur erre d'aller.

Hydro-Québec classe ses projets en quatre catégories : les nouveaux aménagements de production, les réfections de centrale, les projets de transport d'énergie, et la maintenance des bâtiments. En 2014, les investissements dans chacune des catégories se maintiennent sensiblement au même niveau qu'en 2013.

Parmi les projets de production d'électricité en cours, le complexe la Romaine monopolise la plus grande partie des efforts d'Hydro-Québec. Le complexe hydroélectrique d'une capacité projetée de 1550 MW se compose de quatre centrales et de leur réservoir respectif et s'étend au nord de Havre-Saint-Pierre, sur la Côte-Nord. Une route de 150 km reliera à terme les composantes du complexe à la route 138.

Les centrales Romaine-1, 2 et 3 sont simultanément en construction, mais à des degrés d'avancement divers. La première centrale mise en service sera la Romaine-2, à la fin de l'année 2014. Quant à la Romaine-4, les travaux de construction de la route débuteront en 2015 et la construction de l'aménagement dans les deux derniers trimestres de la même année.

La Romaine-2

En 2013, le chantier de la Romaine-2 vivait sa troisième année de pointe d'un cycle de quatre ans jusqu'à la mise en service.

«L'année a été consacrée à la finalisation des ouvrages de retenue d'eau et à l'installation des groupes turbines-alternateurs de la centrale, ainsi que des systèmes électriques, mécaniques et de commande», explique Réal Laporte, président d'Hydro-Québec Équipement et services partagés et président de la Société d'énergie de la Baie James.

«La mise en eau de l'ouvrage est prévue pour le printemps 2014 et la mise en service à la fin de l'année», ajoute M. Laporte.

La Romaine-1

Du côté de La Romaine 1, 2013 a vu les travaux d'excavation de la centrale et du canal d'amenée d'eau se réaliser.

«En 2014, nous travaillerons sur le montage de la structure d'acier, puis au printemps, nous procéderons à la mise en eau de la galerie de déviation, poursuit M. Laporte. Nous pourrons ensuite débuter les travaux sur le barrage.»

La Romaine-3

Sur le chantier de la Romaine-3, les travaux se concentrent présentement à la percée de la galerie de dérivation provisoire. Sa mise en eau est prévue à l'été 2014. Les travaux d'excavation de la centrale seront entamés dans le courant de l'année.

Les travaux sur la Romaine-3 ont aussi donné lieu à une grande première au Québec, soit l'adjudication d'un contrat en appel d'offres avec une maquette numérique 3D. «C'est la première fois qu'on utilisait seulement une maquette numérique 3D plutôt que des dessins, souligne M. Laporte. Nous avons travaillé de concert avec l'Ordre des ingénieurs en 2013 pour que la maquette numérique soit acceptée comme document pouvant être scellé par un ingénieur.»

Dans quelques années, M. Laporte prévoit que les traditionnels dessins seront tous remplacés par des maquettes 3D. «Il y a beaucoup d'avantages, note-t-il. Un tel document permet aux ingénieurs de travailler davantage en réseau, de travailler de façon plus collaborative.»

Construction du bâtiment de l'évacuateur de crues de la Romaine-2.
Photo Hydro-Québec.

La Romaine-4

Si les travaux n'ont pas encore débuté sur les chantiers de la Romaine-4, ils se dérouleront à un train d'enfer dès que le coup d'envoi sera donné.

Hydro-Québec Équipement se donne un beau défi de réalisation en visant une mise en service de la centrale en 36 mois, soit six mois de moins que son record précédent, annonce M. Laporte. «Ce sera plus rapide que dans le cas des centrales 1, 2 et 3 de la Romaine. En fait, nous sommes passés de 56 mois pour des travaux à la Baie-James, à 42 mois à la Romaine. Et nous visons 36 mois pour la Romaine-4.»

Évidemment, l'expertise dans le domaine de grands chantiers ministériels augmente sans cesse au Québec, mais elle n'explique pas cette accélération spectaculaire dans la réalisation de travaux de cette envergure. Si Hydro-Québec réussit à soustraire 20 mois du calendrier de réalisation du projet, c'est qu'elle a introduit la préfabrication pour plusieurs éléments de ses centrales.

«Plutôt que de réaliser les travaux en série sur les chantiers, nous en faisons une partie en parallèle dans nos installations un peu partout au Québec», explique M. Laporte.

Ainsi, pour la Romaine-4, les turbines et les alternateurs seront fabriqués et assemblés hors chantier pendant que se déroulent d'autres travaux sur le site même de la centrale. «En adoptant cette approche modulaire, nous diminuons l'intensité de main-d'œuvre directement sur le chantier et nous réalisons plusieurs travaux en environnement contrôlé, ce qui réduit les délais et maximise les bénéfices», ajoute M. Laporte.

Au total, les investissements prévus pour 2014 en nouveaux aménagements de production se chiffrent à plus de 900 millions $, soit un léger recul par rapport à 2013.

Projets de réfection de centrale

De nombreuses centrales sont en cours de réfection sur le territoire du Québec. Le niveau d'intensité des travaux en 2014 est similaire à celui de 2013. Entre autres, les centrales de Beauharnois, La Tuque, Manic-1, Manic-2, Rapide-2 et Rapide-7 et Robert-Bourassa sont le théâtre de travaux de réfection de plus ou moins grande envergure.

«Les investissements tournent autour de 300 millions $ en 2014 pour cette catégorie de travaux. Ces montants incluent le financement», précise M. Laporte.

Bétonnage des murs et des piliers de l'évacuateur de crues de la Romaine-2. Photo Hydro-Québec.

Forage de la galerie de dérivation de la Romaine-3.
Photo Hydro-Québec.

Vue aérienne du chantier de la centrale de la Romaine.
Photo Hydro-Québec.

Projets de transport d'électricité

C'est sous cette catégorie de travaux que l'on retrouve les investissements les plus importants en 2014, soit plus de 1,5 milliard $. «C'est une année très chargée, note M. Laporte. Si l'année 2013 était une année de pointe avec 1,6 milliard $ d'investissements, 2014 s'en rapproche beaucoup.»

Parmi les projets qui retiennent l'attention, il y a évidemment l'extension du réseau de transport en Minganie avec entre autres le raccordement de la Romaine-2. Les travaux de raccordement de la Romaine-3 débuteront aussi en 2014. De plus, plusieurs postes en périphérie de Montréal sont en cours de construction.

Finalement, les travaux de maintenance des bâtiments complètent le tableau avec une année semblable aux précédentes.

Fait à souligner, Hydro-Québec réussit à naviguer dans les eaux turbulentes d'un nouveau contexte réglementaire sans accumuler de retard. «L'industrie traverse une période plus difficile avec entre autres la Commission d'enquête sur l'industrie de la construction et les nouvelles exigences réglementaires. Malgré tout, Hydro-Québec continue à réaliser ses plans d'investissement. Nous réussissons à maintenir la cadence et ça va bien sur nos chantiers», note M. Laporte.

Outre l'envergure des travaux, M. Laporte souligne que l'année 2013 a été exceptionnelle aussi en raison de la très bonne performance en santé et en sécurité sur les chantiers d'Hydro-Québec.

«Depuis quelques années, notre performance en ce domaine est excellente. Sur les chantiers d'Hydro-Québec, nous enregistrons 9 fois moins d'accidents avec pertes de temps que sur les autres chantiers. Nous tentons toujours de nous améliorer en ce domaine et c'est important de souligner le bon travail des entrepreneurs sur nos chantiers qui contribuent à ces résultats.» •

«L'industrie traverse une période plus difficile avec entre autres la Commission d'enquête sur l'industrie de la construction et les nouvelles exigences réglementaires. Malgré tout, Hydro-Québec continue à réaliser ses plans d'investissement. Nous réussissons à maintenir la cadence et ça va bien sur nos chantiers», note M. Laporte. Outre l'envergure des travaux, l'année 2013 a été exceptionnelle aussi en raison de la très bonne performance en santé et en sécurité sur les chantiers d'Hydro-Québec.»

ForAction INC.
FORAGE HORIZONTAL

FORAGE DIRECTIONNEL

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

FORAGE PAR TARIÈRE

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

5207436

CE QU'IL Y A DE MEILLEUR
en machinerie lourde

DENIS GAUVIN INC.

Complice de votre réussite

70, rue d'Anvers
Saint-Augustin-Desmaures
(Québec) G3A 1S4 Canada
Téléphone : 418 878-4007
Sans Frais : 1 800 563-4007
Télécopieur : 418 878-5550
www.denisgauvin.ca

GAUVIN ÉQUIPEMENT INC.

1100, Louis-Marchand
Beloeil
(Québec) J3G 6S3 Canada
Téléphone : 450 464-8000
Sans Frais : 1 855 464-8002
Télécopieur : 450 464-0600
www.gauvinequipement.ca

Toute l'équipe de
Denis Gauvin inc.
et de
Gauvin Équipement inc.
vous souhaite une
Heureuse Année 2014

DOOSAN

S3-40506

TRAVAUX EN COURS !

L'industrie de la construction au Québec se redéfinit

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

Diane Lemieux, présidente-directrice générale de la CCQ.

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

L'industrie de la construction au Québec vit depuis quelques mois des bouleversements nécessaires pour intégrer de nouveaux cadres de référence et la Commission de la construction du Québec est en train de mettre en application les nouvelles règles du jeu. ConstAs fait le point avec la présidente-directrice générale de la CCQ, Diane Lemieux, sur l'évolution de la situation dans l'industrie depuis un an.

Depuis le 9 septembre 2013, c'est toute une nouvelle réglementation sur la référence de main-d'œuvre qui est entrée en vigueur. En seulement neuf mois, la CCQ a développé toute une plateforme web, le «Carnet référence construction», qui permet aux employeurs de la construction de faire connaître leurs besoins de main-d'œuvre et à tous les travailleurs de l'industrie de se mettre en valeur.

«Avec la mise en ligne du Carnet référence construction, la référence de main-d'œuvre se fait à visière levée dans l'industrie de la construction», affirme Diane Lemieux. «Tout le monde joue selon les mêmes règles. C'est un changement majeur pour l'industrie.»

De nouvelles règles du jeu

En effet, dorénavant, il faut un permis pour faire de la référence de main-d'œuvre dans la construction au Québec. Le Bureau des permis du ministère du Travail a analysé les demandes et délivré des dizaines de permis aux associations syndicales qui représentent les travailleurs. Ces syndicats utilisent maintenant le Carnet pour transmettre les candidatures de leurs membres aux employeurs.

«Pour 2013, le repli de l'activité que nous avions anticipé en 2012 s'est réalisé. La construction au Québec sort d'un cycle de croissance soutenue qui aura duré 16 ans : l'industrie est passée de 165 M d'heures rapportées à 156 M d'heures. L'activité ralentit. Toutefois, la situation d'aujourd'hui n'a rien à voir avec la baisse dramatique des années 1990…», assure la P.D.G. de la Commission de la construction du Québec.

QUELQUES CHIFFRES SUR LA PARTICIPATION DES FEMMES ET AUTOCHTONES DANS LA CONSTRUCTION

- En 1997, il y avait 243 travailleuses actives sur un total de 85189 salariés, représentant 0,29% de la main-d'œuvre totale.
- En 2012, on comptait 2174 travailleuses sur 159166 salariés, représentant seulement 1,33% de la main-d'œuvre, tandis que la moyenne canadienne est de 3%. Généralement, elles ne se retrouvent que dans quelques métiers et occupations.
- Seulement 7% des employeurs embauchent des femmes et peu de femmes occupent les fonctions de chef d'équipe, contremaître et entrepreneur.
- En 2012, la main-d'œuvre autochtone représente 0,75% de la main-d'œuvre totale et les femmes autochtones représentent 2,6% de la main-d'œuvre autochtone.

QU'EST-CE QU'UN PAE?

Rappelons qu'un PAE, programme d'accès à l'emploi a pour objectif d'assurer une représentation équitable des personnes issues de groupes victime de discrimination; et de repérer et corriger les règles et pratiques de gestion des ressources humaines ayant des effets discriminatoires. Un PAE comprend une variété de mesures – et celui concernant les femmes dans la construction ne fera pas exception – dont :

- des mesures de soutien;
- des mesures de rattrapages obligatoires et temporaires;
- des mesures d'égalité des chances.

«Le Carnet a été livré selon l'échéancier fixé par le gouvernement et à l'intérieur des budgets prévus. Il n'y a pas eu de problème lors de la mise en ligne, à part les ajustements normaux qui sont le lot de tous les projets informatiques. Le Carnet fonctionne sans interruption depuis le 9 septembre, 24h sur 24.»

En date de la mi-novembre, plus de 100 000 candidatures avaient été fournies par le CCQ pour répondre à plus de 6500 demandes de la part d'entrepreneurs. Les cinq centrales syndicales actives dans l'industrie ont aussi référé des dizaines de milliers de noms. Les employeurs ont donc eu davantage de choix pour combler leurs besoins de main-d'œuvre.

Une probité en reconstruction

«Le Carnet fonctionne, il n'y a pas de doute là-dessus. Maintenant, la CCQ fait la vigie de l'utilisation qu'en font les employeurs et les associations syndicales», poursuit la présidente-directrice générale de la CCQ. La CCQ a aussi lancé un nouveau sondage et des groupes de discussion, notamment pour améliorer le système dès 2014 et mesurer la progression des changements dans l'industrie.

«Avec la fin du placement syndical, les employeurs et les syndicats ont accepté de changer leurs façons de faire pour plus de transparence. Il y a donc des signes évidents de la volonté de changer dans l'industrie», poursuit Diane Lemieux.

Du côté de la CCQ, un nombre important de gestes ont été posés pour renforcer la probité dans l'industrie. Les règles concernant la détention de certificats de compétence ont été resserrées, de même que celles entourant la déclaration d'embauche et de fin d'emploi par les employeurs

«Il est évident que la Commission Charbonneau renvoie à tout le monde une image peu reluisante de l'industrie dans son ensemble. Si on combine cette image avec le repli de l'activité économique qui se dessine, on comprend que le monde de la construction au Québec se trouve devant une obligation de changement», explique Diane Lemieux.

La place des femmes dans l'industrie

En 2012, la CCQ a publié un bilan du premier Programme d'accès à l'égalité des femmes (PAEF) 1997-2012. On ciblait 2000 femmes au cours des années 2000, un objectif atteint en 2011 seulement. Après 15 ans de programmes d'accès on constate la création d'un bassin de main-d'œuvre féminine compétente. Près de 5000 femmes sont entrées sur les chantiers du Québec depuis 1997. «Mais elles sont toujours peu nombreuses et plus de la moitié d'entre elles quittent l'industrie après 5 ans, trop souvent pour des problématiques d'isolement, d'intimidation, de harcèlement et de discrimination...», admet Diane Lemieux.

Même si une légère décroissance est anticipée, les perspectives en besoin de main-d'œuvre dans l'ensemble de l'industrie sont de l'ordre de 10 000 à 14 000 salariés annuellement pour les prochaines années. «L'industrie ne peut tout simplement pas laisser de côté cette main-d'œuvre compétente et passionnée,» poursuit Diane Lemieux.

Une vaste consultation a été menée en 2013 par la CCQ auprès d'une cinquantaine d'organismes concernés par la question (les associations patronales et syndicales, les organismes publics et de recherche ainsi que les organismes de développement de la main-d'œuvre féminine). Cette consultation a permis d'ouvrir la discussion et la réflexion et certains se sont même déjà mis en action.

Un nouveau PAEF en 2014

Le nouveau PAEF sera soumis au conseil d'administration de la CCQ pour approbation au printemps 2014. Il est à noter que ce PAEF devra répondre aux paramètres fixés par la Commission

des droits de la personne et des droits de la jeunesse du Québec (CDPDJ) en matière de Programme d'accès à l'égalité (PAE).

Afin d'avoir un impact sur tout le cheminement d'une personne pour accéder et se maintenir dans l'industrie, le prochain PAEF sera un PAE en formation et un PAE en emploi (lire l'encadré). Ce futur PAEF misera à la fois sur des campagnes d'information, de sensibilisation et de promotion et sur des changements réglementaires favorisant l'accès et le maintien des femmes en emploi.

De plus, la CCQ a récemment mis sur pied une équipe de professionnels dédiés à la question de la diversité de la main-d'œuvre. Cette équipe va déployer des stratégies concrètes et une offre de services ciblée visant l'intégration et le maintien d'une plus grande diversité de la main-d'œuvre active dans l'industrie de la construction.

Les grandes orientations pour 2014

«Pour 2013, le repli de l'activité que nous avions anticipé en 2012 s'est réalisé. La construction au Québec sort d'un cycle de croissance soutenue qui aura duré 16 ans: l'industrie est passée de 165M d'heures rapportées à 156M d'heures. L'activité ralentit. Toutefois, la situation d'aujourd'hui n'a rien à voir avec la baisse dramatique des années 1990…», assure la P.D.G. de la Commission de la construction du Québec.

Le premier ralentissement constaté touche le domaine du génie civil et de la voirie, ce qui correspond à la fin prochaine des grands chantiers lancés en 2008 pour faire face à la crise économique. Un certain ralentissement se fait aussi sentir dans la construction résidentielle. La CCQ ne prévoit pas d'amélioration notable dans les prochaines années.

«À mon avis, les prochaines années sont propices pour que l'industrie démontre son ouverture», termine Diane Lemieux. «Avec la nouvelle règlementation sur la référence de main-d'œuvre, nous avançons dans cette direction et nous sentons la volonté partagée de changer les façons de faire dans notre industrie.» •

FEMMES EN CONSTRUCTION

«Le virage actuel est l'occasion idéale»

— Julie Miville-Dechêne

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

Julie Miville-Dechêne, présidente du Conseil du statut de la femme

Par Annie Saint-Pierre
relations.du.travail@magazineconstas.com

La volonté actuelle de redorer l'image de l'industrie de la construction est l'occasion idéale pour augmenter la place des femmes sur les chantiers, laquelle se limite à 1,3% de la main d'œuvre présentement, soit le plus bas taux au Canada.

«Il n'y a aucune raison facilement explicable pour justifier le fait qu'au Québec, on ne compte que 1,3% de femmes sur les chantiers de construction alors qu'en Alberta, il y en a 5,9%», lance Mme Julie Miville-Dechêne, présidente du Conseil du statut de la femme, en entrevue au magazine ConstAs.

Cette dernière s'exprime ainsi à la suite de la publication de l'analyse du Conseil, produite en mars dernier, portant sur la présence des femmes dans l'industrie de la construction.

Cette recherche révèle que la construction demeure le secteur le plus traditionnellement masculin au Québec puisqu'on y dénombre plus de 98,7% d'hommes. Mme Miville-Dechêne estime donc que «c'est un bastion de la culture masculine qui valorise les rapports de pouvoir, la virilité, la force physique et la solidarité».

L'analyse, produite avec des données de 2011, mentionne qu'il n'y a 2067 travailleuses sur une population de 159166 travailleurs, soit à peine 1,3% de la main d'œuvre totale.

«On savait que le pourcentage de la main d'oeuvre féminine était très bas au Québec mais ce qui nous a le plus étonné, c'est qu'on ait le plus faible taux à travers toutes les provinces canadiennes», dit la présidente de l'organisation.

Parmi les révélations de cette enquête; 59% des femmes possèdent le statut d'apprenti comparativement à 32% pour les hommes. Pour les compagnons, 18% sont des femmes, comparativement à 50% d'hommes.

À travers les 26 métiers spécialisés de la construction, les travailleuses se concentrent principalement dans 4 catégories de la main d'œuvre apprentie : calorifugeur-calorifugeuse (6%), carreleur-carreleuse (4%), peintre (16%) et plâtrier-plâtrière (6%). Elles sont totalement absentes du métier de mécanicien-mécanicienne de machines lourdes, notamment. « Alors, ce qu'on observe c'est que la place des femmes est essentiellement admise dans les métiers qui exigent de la minutie et du doigté », soutient-elle.

Malheureusement, selon le Conseil du statut de la femme, la faible présence des femmes sur les chantiers est encore une question de discrimination. « Malgré leurs compétences, plusieurs femmes n'arrivent pas à se faire reconnaître par leurs pairs ou par leur employeur, ni même par leur syndicat, comme des travailleuses à part entière », dit Mme Miville-Dechêne.

L'analyse signale que 62% des travailleuses qui ont réussi à s'intégrer sur les chantiers quittent après cinq ans, et la plupart n'y remettront plus jamais les pieds. Parmi les raisons forçant les femmes à partir, la discrimination et le harcèlement y sont pour beaucoup.

Les recommandations

Pour remédier à cette problématique, le Conseil du statut de la femme propose certaines mesures, dont celle de retenir les permis des entrepreneurs condamnés pour harcèlement sexuel ou discrimination. « On le fait pour la corruption, alors on devrait aussi le faire pour la discrimination », juge Mme Miville-Dechêne.

Et comme les mesures incitatives n'ont pas fonctionné jusqu'ici, il est donc temps de passer aux mesures coercitives afin d'augmenter à 3% la présence des femmes dans la construction d'ici 3 ans. « On parle de 3%, ce n'est pas exagéré. On souhaite seulement rattraper la moyenne canadienne », affirme la présidente.

Le gouvernement du Québec devrait également exiger que les entrepreneurs qui obtiennent des contrats publics embauchent un minimum de 3% de femmes sur leurs chantiers, pense le Conseil du Statut de la femme, qui a rencontré les ministres Stéphane Bédard et Agnès Maltais à ce sujet. « On sent que c'est un sujet qui interpelle le gouvernement et les associations. Peut-être que c'est en raison de la conjoncture », commente-t-elle.

En exemple, Mme Miville-Dechêne cite le cas de la compagnie New Millenum qui a dû publier une Politique d'embauche de main d'œuvre féminine pour obtenir ses droits miniers du côté de Terre-Neuve et Labrador. Par contre, cette même entreprise n'a aucune exigence similaire sur ses baux miniers à 15 kilomètres de là, en territoire québécois.

- En 1996, l'industrie de la construction comptait à peine 200 travailleuses pour environ 100 000 hommes, soit l'équivalent d'un maigre 0,2%. Le Comité sur l'accès des femmes dans l'industrie de la construction se fixait alors comme objectif d'augmenter à 2 000 le nombre de femmes dans les métiers de la construction.
- En 1997, un programme d'accès à l'égalité (PAE) comprenant 18 mesures volontaires est mis en place.
- Quinze ans plus tard, on dénombre tout juste 1,3% de femmes sur les chantiers, soit 2 067 travailleuses, sur une population de 159 166 personnes réparties dans les 26 corps de métiers et occupations de la construction

* (CCQ, 2012)

DLT
ARPENTAGE DE CONSTRUCTION

SECTEURS D'ACTIVITÉS

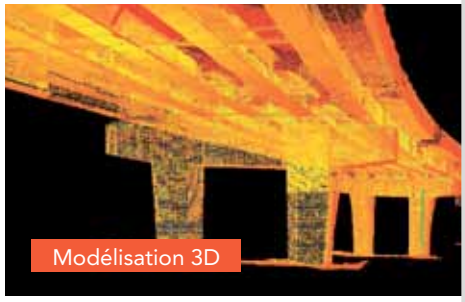
Génie civil / Voirie
Industriel / Commercial
Minier / Forestier
Énergie / Environnement

SERVICES

Calculateurs / Volumétrie
Implantation / Route / Pont / Viaduc
Relevé technique / Topographique
Gestion de chantier / Surveillance

650 Graham-Bell suite 101
Québec, Qc, Canada G1N 4H5
RBQ: 8353-1962-25

SERVICES TECHNIQUES D'ARPENTAGE ET SCANNEUR 3D
À LA GRANDEUR DE LA PROVINCE



Demande de soumission › info@dltarpenteur.com
DLTARPENTEUR.COM - 1.877.646.0005

5329967

À travers les 26 métiers spécialisés de la construction, les travailleuses se concentrent principalement dans 4 catégories de la main d'œuvre apprentie : calorifugeur-calorifugeuse (6%), carreleur-carreleuse (4%), peintre (16%) et plâtrier-plâtrière (6%). Elles sont totalement absentes du métier de mécanicien-mécanicienne de machines lourdes, notamment.

Les suites

Les exemples sont nombreux et il est temps d'agir, dit la présidente. Entachée par la corruption, l'image de l'industrie de la construction doit être redorée et une présence accrue des femmes pourrait être une partie de la solution. « Une fois qu'on aura entré les femmes sur les chantiers et qu'il y aura tolérance zéro sur le harcèlement, ça va donner beaucoup plus de respect et tout le monde va en profiter », croit Mme Miville-Dechesne.

Le Conseil a d'ailleurs rencontré les organisations patronales et syndicales pour présenter ses conclusions et ses recommandations. Jusqu'ici, la présidente juge que le rapport a reçu, de façon générale, un accueil favorable même si certains entrepreneurs conservent des réticences à l'embauche des femmes. « Ce sont malheureusement d'anciennes mentalités. Certains associent toujours les femmes à des problèmes. La force physique est un argument révolu avec lequel on doit travailler », dit-elle.

Quant à l'application de ces mesures et leur suivi, Mme Miville-Dechêne croit que c'est le rôle de la Commission de la Construction du Québec. •

NOUS CONNAISSONS BIEN
LES EXCAVATRICES QUI SONT CONSTRUITES POUR DURER ET VOUS FAIRE ÉCONOMISER

Plus elles durent, mieux vous rentabilisez votre investissement. La formule est donc simple : Obtenez, dès le départ, le meilleur équipement possible, entretenez le bien et faites le travailler le plus longtemps possible.

Augmentez votre profitabilité.

Appelez-nous, et nous vous fournirons une solution complète, des chenilles à la pelle.

WAJAX ÉQUIPEMENT

Laval : (450) 682 3737
ville de Québec : (418) 681-3555

St. Félicien : (418) 679-4623
Chambly : (450) 447-9891
www.wajaxequipment.com

5358305

ÉQUIPE SOLIDE.
APPROCHE CONSTRUCTIVE.

Impliquée dans plus de 450 dossiers du domaine de la construction depuis 2007, l'équipe Redressement et insolvabilité de Raymond Chabot Grant Thornton est la référence au Québec.

La santé financière de votre entreprise vous préoccupe ? Nos associés du groupe construction ont l'expérience et les ressources pour vous aider à relever les défis auxquels vous êtes confrontés.

- Diagnostic de l'exploitation et des finances
- Plan de redressement
- Négociation avec les créanciers
- Accompagnement stratégique relatif aux enjeux de la Loi 1

Raymond Chabot Grant Thornton
Redressement et insolvabilité

Michel Thibault
Réjean Bouchard
Jean-Paul David
Jocelyn Renaud
Jean Gagnon

1 877 790-3449

5376206

PRÈS DE VOUS

Équipements Sigma inc.

Sigma

PRÈS DE VOUS

JOHN DEERE

eqsigma.ca

TROIS-RIVIÈRES 819 379-9333 1 888 379-3337	SAINT-GEORGES (siège social) 418 228-8953 1 866 228-8953	QUÉBEC 418 870-2885 1 800 463-2885	MONT-JOLI 418 775-2941 1 800 463-2744
DÉGELIS 418 853-2941	CHICOUTIMI 418 549-0303 1 800 663-0303	CHIBOUGAMAU 418 748-1133	BAIE-COMEAU 418 296-3355 1 888 925-3355

5358509

INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES

Pour en finir avec les incertitudes

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

Par Jean Brindamour
infrastructures@magazineconstas.com

Est-il sage en ces temps économiquement difficiles d'investir massivement dans les infrastructures publiques ? Doit-on remettre en question ces dépenses afin d'assainir la situation financière de gouvernements endettés et qui ont des responsabilités sociales (santé, éducation, logement social, etc.) très lourdes ? Ce sont des questions non seulement légitimes, mais qui méritent des réponses fondées sur des études sérieuses s'appuyant elles-mêmes sur des données certaines, vérifiables, incontestables.

Pour en savoir plus, ContAs a rencontré deux spécialistes. Pierre Boucher est chef des opérations à l'Association canadienne de la construction (ACC), une association quasi centenaire fondée en 1918 et qui compte plus de 20 000 membres et 69 associations partenaires, parmi lesquelles l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ). M. Boucher est responsable des activités internes et quotidiennes de l'association, ce qui comprend entre autres tâches le budget, le personnel, les services aux membres et la gestion de l'organisme. Marcelin Joanis, Ph.D., est professeur agrégé au Département d'économique à l'Université de Sherbrooke, directeur du Groupe de recherche en économie et développement (GRÉDI) et fellow au Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO). Spécialiste de l'économie publique, Marcelin Joanis a travaillé notamment sur différents aspects de la problématique des infrastructures publiques, en particulier celle des marchés publics (communément appelés les appels d'offres), et plus généralement celle des déterminants en matière de dépenses d'infrastructures, particulièrement au Québec.

Infrastructures publiques et prospérité économique

Sur les liens entre infrastructures publiques, gains de productivité et prospérité économique, l'ACC a récemment subventionné un rapport de la Canada West Foundation intitulé « À la croisée des chemins ». Cette étude a été réalisée à l'échelle pancanadienne sur une période d'un an, par deux chercheurs, l'analyste Casey Van-der Ploeg et l'économiste Michael Holden. Il est instructif de revenir sur certaines assertions de ce rapport de vingt-neuf pages, riche en faits et en statistiques.

On sait que dans les années 1950 et 1960, le Canada et les autres pays développés ont connu une solide croissance économique accompagnée d'améliorations majeures dans la produc-

> Aujourd'hui, nul ne doute plus de la corrélation entre les investissements dans les infrastructures publiques et la productivité. Quel est cependant l'ordre des causes : est-ce l'augmentation de la productivité qui provoque des investissements dans les infrastructures publiques ou l'inverse ? (...) Selon toute probabilité, les investissements en infrastructures et la croissance économique se stimulent mutuellement.

Marcelin Joanis, économiste

tivité. Dans les années 1970 et 1980, toutefois, la croissance économique a ralenti ainsi que les gains de productivité. Cette période avait justement comme caractéristique une diminution, pour diverses raisons, des investissements dans les infrastructures. Coïncidence? Il faudra attendre en 1989 pour qu'une étude, réalisée par un économiste américain du nom de David Aschauer, soutienne que la chute de la croissance de la productivité résultait en grande partie de la diminution des investissements dans les infrastructures publiques. Ce constat a été très controversé à l'époque. La recherche économique s'est alors davantage concentrée sur la relation entre les infrastructures publiques et la productivité. «En termes de littérature scientifique, l'étude de Auschauer est le point de départ, commente Marcelin Joanis, mais cette littérature avec et depuis Auschauer a voulu prouver une intuition de base déjà utilisée avant lui. On n'a qu'à penser au New Deal de F.D. Roosevelt. On a simplement essayé de valider une hypothèse assez commune.» «Toutes les activités civiles dépendent des infrastructures, ajoute Pierre Boucher. Une entreprise étrangère qui s'installe au pays cherche principalement deux choses: une main d'œuvre compétente et un système de transport efficace.»

Aujourd'hui, nul ne doute plus de la corrélation entre les investissements dans les infrastructures publiques et la productivité. Quel est cependant l'ordre des causes: est-ce l'augmentation de la productivité qui provoque des investissements dans les infrastructures publiques ou l'inverse? Cette question a fait l'objet de plusieurs débats. Les auteurs du rapport concluent qu'il existe un solide consensus dans la littérature spécialisée voulant que les investissements dans les infrastructures publiques entraînent des gains de productivité. Les études suggérant le contraire sont en petit nombre et sont généralement basées sur des données moins rigoureuses. Il n'en demeure pas moins que, selon toute probabilité, les investissements en infrastructures et la croissance économique se stimulent mutuellement. «Il est difficile, note M. Joanis, d'aller au-delà de la corrélation. Mais de 1989 à aujourd'hui, il y a de plus en plus consensus sur ce qu'on appelle les externalités, c'est-à-dire les effets d'entraînement des dépenses en infrastructures. À la base,

TUVICO

FORTIER 2000 LTÉE
ISO 9001 : 2000

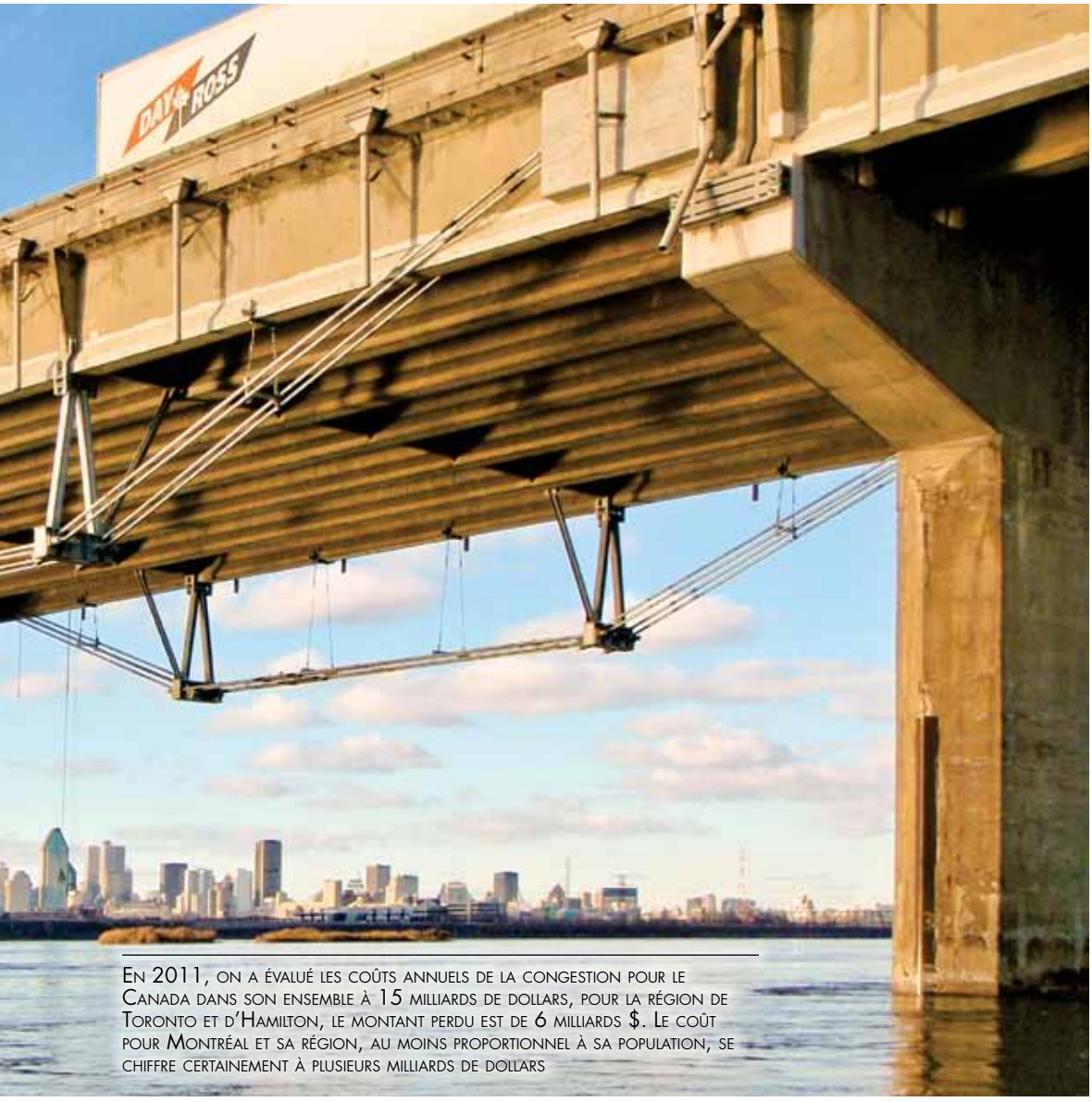
VOS PARTENAIRES EN MATIÈRE DE PRODUITS DE BÉTON PRÉFABRIQUÉ

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

5349196



En 2011, on a évalué les coûts annuels de la congestion pour le Canada dans son ensemble à 15 milliards de dollars, pour la région de Toronto et d'Hamilton, le montant perdu est de 6 milliards $. Le coût pour Montréal et sa région, au moins proportionnel à sa population, se chiffre certainement à plusieurs milliards de dollars

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

on sait que pour créer des infrastructures, il faut employer des gens et que ces infrastructures ont des effets économiques. Ils permettent, s'il s'agit par exemple de routes, de ports ou d'aéroports, de transporter plus de marchandises et de le faire plus rapidement. Il y a donc un gain de productivité.»

Peut-on préciser l'impact des infrastructures publiques dans ces gains de productivité? Ici, aucun consensus n'existe. Nous avons beau savoir que de tels investissements ont des effets positifs sur la productivité, nous ne pouvons encore les quantifier de façon rigoureuse.

Mais quelles infrastructures?

Dans ce rapport de la Canada West Foundation, on peut lire que les avantages économiques des investissements dans les infrastructures publiques ne sont pas automatiques: «Pour bien faire les choses, lit-on, le Canada doit investir dans les bonnes infrastructures, aux bons endroits. À cette fin, il doit mettre l'accent sur les infrastructures qui concourent à l'atteinte de buts économiques, comme les systèmes de transports et les services essentiels comme l'approvisionnement en eau et les services d'assainissement.» «Tout projet n'est pas bon à faire, renchérit M. Joanis. On peut se tromper dans nos choix. Il faut se pencher sur la façon, en tant que société, de prioriser nos investissements dans les infrastructures. À l'heure actuelle, c'est souvent davantage le contexte politique que la valeur économique qui décide d'un projet. Il faudrait que les projets soient mieux sélectionnés, à la lumière d'analyses économiques objectives.»

Mais comment peut-on juger de la valeur économique d'un investissement dans des infrastructures publiques? On pourrait croire, au premier abord, que de nouvelles infrastructures ont un effet plus stimulant sur l'économie que l'entretien ou la rénovation d'anciennes infrastructures. La réalité, selon les auteurs du rapport, est un peu différente: «L'entretien et le renouvellement des infrastructures existantes – particulièrement nos actifs de base et nos systèmes de transports – offrent souvent de plus grandes retombées que l'investissement dans de nouveaux projets.» «Toutes les infrastructures existantes ont une valeur, explique Pierre Boucher. C'est normal d'entretenir nos acquis. On le fait avec nos maisons. Si le toit coule, on le répare.» Évidemment, cela ne signifie pas qu'il faille mettre de côté tous les investissements dans de nouveaux projets, mais cela place, toutes choses étant égales, l'entretien des infrastructures, si négligée pendant une trop longue période, en priorité.

La question du type d'infrastructures importe également s'il s'agit de juger de ces effets sur l'économie: «Les études démontrent clairement, lit-on dans ce rapport, que les infrastructures n'ont pas toutes les mêmes valeurs. Certaines d'entre elles ont de plus grandes retombées économiques que d'autres. En tête de liste, on retrouve celles qui facilitent l'activité économique, comme les réseaux d'assainissement, les systèmes énergétiques et les systèmes de communications et de transports.» Le chef des opérations de l'ACC donne l'exemple de l'autoroute 407, appelée 407 Express Toll Route (Route à péage rapide), dans la grande région de Toronto: «La prospérité actuelle de la métropole canadienne ne serait pas ce qu'elle est sans cette autoroute», souligne-t-il.

Le rapport distingue les investissements en infrastructures des pays émergents comme la Chine, l'Inde, le Brésil ou l'Indonésie

de ceux des pays industrialisés depuis plus longtemps comme le Canada ou les Etats-Unis. Certains pays émergents peuvent investir jusqu'à 10 % de leur PIB, parce qu'ils ne possèdent pas encore un réseau d'infrastructures comparable au nôtre. Il est plus simple de décider de nos investissements quand tout reste à faire. Plus les infrastructures essentielles sont déjà en place, plus les rendements des nouvelles infrastructures baissent, et pourraient même devenir négatifs, si les investissements ne sont pas suffisamment stratégiques. Mais qu'est-ce qu'un investissement stratégique ? « Au point de départ, on l'a vu, note M. Boucher, c'est de bien entretenir nos avoirs. Ensuite, c'est d'investir intelligemment. Le projet d'un nouveau pont entre Windsor et Détroit en est un bel exemple. »

À la croisée des chemins donne en effet l'exemple du pont Ambassador reliant les villes de Détroit et de Windsor. Les problèmes de circulation, selon cette étude, coûtent 2,6, milliards $ US en production économique du côté américain. Et du côté canadien, c'est encore plus avec une perte de 4 milliards de dollars canadiens. On parle même d'une perte de 28 000 emplois au total d'ici 2020. Le projet d'un nouveau pont en PPP, au coût de 950 millions de dollars, apparaît dans ce contexte comme un investissement parfaitement justifié. À Montréal, la fermeture d'une voie du pont Champlain en raison d'une fissure place automobilistes et camionneurs dans une situation irritante. Mais a-t-on calculé, au-delà de la mauvaise humeur des usagers, les pertes que ces retards dans la circulation impliquent pour l'économie montréalaise et québécoise ? En 2011, par exemple, on a évalué les coûts annuels de la congestion pour le Canada dans son ensemble à 15 milliards de dollars, pour la région de Toronto et d'Hamilton, le montant perdu est de 6 milliards $. Le coût pour Montréal et sa région, au moins proportionnel à sa population, se chiffre certainement à plusieurs milliards de dollars. « On a intérêt, note M. Boucher, à prendre toutes les mesures possibles afin de baisser les coûts de la circulation. Un bon réseau routier diminue les coûts des produits et profite aux consommateurs. » Marcelin Joanis croit qu'une analyse économique objective des investissements en infrastructures est possible. « Il faut dépolitiser le processus de sélection des investissements en infrastructures », souligne-t-il, se disant en faveur d'une agence des transports. Pierre Boucher va dans le même sens : « On doit dépolitiser tout le processus, restructurer les procédures servant à identifier les besoins, en faisant participer l'industrie, les municipalités, les économistes. »

> « L'on doit développer nos infrastructures si l'on veut transporter nos ressources naturelles à un coût moindre, souligne Pierre Boucher. Les pays émergents en possèdent eux aussi des ressources naturelles. Il faut se donner des chances de rester concurrentiel. Pour y arriver, de bonnes infrastructures sont un outil important.

Des gouvernements trop endettés pour investir ?

Alors faut-il investir dans les infrastructures ? Ces arguments, aussi convaincants soient-ils, ne sont-ils pas encore trop généraux pour convaincre les pouvoirs publics ? Car on peut aussi s'interroger sur l'opportunité de tels investissements dans la conjoncture actuelle : « Une fois l'argent dépensé en infrastructure, lit-on dans le rapport, cet argent n'est plus disponible à d'autres fins, comme la réduction des impôts, la diminution des

Gamme complète d'accessoires pour excavatrices et chargeurs sur roues

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
À L'ÉPREUVE DES ÉLÉMENTS
À L'ÉPREUVE DU TEMPS

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

450 437-7794
1 800 267-7852
GARIER.CA
INFO@GARIER.CA

5269920

déficits ou l'augmentation des budgets des programmes sociaux.» Jusqu'à quel point peut-on justifier un endettement supplémentaire d'un État déjà surendetté, comme l'État québécois, au profit de l'entretien des infrastructures ou même de nouvelles infrastructures? «La capacité de rembourser la dette est intimement liée au PIB, indique Pierre Boucher. Lorsqu'il est à la baisse, ce n'est pas le temps de réduire agressivement notre dette, car c'est un PIB en hausse qui permet de s'attaquer à cette dette. On ne pourra payer notre dette qu'en période de croissance.» «Au provincial, comme au fédéral, fait remarquer M. Joanis, quand on investit dans les infrastructures, on le finance entièrement sur l'endettement, et non sur le budget. Avant 1997, au Québec, c'était sur le budget. On utilise l'endettement comme l'hypothèque d'une maison. Mais il n'en reste pas moins que ces investissements augmentent notre dette brute.» Il faut en effet distinguer la dette nette, qui tient compte des actifs (ce qui inclut les infrastructures) de la dette brute, celle qu'il nous faut financer sur les marchés publics. «C'est elle, précise M. Joanis, qui détermine le montant des intérêts à payer.»

Marcelin Joanis croit qu'il est possible de concilier une fiscalité concurrentielle, une dette raisonnable, les investissements dans les infrastructures, les dépenses sociales – santé, logements sociaux, etc. – les dépenses en éducation, qu'on peut considérer aussi comme des investissements, et l'ensemble des charges de l'État.

«À la croisée des chemins» ne se contente pas de considérations générales, mais s'interroge sur la pertinence de tels investissements aujourd'hui. Si on fait une liste des raisons «contre» les investissements dans les infrastructures, on peut nommer trois obstacles principaux:

1. Les déficits gouvernementaux.
2. La situation économique mondiale chancelante et une reprise économique encore fragile après la récente récession.
3. Des pénuries de main-d'œuvre dans certaines régions du pays ayant un effet inflationniste sur les coûts de la construction.

À ces trois arguments, qu'on ne saurait rejeter du revers de la main, le rapport rétorque que cela ne justifie pas l'inaction, mais ne fait que souligner davantage la nécessité d'agir et d'identifier les projets stratégiques.

Quant aux raisons «pour» investir dans le contexte actuel, elles ne manquent pas:

1. Les taux d'intérêt étant bas, les emprunts pour payer les infrastructures coûtent relativement peu. En fait, lit-on dans le rapport, à cet égard «la situation actuelle est semblable à celle des années 1950 et 1960 au cours desquelles la plupart de nos infrastructures ont été construites».
2. L'économie va de mieux en mieux, mais elle ne tourne pas encore à plein régime. Des investissements dans les infrastructures pourraient avoir un effet stimulant à court terme et assurer des gains de productivité à long terme.
3. La force du dollar canadien et sa quasi-parité avec le dollar américain, alors que le dollar canadien valait moins de 62 cents US en 2002. Cela permet aux entrepreneurs canadiens de s'approvisionner chez des fournisseurs américains à bons prix.
4. Partout au Canada, les infrastructures ont vieilli et arrivent à la fin de leur durée de vie.
5. La croissance rapide de certains pays, particulièrement en Asie, rend encore plus nécessaires de bonnes infrastructures afin que le Québec et le Canada restent compétitifs dans un environnement de plus en plus mondialisé.

«L'on doit développer nos infrastructures si l'on veut transporter nos ressources naturelles à un coût moindre, souligne Pierre Boucher. Les pays émergents en possèdent eux aussi des ressources naturelles. Il faut se donner des chances de rester concurrentiel. Pour y arriver, de bonnes infrastructures sont un outil important. Ce n'est pas avec 2% du PIB qu'on va réussir. Il faut plus. Il faut entretenir nos infrastructures et en construire de nouvelles de façon stratégique pour un maximum d'effets économiques. Servons-nous pour y arriver de tous les outils à notre disposition. Pourquoi se priver du privé, par exemple? Les PPP ne conviennent pas toujours, mais pourquoi s'en passer lorsque cela permet de libérer des sommes qui pourront alors servir à d'autres projets? Chacune des formules disponibles doivent être considérées, selon les circonstances et les opportunités.»

«La prospérité actuelle de la métropole canadienne ne serait pas ce qu'elle est sans cette autoroute», souligne Pierre Boucher.

«Je répète, affirme de son côté Marcelin Joanis, que tout projet n'est pas bon à faire. Il faut être vigilant face au poids de la dette publique. Notre cote sur les marchés est encore bonne, la même que six autres provinces canadiennes, dont l'Ontario, mais notre marge de manœuvre est faible. On doit tenir compte des finances publiques, même pour financer de bonnes infrastructures. C'est pourquoi il faut savoir identifier les bons projets. On a les moyens d'investir, mais on ne peut tout faire.»

M. Joanis croit qu'il est possible de concilier une fiscalité concurrentielle, une dette raisonnable, les investissements dans les infrastructures, les dépenses sociales – santé, logements sociaux, etc. – les dépenses en éducation, qu'on peut considérer aussi comme des investissements, et l'ensemble des charges de l'État. «Si l'on veut trouver un équilibre, conclut M. Joanis, il faut une plus grande discipline dans la sélection des projets, tout en restant attentif sur le contrôle de la dette, il faut prioriser de façon objective, mesurer l'impact sur la dette, être vigilant sur les coûts et sur la qualité et la durabilité des infrastructures. C'est un grand défi, mais c'est possible: on peut améliorer nos façons de faire.» •

5384146

En pleine expansion pour mieux vous servir

STRONGCO

PLUS GRAND ET ENCORE MIEUX!

Nous sommes maintenant déménagés à notre toute nouvelle succursale à St-Augustin-de-Desmaures!

Tél. : 418-870-1700 **Sans frais : 800-463-2662**

Succursales du Québec

Baie-Comeau
866-996-3091

Boucherville
877-674-8380

Chicoutimi
800-323-1724

Laval
800-363-6789

Saint-Augustin-de-Desmaures
800-463-2662

Trois-Rivières
855-840-0828

Val-d'Or
800-561-4192

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

VOLVO · TEREX CEDARAPIDS · ESCO · ALLIED Construction Products, LLC · MAJOR DEPUIS 1884 LES INDUSTRIES F.B. MÉTALLIQUE MAJOR LIMITÉE Enregistré ISO 9001:2008

La FORCE indéniable de
STRONGCO
www.strongco.com

PAYER LE JUSTE COÛT POUR LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS

Aide-mémoire et synthèse de la présentation du MTQ au congrès 2014 de l'ACRGTQ

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

Par Claude Bourget
infastructures@magazineconstas.com

Le ministère des Transports du Québec présentait au congrès 2014, à Québec, le plan d'action annoncé par le ministre Sylvain Gaudreault en novembre. Intitulé *Payer le juste coût pour les investissements routiers* et inspiré favorablement par l'étude que remettait au Conseil du Trésor, en juin 2013, la firme SECOR-KPMG, ce plan, suivant la volonté du ministre, s'inscrit dans l'action du gouvernement visant à resserrer les règles de gestion des investissements dont il a la responsabilité.

En ce sens, le MTQ poursuit l'actualisation du cadre contractuel et de la gestion qu'il fait de ses projets. Introduction et conclusions du document ministériel en ciblent directement le but. «En diminuant les avenants évitables, en déterminant le coût des avenants inévitables et en s'assurant d'imputer à la partie responsable les frais supplémentaires engagés, le Ministère pourra contribuer à réduire les dépenses supplémentaires des contrats de construction et de services professionnels.»

Il s'agit donc, concrètement, de «baliser la production des avenants et de distinguer efficacement les avenants évitables de ceux qui sont inévitables». Mais ce but de contrôle, qui est au cœur du plan, entre dans un cadre administratif et politique plus large dont nous synthétisons ici l'essentiel.

Orientations et actions

Au départ, il faut considérer quatre grandes orientations. Le MTQ entend, selon ses termes :

- **PLANIFIER** efficacement pour une meilleure réalisation des projets routiers ;
- **CONTRÔLER** les dépenses et **GÉRER** les avenants ;
- **IMPUTER** les dépenses supplémentaires à la partie responsable ;
- **FAVORISER** la saine concurrence.

Seize actions découlent de ces orientations. Les dix premières concernent la première orientation, qui est de **PLANIFIER** efficacement pour une meilleure réalisation des projets routiers.

1. La première action consiste à systématiser les analyses de risques aux étapes clés d'un projet routier. Cela pour l'ensemble des nouveaux projets. Notons que la maîtrise accrue des éléments de risques s'applique dorénavant à chaque projet de plus de 5 millions de dollars.
2. La deuxième action consiste à rehausser le niveau décisionnel des approbations pendant le cheminement d'un projet routier. Les projets routiers de plus de 5 millions de dollars sont désormais présentés et suivis par un comité de hauts gestionnaires à trois points de contrôle.
3. La troisième action consiste à mettre en place des mécanismes de contrôle additionnels et indépendants de validation avant les appels d'offres. Il s'agit ici de mieux s'assurer de la qualité des biens livrables attendus dans les contrats de services professionnels.

> Le Ministère, par ces actions, est déterminé à réduire considérablement, année après année, la valeur des imprévus pour ses contrats de construction et de services professionnels.

4. La quatrième action consiste à approuver la programmation des investissements routiers sur 2 ans. Cette nouvelle façon de planifier les travaux permet au Ministère de disposer du temps requis pour mener adéquatement les projets complexes et d'envergure. Elle permet notamment un lancement coordonné de certains appels d'offres, optimisant par le fait même le temps de préparation pour les soumissionnaires et la durée de la saison des travaux.

5. La cinquième action consiste à recruter des experts dans les domaines clés. Dans le contexte très précis de la gestion de projets complexes, le Ministère doit poursuivre ses efforts pour assurer le recrutement d'experts dans les domaines d'expertise requis.

6. La sixième action consiste à produire une certification pour les ressources habilitées à la préparation des projets et à la surveillance. À l'instar de l'attestation de formation destinée aux ingénieurs en structures, un plan de formation continue sera défini et devra être rigoureusement suivi par les intervenants concernés par la nouvelle certification.

7. La septième action consiste à revoir les critères d'évaluation des offres. Il s'agit concrètement de prendre en compte la cote de rendement pour l'attribution des contrats de services professionnels (évaluation de rendement des fournisseurs – ERF).

8. La huitième action consiste à ajouter un critère pour évaluer la compétence de l'équipe de remplacement proposée dans l'offre de services. Le Ministère prévoit donc, dans ses grilles d'évaluation des offres en services professionnels, l'ajout d'un critère qui tienne compte de la compétence de l'équipe de remplacement proposée.

9. La neuvième action consiste à mettre en place des programmes de qualification additionnels pour les entrepreneurs. Ces nouvelles exigences s'ajouteront à celles déjà prévues pour la qualification des entrepreneurs en structures complexes.

10. La dixième action consiste à analyser les modes alternatifs de réalisation des projets. Comme actuellement pour les projets d'infrastructures publiques de plus de 40 millions de dollars, il procédera à l'analyse des modes alternatifs de réalisation des projets de type Construction-Financement3 (Build & Finance) et Conception-Construction4 (Design & Build) pour des projets de moins de 40 millions de dollars.

Sur les 16 actions, les 3 prochaines concernent la deuxième orientation, centrale quant aux conclusions du plan ministériel, qui est de CONTRÔLER les dépenses et GÉRER les avenants.

11. La onzième action consiste à intégrer des pratiques de gestion de risques dans la gestion des avenants. La documentation et la justification des demandes d'avenants, accompagnées de vigilance et de la systématisation de certaines mesures, faciliteront l'intégration des pratiques de gestion de risques dans la gestion des avenants.

12. La douzième action consiste à étudier la nature et le montant des dépassements. En plus de permettre une meilleure connaissance du marché, cette action servira à dresser périodiquement un bilan critique et d'apporter les correctifs requis par la gestion des projets et la gestion contractuelle.

> «En diminuant les avenants évitables, en déterminant le coût des avenants inévitables et en s'assurant d'imputer à la partie responsable les frais supplémentaires engagés, le Ministère pourra contribuer à réduire les dépenses supplémentaires des contrats de construction et de services professionnels.»

13. La treizième action consiste à renforcer l'appréciation indépendante avant décision des demandes de dépassement de coûts. Pour les demandes de suppléments de plus de 10% du montant prévu dans le contrat, le Ministère a mis en place un mécanisme pour l'appréciation indépendante des demandes avant décision.

Sur les 16 actions, la prochaine réalise la troisième orientation, découlant de la deuxième et qui est d'IMPUTER les dépenses supplémentaires à la partie responsable.

14. La quatorzième action consiste à consolider les mesures d'imputabilité et appliquer des mesures dissuasives additionnelles. Est ici visée l'imputabilité des firmes de génie-conseil et par conséquent les fautes de conception et de surveillance qui surviennent en cours de travaux, à quoi il faut ajouter la détection des fautes au moment de l'analyse d'une réclamation déposée à la fin des travaux. Par ailleurs, le Ministère s'engage à l'application de mesures dissuasives additionnelles (pénalités), comme d'assumer les coûts supplémentaires.

Sur les 16 actions, les deux dernières appartiennent à la quatrième orientation et visent à FAVORISER la saine concurrence.

15. La quinzième action consiste à renforcer les alertes de détection des situations non concurrentielles et de collusion. La systématisation actuelle quant à la détection des bordereaux de soumissions potentiellement problématiques se révèle efficace et le Ministère mise sur le renforcement des alertes de situations non concurrentielles et de collusion comme complément nécessaire à la gestion de risques.

16. La seizième et ultime action consiste à prendre en compte les analyses de marché pour l'actualisation et la modification des contrats. Les conditions changeantes du marché et de la vitalité de la concurrence agiront dorénavant sur la taille des contrats, sur la spécification des travaux quant à leur nature et envergure, et sur la stratégie de réalisation la plus adéquate.

Suivi et bilan

Le Ministère, par ces actions, est déterminé à réduire considérablement, année après année, la valeur des imprévus pour ses contrats de construction et de services professionnels.

Le suivi de ce plan ministériel et de sa mise en œuvre se fait en regard des exercices financiers 2013-2014 et 2014-2015. Le Ministère s'engage à brosser périodiquement le portrait du nombre d'avenants et de leur valeur selon une catégorisation qui intègre les notions d'avenant évitable et d'avenant inévitable. Il rendra annuellement compte du pourcentage d'écart entre la dépense finale et le coût initial des contrats, cela pour faire ressortir l'effet des mesures de planification (gestion de projet et gestion de risques), pour constater l'efficacité des modalités de prévention et de correction, de même que pour témoigner d'une nouvelle efficience dans la réalisation des projets. •

RÉFÉRENCES

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2013 /ISBN 978-2-550-69245-4 (imprimé) /ISBN 978-2-550-69246-1 (PDF) Dépôt légal – 2013 Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

SECOR-KPMG, Revue indépendante de la gestion contractuelle des dépenses supplémentaires associées à des contrats de construction et de services de certains organismes publics québécois, rapport présenté au Secrétariat du Conseil du Trésor, 10 juin 2013.

COMPLICES DE VOTRE SUCCÈS.

Une pelle hydraulique sur roues, c'est polyvalent! :

- Facilité de déplacement
- S'adapte aux différentes tâches : chargement de camion, excavation, levage et déplacement de charges
- Plusieurs accessoires disponibles pour exécuter les différents travaux

Pour obtenir plus d'informations sur les modèles **M313D, M315D, M316D, M318D** et **M322D**, communiquez avec un représentant des ventes.

5351672

1 866 444-9944 | hewitt.ca

Hewitt CAT

Service par Excellence

SCELLEZ L'AVENIR DE VOTRE MOTEUR

Découvrez en exclusivité nos nouveaux Réno Kits pour vos moteurs Cat

RÉNOkit

JUSQU'À 20% MOINS CHERS
que les pièces vendues individuellement.
Pas de frais de noyau (kits bronze et argent)

COMMANDE FACILE
un numéro de pièce, une boîte, un prix

LIVRAISON RAPIDE
kits sont disponibles, expédition rapide

PS 31-13

Pour en savoir plus, contactez dès maintenant un de nos représentants Pièces et service

1 855 HEWITT8 | hewitt.ca

Disponible pour plusieurs machines équipées d'un moteur 3306, 3406, 3176 et C9

Hewitt CAT

Service par Excellence

5351639

UNE AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS EN CONTRÔLE

Le point avec le président du Conseil du Trésor et le directeur des contrats publics à l'AMF.

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

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

L'Autorité des marchés financiers (AMF) est l'organisme mandaté par le gouvernement du Québec pour encadrer les marchés financiers québécois et prêter assistance aux consommateurs de produits et services financiers.
Depuis le 7 décembre 2012, son mandat a été élargi puisque c'est à cette date que 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.

Me Louis Letellier, directeur des contrats publics et des entreprises de services monétaires à l'AMF.

L'objectif principal de cette loi, qui comporte une série d'amendements à la Loi sur les contrats des organismes publics et à diverses autres lois, était d'établir un système afin d'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. ConstAs a rencontré le directeur des contrats publics et des entreprises de services monétaires à l'AMF, un avocat de formation, Me Louis Letellier.

«Je dirige, raconte Me Letellier, les équipes ayant la responsabilité d'émettre les autorisations aux entrepreneurs; c'est le volet des contrats publics. Notre équipe est également responsable de délivrer les permis d'exploitation aux entreprises voulant offrir des services monétaires au Québec; c'est le volet qui concerne les entreprises de services monétaires.»

L'adoption de cette fameuse loi 1 a donc entraîné de grandes conséquences pour l'AMF. Il a fallu réorganiser, engager du nouveau personnel, modifier l'organigramme: «On a créé, se rappelle Me Letellier, une toute nouvelle direction pour la-

«Le nom des entreprises dont l'Autorisation a été refusée se retrouve dans le Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics. «12 mois après un refus, une nouvelle demande peut être déposée, note Me Letellier. Et ce peut être plus court, lorsque l'entreprise apporte des correctifs jugés satisfaisants.»

quelle on a embauché 15 nouveaux employés, des professionnels et des techniciens. J'en suis le premier directeur. C'est un grand défi que la création d'un tout nouveau système de vérification.» On est alors à la fin de l'année 2012, au début de 2013. «Pour l'opérationnalisation, on s'est inspiré, continue le spécialiste, de l'encadrement des entreprises de services monétaires.»

L'obligation pour les entrepreneurs de devoir passer par l'AMF exige évidemment des délais supplémentaires. Et le processus ne va pas encore de soi pour les entrepreneurs. Mais Me Letellier juge que l'AMF a atteint, un an plus tard, sa vitesse de croisière. «Lorsqu'une entreprise veut obtenir une autorisation, elle doit remplir des formulaires, signale-t-il. De notre côté, on regarde si les formulaires sont correctement complétés. Quand tout est là, on l'envoie à l'Unité permanente anticorruption (UPAC) qui fait la vérification auprès de l'Agence du revenu, de la Sûreté du Québec, de la Commission de la Construction du Québec et de la Régie de bâtiment du Québec. Pour un dossier bien monté et complet d'une entreprise d'envergure moyenne qui ne nécessite pas trop de vérifications, tout le processus prendra de 20 à 30 jours ouvrables. Les délais plus longs peuvent s'expliquer par la grosseur des entreprises, par la valeur des contrats concernés ou parce que des difficultés sont apparues en cours de vérification. Il y a aussi des délais imputables à l'entreprise elle-même. Les dossiers mal montés ou des dirigeants qui ne répondent pas rapidement aux demandes de l'UPAC peuvent générer des retards. Depuis le 18 novembre dernier, les entrepreneurs ont maintenant la possibilité d'utiliser des formulaires en ligne. J'ajoute qu'on est toujours disponible à l'AMF pour les accompagner. Toute notre équipe souhaite vraiment que ce programme fonctionne bien.»

Pour tous les contrats sujets au régime de la Loi, il y a obligation de détenir l'Autorisation pour pouvoir contracter. Une fois obtenue, elle sera valide pour 3 ans, mais pourra être révoquée si le titulaire ne rencontre plus les critères prescrits. «L'entreprise, souligne Me Letellier, a l'obligation d'aviser l'AMF de toute modification des renseignements fournis lors de la demande d'Autorisation. Quant à l'UPAC, elle peut faire des vérifications en tout temps, de son propre gré, et les communiquer à l'AMF, si elle juge que des nouvelles informations remettent en question l'Autorisation.» Une fois les 3 ans écoulés, une demande d'Autorisation doit être faite à nouveau. Sera-t-elle allégée? «Oui, répond le directeur, on veut établir un scénario en vue d'un processus accéléré. Mais les procédures pour le renouvellement de l'Autorisation restent encore à établir.» Lorsque l'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. «On parle alors d'une "dispense", explique Me Letellier; qui doit être justifiée par un motif d'intérêt public et qui vise seulement un contrat spécifique déjà en cours. Cette dispense ne s'applique donc pas à l'entreprise, mais au contrat lui-même.»

Les lois qu'il faut respecter pour obtenir l'Autorisation de l'AMF sont:

- le Code criminel,
- la Loi sur la concurrence,
- la Loi sur la corruption d'agents publics étrangers,
- la Loi réglementant certaines drogues et substances,
- la Loi de l'impôt sur le revenu,
- la Loi sur la taxe d'accise,

- la Loi sur l'administration fiscale,
- la Loi sur l'assurance-dépôts,
- la Loi sur les assurances,
- la Loi sur les contrats des organismes publics,
- la Loi sur les coopératives de services financiers,
- la Loi sur la distribution de produits et services financiers,
- la Loi sur les entreprises de services monétaires,
- la Loi sur les instruments dérivés,
- la Loi sur les relations de travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction,
- la Loi sur les sociétés de fiducie et les sociétés d'épargne,
- la Loi concernant la taxe sur les carburants,
- la Loi sur les valeurs mobilières,
- le Règlement sur les contrats d'approvisionnement, de services et de travaux de constructions des organismes visés à l'article 7 de la Loi sur les contrats d'organismes publics,
- le Règlement sur les contrats d'approvisionnement des organismes publics,
- le Règlement sur les contrats de services des organismes publics et
- le Règlement sur les contrats de travaux de construction des organismes publics.

Ce sont là des critères objectifs. Mais en plus de ces 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'à ses administrateurs, ses dirigeants et ses actionnaires. Me Letellier signale que son rôle a été d'opérationnaliser la Loi, non de la rédiger : « On utilise notre pouvoir discrétionnaire avec rigueur, discernement et prudence, indique-t-il; on connaît les impacts d'un refus pour une entreprise. » D'autant plus que la décision de l'AMF est finale et sans appel : « L'entreprise, nuance le spécialiste, peut toutefois s'adresser à la Cour supérieure et déposer une requête en révision judiciaire. De notre côté, la Loi sur l'Autorité des marchés financiers permet à l'AMF de réviser ses décisions, s'il y a un nouveau fait significatif. »

Le nom des entreprises dont l'Autorisation a été refusée se retrouve dans le Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics. « 12 mois après un refus, une nouvelle demande peut être déposée, note Me Letellier. Et ce peut être plus court, lorsque l'entreprise apporte des correctifs jugés satisfaisants. Dessau, par exemple, dont le nom s'était retrouvé dans ce registre, a pu déposer une nouvelle demande et a reçu son Autorisation le 29 novembre dernier. »

Le président du Conseil du Trésor, Stéphane Bédard, a annoncé le 6 novembre 2013 que les entreprises devraient désormais obtenir une habilitation de l'Autorité des marchés financiers (AMF) pour décrocher des contrats publics de 10 millions de dollars et plus, alors que le seuil fixé par la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics, était de 40 millions de dollars, au moment de son adoption, il y a un peu plus d'un an. Ce seuil devrait être abaissé progressivement pour descendre ultimement à 100 000 $ pour tous les contrats publics. Certains craignent un effet entonnoir qui risque de multiplier les délais dans la délivrance des autorisations aux entrepreneurs. Me Letellier se fait rassurant : « Le gouvernement a décidé d'y aller par étapes pour éviter, justement, l'engorgement. Ici nos équipes sont bien rodées et notre système informatique est en place et fonctionnel. Je viens moi-même du privé. J'ai à cœur le sort de nos entreprises », conclut-il. •

DEUX QUESTIONS AU PRÉSIDENT DU CONSEIL DU TRÉSOR DU QUÉBEC, STÉPHANE BÉDARD

Stéphane Bédard, président du Conseil du Trésor.

Q. Monsieur le Ministre, cela fait un peu plus d'un an que la Loi 1 est en vigueur, pouvez-vous nous proposer un bilan général de cette loi et de ses conséquences ?

R. Notre objectif, avec l'adoption de la Loi 1, c'était d'amener un changement de culture chez les entreprises qui veulent faire affaire avec l'État. Récompenser les bonnes pratiques et les entreprises honnêtes. Un an plus tard, je pense sincèrement qu'on peut dire mission accomplie. Les anciennes lois contre les pratiques malhonnêtes étaient relativement faciles à contourner. Or, la loi 1 a fait ses preuves. Elle est ferme, mais en même temps adaptée. En tout cas, elle ne laisse personne indifférent !

Pour la première année, la loi s'appliquait aux contrats de 40 M $ et à certains contrats identifiés par la ville de Montréal. Plus de 200 entreprises ont reçu une autorisation de contracter de l'AMF, après une analyse rigoureuse de leur dossier de concert notamment avec l'UPAC.

Il y a eu des conséquences tangibles pour plusieurs entreprises qui avaient commis des gestes frauduleux. Certaines se sont vues refuser une habilitation ou se sont elles-mêmes désistées du processus par crainte d'échouer le test d'habilitation. Au passage, elles ont perdu des contrats de plusieurs millions avec l'État. Mais surtout, elles ont été forcées de faire le ménage : de mettre à la porte les gens qui ont eu des comportements inadmissibles, mais surtout de revoir leurs pratiques.

On est en train d'assainir les pratiques contractuelles au Québec. Et on fait économiser de l'argent aux contribuables. Le ministère des Transports évalue ses économies à 241 M$. Et dans l'ensemble de l'État, ce sont des centaines de millions de dollars de plus. À cela, il faut ajouter les sommes qui seront récupérées auprès des entreprises frauduleuses. Parce qu'en plus de la Loi 1, nous avons le projet de loi 61, qui est présentement à l'étude, et qui prévoit un mécanisme de remboursement volontaire des sommes, sans quoi les entreprises seront poursuivies par le gouvernement. Alors vous le voyez, on agit sur plusieurs fronts pour lutter contre la collusion et la corruption.

Q. Le seuil pour l'obligation d'obtenir une autorisation de l'AMF permettant d'avoir accès aux contrats publics est passé de 40 millions $, au moment de la création de la Loi sur l'intégrité, à 10 millions $, comme vous l'avez annoncé le 6 novembre 2013, et devrait descendre, selon certaines rumeurs, jusqu'à 100 000 $. Pouvez-vous donner un échéancier, même approximatif, des prochaines étapes concernant les seuils ?

R. On agit de manière responsable et ordonnée. Le secrétariat du Conseil du trésor coordonne un comité stratégique de suivi avec l'AMF et l'UPAC. Les équipes en place à l'AMF et à l'UPAC sont bien rodées, elles ont pris un bon rythme de croisière avec le traitement des demandes, alors nous abaissons le seuil des contrats visés par la Loi. Depuis le 6 décembre, la Loi 1 s'applique maintenant aux contrats et sous-contrats de 10 M $ et plus. Ce sont environ 400 entreprises de plus qui devront obtenir une habilitation. On prend une bouchée à la fois. Quand on sera en mesure de le faire, on abaissera de nouveau le seuil en priorisant les contrats de travaux de construction et de service. À terme, la loi couvrira tous les contrats de 100 000 $ et plus.

DÉCOUVREZ LE CARNET RÉFÉRENCE CONSTRUCTION

Depuis le **9 septembre**, le Carnet est votre guichet unique pour gérer vos besoins de main-d'œuvre sur les chantiers.

Administrée par la Commission de la construction du Québec, cette nouvelle plateforme **web** rassemble tous les services en ligne liés à la référence de main-d'œuvre dans l'industrie de la construction au Québec.

À l'aide du Carnet, vous :

- faites connaître vos besoins à toutes les associations titulaires de permis de référence en même temps et en toute transparence;
- recevez immédiatement de la banque CCQ une liste de candidats qui répondent à vos exigences;
- communiquez à la CCQ les travailleurs que vous avez embauchés ou mis à pied.

POUR EN SAVOIR PLUS

CARNET.CCQ.ORG

CARNET RÉFÉRENCE CONSTRUCTION

5327572

ASSAINIR LES COMPORTEMENTS NOCIFS À L'INDUSTRIE

La CCQ intervient et resserre les règles

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

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

Certificat de compétence, attribution de contrats, permis de travail, travail au noir, mesures pénales, la Commission de la construction du Québec se donne depuis quelques mois les moyens humains, techniques et légaux d'assainir son industrie.

Depuis plus d'un an maintenant, une série de mesures ont été déployées par la CCQ (nouvelle structure d'intervention, resserrements des règles, etc.) afin d'assainir les comportements qui nuisent à la santé de l'industrie. Il va sans dire que les événements et les révélations des dernières années concernant l'industrie de la construction ont obligé l'ensemble de ses acteurs, dont la CCQ, à revoir leurs façons de faire. Pendant des années, la CCQ a privilégié une approche davantage conciliante qui encourageait les acteurs de l'industrie à se conformer aux règles, d'où l'existence notamment de certaines pratiques administratives.

Par exemple, lors d'infractions relatives à la non-détention d'un certificat de compétence sur des chantiers, les travailleurs et les employeurs fautifs pouvaient profiter d'un délai de grâce de 60 jours afin de régulariser leur situation. Cette approche répondait aux besoins de cette époque, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. Pour assurer une plus grande équité entre les différents acteurs de l'industrie et mettre fin à certains comportements préjudiciables à tous, un virage s'imposait.

Lutter contre le travail au noir

Selon Revenu Québec, les pertes fiscales annuelles liées à l'économie au noir s'élèvent à 1,5 milliard de dollars dans l'industrie de la construction. La construction constitue le secteur économique où les plus importantes pertes fiscales sont observées.

L'année 2012, une fois de plus, rapporte des résultats positifs. On estime que l'augmentation des heures récupérées à l'égard du travail au noir a permis au gouvernement du Québec de percevoir, en 2012, 430 millions de dollars en taxes et impôts, pour un montant cumulatif de 3,6 milliards de dollars depuis 1995.

> «Une équipe tactique a été mise en place pour s'attaquer aux stratagèmes, aux structures organisées et aux comportements plus systémiques», précise Guy Lacroix, vice-président aux opérations de la CCQ.

Contrer l'intimidation et la violence

«La CCQ a développé un plan de lutte à l'intimidation en trois phases. La première consiste à documenter et à caractériser les événements; la seconde, à fournir des mesures de protection aux employés; et, la dernière, à en référer certains aux forces policières», explique Guy Lacroix, vice-président aux opérations de la CCQ. «Un cas est un cas de trop.»

En fait, la CCQ s'est donnée une nouvelle structure d'intervention comportant :

1) un réseau régional d'inspecteurs de chantier et d'enquêteurs aux livres qui assurent la présence de la CCQ sur les chantiers du Québec et vérifient la conformité des travailleurs et des employeurs;

2) une équipe de soutien pour des enquêtes particulières;

3) une escouade tactique.

«L'équipe tactique a été mise en place pour s'attaquer aux stratagèmes, aux structures organisées et aux comportements plus systémiques», précise Guy Lacroix, vice-président aux opérations de la CCQ.

La CCQ vise ainsi à ficeler du mieux possible les dossiers avant de les transmettre aux autorités policières, bref de fournir un niveau d'information qui permettra aux policiers de poursuivre le travail. «Nous voulons opérer ce changement d'approche le plus rapidement possible. Nous sommes conscients qu'on ne change pas en quelques mois, des comportements qui perdurent depuis des années.»

Protéger les témoins et les plaignants

«Étant donné que ce sont des causes de nature pénale et qu'on a de la difficulté à faire témoigner les plaignants, parce qu'ils craignent de subir des représailles financières et physiques, il nous faut monter des preuves hors de tout doute», répond Jean-Guy Gagnon, conseiller spécial aux enquêtes. «La seule façon de faire alors est de varier nos méthodes d'enquête pour faire une démonstration par des documents ou des observations, ou en utilisant les pouvoirs que nous confère la loi R-20 pour perquisitionner sans mandat un chantier ou une place d'affaires reliée à l'industrie de la construction.»

La Loi R-20 confère à la CCQ des pouvoirs qui lui permettent de bien jouer son rôle. Pour la CCQ, tous les acteurs de l'industrie sortiront gagnants de cette nouvelle approche qui vise à assainir les pratiques malsaines dans l'industrie de la construction. «En étant plus incisive dans sa manière d'appliquer les règlements, la CCQ s'assure que tout le monde, employeurs et travailleurs, joue selon les mêmes règles.» •

DES MESURES PAYANTES

Bien que la construction soit encore un des principaux foyers de travail au noir, les efforts pour le contrer ne sont pas sans impact. Quand on compare le volume de travail rapporté à la CCQ à l'activité réelle dans l'industrie.

« Comme les heures rapportées augmentent beaucoup plus vite que les autres indicateurs de la construction depuis 1994, des gains importants auraient été réalisés au Québec dans la lutte au travail au noir. L'année 2012 rapporte des résultats positifs. L'augmentation des heures récupérées du travail au noir a permis au Québec de percevoir 430 millions de dollars en taxes et impôts, pour un montant cumulatif de 3,6 milliards de dollars depuis 1995 », affirme la CCQ.

(Source : CCQ)

ENRAYER L'ÉCONOMIE AU NOIR

La construction constitue le secteur économique où l'on observe les plus importantes pertes fiscales (1,5 milliard de dollars par an). Revenu Québec a intensifié ses activités de contrôle fiscal et mis en œuvre diverses mesures de prévention.

Voici des exemples :

- Coordination avec les autres ministères et organismes et échange d'information liée à ce secteur.
- Création du comité ACCES (Actions concertées pour contrer les économies souterraines) dans le secteur de la construction.
- Présence soutenue de vérificateurs sur les grands chantiers.
- Délivrance d'une attestation de Revenu Québec pour l'obtention de contrats.
- Projet pilote de rénovation résidentielle pour la conformité fiscale des travaux à Québec, Montréal, Trois-Rivières, Laval, Rimouski et Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles.
- Interventions intensives en collaboration avec la Régie du bâtiment du Québec, la Commission de la construction du Québec et la Commission de la santé et de la sécurité du travail.

(Source : Revenu Québec)

ICC TECHNOLOGIES

800 CLIENTS
150 EMPLOYÉS

35 ANS D'EXPÉRIENCE
DANS VOTRE INDUSTRIE

NOS LOGICIELS
LE CHOIX DES ENTREPRENEURS
EN CONSTRUCTION

5341570

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

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Hydro-Québec maintient le rythme

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

Annie Saint-Pierre
infrastructures@magazineconstas.com

La société Hydro-Québec continue d'investir massivement dans le maintien et le développement de ses infrastructures de transport d'électricité qui profiteront d'un investissement de 1,6 milliard $ au cours du prochain exercice financier.

«Le volume global de nos projets atteint 1,6 milliard de $ en 2013, en calculant les coûts des travaux d'ingénierie jusqu'à la mise en service de nos équipements. De cette somme, nous estimons consacrer plus de 500 millions de $ uniquement pour les travaux de construction», dit M. Michel Blouin, directeur principal – Projets de transport et construction à Hydro-Québec Équipement et services partagés.

Depuis 2012, la division TransÉnergie investit considérablement dans le développement, le raccordement ainsi que la modernisation de postes et de lignes électriques. M. Blouin signale que, contrairement aux dernières années, les montants investis en transport dépassent ceux du secteur production, besoins obligent.

La région de la Minganie accapare évidemment une bonne partie du budget. Le développement du Complexe La Romaine justifie l'exécution de projets de raccordement importants et de construction de postes de distribution.

L'un des principaux défis qu'ils ont rencontré, affirme M. Blouin, le raccordement de la centrale Romaine-2 au poste Arnaud, entre dans sa dernière phase de travaux.

L'aménagement de cette ligne a été amorcé en 2011. Il s'agit d'une ligne à 735 kilovolts aménagée sur une longueur de 262 kilomètres en territoire isolé et escarpé. Les conditions climatiques de l'endroit ont exigé la pose de 540 pylônes en V haubanés dont la portée moyenne est d'environ 500 mètres. La particularité de cette ligne est qu'elle sera d'abord exploitée à 315 kilovolts mais sa puissance lui permettra de supporter un éventuel développement.

Plusieurs ponts et chemins temporaires ont été aménagés pour permettre l'accès au site, à partir de la route 138, près de Sept-Îles. Le coût global de la ligne entre Romaine-2 et le poste Arnaud est estimé à 450 millions de $ et ce projet prendra fin cet été.

«Ce sont des pylônes beaucoup plus massifs, beaucoup plus solides. Ce sont de nouvelles structures qui pourront affronter les conditions climatiques difficiles dans ce secteur nordique. Nous sommes très satisfaits de la façon dont tout ce projet s'est déroulé», dit M. Blouin.

En ce qui concerne le raccordement des parcs éoliens, Hydro-Québec estime avoir pratiquement complété les travaux des projets émanant du second appel d'offres. Reste à faire, dès le mois de mai, la ligne de 10 kilomètres pour Vents de Kempt, vers le poste Causapscal, dans le Bas-St-Laurent.

En parallèle

Simultanément à la fin de ces travaux, et toujours dans le cadre du projet de la Romaine, Hydro-Québec Équipement et services parta-

Michel Blouin, Directeur principal – Projets de transport et construction, Hydro-Québec

gés vient d'amorcer le déboisement de la ligne qui raccordera la centrale Romaine-3 et Romaine-4 jusqu'au poste Montagnais. La ligne sera aménagée sur une distance de 176 kilomètres, en territoire nordique. Les premiers pylônes seront assemblés en novembre 2014 et les travaux se poursuivront jusqu'en 2016.

Au sud, des travaux auront également lieu entre la centrale Romaine-1 et Romaine-2. Le déboisement devrait être complété en juin, à temps pour l'installation de cette ligne longue de 28 kilomètres. La puissance de ce tronçon est de 315 kilovolts.

«Sur la ligne entre Romaine-3 et le poste Montagnais, nous allons entreprendre les travaux à partir de chaque extrémité de la ligne afin de profiter des aménagements de la route d'accès au site», précise Michel Blouin.

Poste Arnaud.

Construction du poste Pierre-Le Gardeur.

Construction de la ligne de la Romaine-2-Arnaud.

D'autre part, des travaux débuteront, cette année, pour la construction du poste de transport de Romaine-1. Ils s'échelonneront jusqu'en 2016 pour un investissement de 54 million de $.

Le poste Romaine-3, à 315 kilovolts, devrait voir le jour entre août 2015 et décembre 2016. Ce projet est de 40 millions de $. Finalement, le poste Romaine-4, érigé au coût de 100 millions de $, sera entrepris à partir de 2016.

Pour la région de la Côte-Nord, Hydro-Québec réalise également, dès cette année, un projet de 30 millions de $ pour relier l'aluminerie Alouette jusqu'au poste Arnaud, sur une distance de 15 kilomètres.

Ailleurs

Hydro-Québec réalise des travaux majeurs ailleurs sur le ré-

seau et dans toutes les régions de la province. Ceux de la région métropolitaine seront pratiquement finalisés. Reste celui de la ligne à 120 kilovolts Pierre-Le Gardeur–Saint-Sulpice, soit un projet de 45 millions de $. La ligne est construite sur une distance de 14 kilomètres et elle s'amorcera dès le mois d'avril cette année, annonce Michel Blouin.

Plusieurs nouveaux postes doivent être ajoutés au réseau, dont un à 315-25 kilovolts et sa ligne de raccordement à 315 kilovolts qui desserviront la communauté de Waswanipi. Ce projet de 35 millions de $ va débuter dès juin, pour une durée de deux ans.

Le poste actuel qui assure l'alimentation électrique de Waswanipi est relié au réseau à 44 kilovolts de la région. Il atteindra bientôt la limite de sa capacité de transformation et ne pourra plus répondre adéquatement à l'augmentation de la demande du village.

Dans la région de Québec, Hydro-Québec consacre 65 millions de $, dès juin, au nouveau poste Duchesnay. La capacité du poste, situé à Shannon près de la base militaire de Valcartier, ne suffit plus à répondre à la demande dans ce secteur. Le projet vise à implanter un nouveau poste à 315-25 kilovolts à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de le raccorder au réseau au moyen d'une nouvelle ligne biterne à 315 kilovolts. Le démantèlement de l'ancien poste de Val-Rose et de sa ligne d'alimentation suivra en 2016.

À Montréal, le poste Fleury, l'un des plus vieux postes de l'île de Montréal, sera remplacé. Hydro-Québec souhaite y aménager, sur le même terrain, un nouveau poste de transformation à 315-25 kV. Les travaux de construction devraient débuter au cours de l'automne.

Éolien

En ce qui concerne le raccordement des parcs éoliens, Hydro-Québec estime avoir pratiquement complété les travaux des projets émanant du second appel d'offres. Reste à faire, dès le mois de mai, la ligne de 10 kilomètres pour Vents de Kempt, vers le poste Causapscal, dans le Bas-St-Laurent. •

Intact Assurance,
Nº 1 en cautionnements au Québec

- Une équipe dévouée et une approche personnalisée
- Une relation basée sur la confiance
- Un soutien qui garantit votre tranquillité d'esprit et vous laisse vous concentrer sur vos projets
- L'étalement du paiement de la prime jusqu'à 12 mois*, un avantage unique à Intact Assurance

Pour obtenir plus d'information, consultez **intactassurance.com** ou contactez-nous à **quebec.cautionnements@intact.net**

AUTO • HABITATION • ENTREPRISES

intact ASSURANCE
Repartez du bon pied.

* Certaines conditions s'appliquent. © 2014, Intact Compagnie d'assurance. Tous droits réservés.

5363748

SUPER ÉVÉNEMENT DE L'INDUSTRIE

EXPO 2014
Foresterie ET Construction
DE QUÉBEC

Foresterie » Construction » Machinerie lourde » Travaux publics

25 et 26 AVRIL 2014

POUR PLUS D'INFORMATION :

Mark Cusack, *Directeur national d'exposition*
• *mcusack@mpltd.ca*

Shawn Murphy, *Directeur d'exposition*
• *smurphy@mpltd.ca*

1-888-454-7469

Centre de foires de Québec
ExpoCité Québec City

Master Promotions Ltd.

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES DISTRIBUTEURS D'ÉQUIPEMENT

www.EFCQ.ca

5327411

NÉGLIGENCE CRIMINELLE

Savoir éviter le pire

Repère Web www.magazineconstas/Lois-et-gestion

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

Les amendements au Code criminel apportés en 2003 ont rendu les entreprises directement imputables de la santé et de la sécurité de leurs employés. Ainsi, depuis ce temps, une certaine conduite s'impose pour les dirigeants d'entreprises impliqués dans des cas de négligence criminelle.

L'avocat Maxim Roy, de la firme Thibault, Roy Avocats, et son collègue Jean-Sébastien Cloutier, de la firme Norton Rose Fullbright, travaillent régulièrement en équipe sur des dossiers d'accusations potentielles de négligence criminelle.

Tous deux sont en mesure de conseiller les entreprises sur la conduite à adopter lors d'un incident majeur. Comme le risque est présent sur les chantiers de construction, ils s'adressent aux entrepreneurs afin de leur proposer des façons d'agir.

Dans un premier temps, Me Roy s'est spécialisé en droit criminel et pénal, et plus particulièrement en matière de crimes contre la personne. De plus, il a été souvent appelé à conseiller de grandes compagnies aux prises avec des situations interpellant le droit criminel. Il œuvre devant les tribunaux de première instance et d'appel dans la plupart des districts judiciaires. Dans sa pratique, Me Roy a eu l'opportunité d'occuper dans des dossiers médiatisés et comportant un péril important pour ses clients.

«Les entrepreneurs ont assisté à de multiples formations au sujet de leur responsabilité envers leurs employés. Ils connaissent bien la législation et son impact, il faut maintenant attirer leur attention sur les attitudes à adopter en cas d'événement majeur dont ils seraient tenus responsables», dit Me Roy.

Il désire introduire les notions de droit du travail et de droit criminel lorsque survient un accident sur un chantier de construction. «Ça peut être confondant pour un entrepreneur d'avoir besoin de se référer à un avocat en droit du travail et un criminaliste en cas d'incident. Il faut démystifier les rôles de chacun», poursuit Me Roy.

«Savoir exactement ce qui s'est produit, de quelle façon et véhiculer les bonnes informations. Le droit au silence n'est pas une solution en cas d'accident majeur, ce n'est pas une bonne idée», exprime Me Cloutier.

Gérer la situation

Il y a donc une façon de gérer la situation lorsqu'une accusation de négligence criminelle peut être portée envers un entrepreneur. «Une entreprise ne peut pas être passible d'emprisonnement, on ne tire pas à la courte paille pour savoir qui va faire le temps parmi les dirigeants. Alors, ce sont des amendes et des sanctions qui servent de barèmes pour la peine», décrit M. Roy.

L'importance de l'entreprise, les sommes investies en santé et sécurité au travail, le chiffre d'affaires, la rentabilité de l'entreprise sont des facteurs qui sont considérés par les juges en cas de négligence criminelle. Les conséquences sont souvent le retrait des permis d'exercer ou les suspensions.

«Une fois que l'on sait ce qui risque d'arriver, on doit composer avec. Les entrepreneurs ont tout intérêt à s'entourer de profession-

nels qui connaissent bien le domaine criminel et le droit du travail. Il n'y a pas plus de 20 dossiers criminels qui ont été plaidé devant le tribunal depuis dix ans en matière de santé et de sécurité au travail», précise Me Roy.

Maxim Roy, avocat.

La plus connue étant la cause de Transpavé condamnée à payer une amende de 110 000 $, le 17 mars 2008, par la Cour du Québec après avoir plaidé coupable à une infraction de négligence criminelle ayant causé la mort d'un de ses employés.

«Une compagnie qui opère, notamment, dans le domaine de la construction ne peut pas se fermer comme une huître et ne pas collaborer avec les autorités concernées. Il y a des obligations liées à ça, avec la CSST et les autorités policières. C'est l'un des premiers reflexes à développer», dit Maxim Roy.

Par contre, qui dit collaboration dit aussi protection. Des mécanismes de protection légale, sur le plan criminel, sont en place pour les entreprises dans le besoin qui ont l'obligation de jouer le rôle de collaborateur. «On ne travaille pas avec les policiers de la même façon qu'avec la CSST. C'est de cette façon que l'on doit aborder la dualité des lois et des rôles en protégeant les droits de nos clients», dit-il.

Doit également entrer en jeu l'implication des représentants des employés, comme les syndicats, les relations professionnelles, les ordres professionnels et l'entourage de la victime, notamment.

Savoir concilier le droit criminel et du travail ainsi que les relations humaines est un principe fort important, selon les deux avocats. «On ne peut pas prévoir une équation simple dans un tel contexte. Un dossier de négligence criminelle peut être évité en autant qu'on travaille avec les facteurs en présence. Ça peut aller aussi loin que la situation géographique et le contexte social», rajoute Me Jean-Sébastien Cloutier.

Jean-Sébastien Cloutier, avocat.

Spécialiste en droit du travail, ce dernier conseille des employeurs sur des questions de relations de travail, en particulier sur le plan collectif et individuel, de même que sur les normes du travail, les accidents du travail et les maladies professionnelles, la santé et sécurité au travail, les droits et libertés de la personne et le droit administratif. M. Cloutier pratique également le droit pénal en matière de santé et sécurité au travail.

«Une compagnie qui est un bon citoyen corporatif et qui a une bonne éthique professionnelle doit savoir gérer une telle crise avec les différents paliers légaux qui existent. Savoir exactement ce qui s'est produit, de quelle façon et véhiculer les bonnes informations. Le droit au silence n'est pas une solution en cas d'accident majeur, ce n'est pas une bonne idée», explique Me Cloutier.

Par contre, il n'est pas conseillé aux gestionnaires d'ouvrir grandement ses livres aux autorités sans mettre de limites sur le contenu. «On doit faire confiance à la CSST et aux policiers et collaborer mais il y a tout de même des aspects de l'entreprise qui n'ont pas à être divulgués. La meilleure façon d'éviter des accusations graves est d'impliquer le côté légal dès le départ afin», conclut Me Cloutier. •

RÈGLEMENT SUR L'ASSAINISSEMENT DE L'ATMOSPHÈRE

Un dossier qui évolue

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

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

L'application du Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère a des effets importants sur les industries et notamment pour le secteur du béton bitumineux au Québec. Nous en discutons avec l'ingénieur André Boilard.

«Dans les faits, ce sont les opérateurs d'usines de béton bitumineux qui sont spécifiquement concernés par ce nouveau règlement. Ce sont surtout ceux qui utilisent des huiles usées à l'intérieur de leur procédé d'opérations», précise M. André Boilard, ingénieur de la firme Roche.

Ce dernier analyse présentement les conséquences de l'application du nouveau règlement environnemental. Il signale qu'on dénombre un total d'environ 170 usines de béton bitumineux au Québec. Toutes les usines sont touchées par le règlement. Quatre articles précis du règlement touchent cette industrie. Il s'agit des dispositions qui concernent les normes de teneur en soufre des combustibles, les normes de vitesse d'évacuation des gaz de combustion, les normes relatives à l'utilisation d'huiles usées comme combustible ainsi que les normes de qualité de l'atmosphère.

«Le nouveau règlement a introduit des normes d'air ambiant pour environ 90 contaminants alors que l'ancien en couvrait moins d'une dizaine. Donc, le nombre de paramètres qui sont maintenant surveillés par le Ministère a considérablement augmenté et cela entraîne des conséquences non négligeables pour les gens de cette industrie», remarque M. Boilard.

Dans le cas de la teneur en soufre des combustibles fossiles pouvant être utilisés dans un appareil de combustion ou un four industriel, les opérateurs doivent s'assurer auprès de leurs fournisseurs que la teneur en soufre est conforme aux exigences du règlement. Il importe de rappeler que, selon la définition légale, le premier sert à produire de la chaleur qui est utilisée indirectement dans un procédé industriel. Quant à un four industriel, il utilise cette chaleur directement dans un procédé industriel pour provoquer un changement chimique ou physique des matières traitées. Les usines de béton bitumineux utilisent des brûleurs pour ces deux types d'usages et c'est la raison pour laquelle elles sont visées par le règlement.

Selon M. Boilard, le premier usage est pour réduire le contenu en humidité des agrégats qui sont introduits dans un séchoir rotatif. Dans ce cas, on doit considérer qu'il s'agit d'un four industriel. Le second usage est pour réchauffer le réservoir de bitume utilisé comme agent de liaison avec les agrégats pour former du béton bitumineux. Dans ce cas, il s'agit d'un chauffage indirect, donc on doit considérer ces appareils comme des appareils de combustion.

> Ce n'est que récemment que le ministère a transmis aux directions régionales des instructions concernant le traitement des dossiers des usines de béton bitumineux. L'absence d'encadrement et d'uniformité à l'échelle provinciale concernant l'application du règlement créait des situations inéquitables et des dépenses monétaires importantes.

«Les usines de béton bitumineux qui utilisent des huiles usées dans leur procédé, utilisent des huiles faiblement contaminés. On peut donc dire qu'elles sont concernées par le règlement mais c'est davantage au niveau du suivi des émissions que ça apparaît problématique», explique-t-il.

Le règlement exige en effet l'installation d'un appareillage qui mesure avec précision les concentrations en oxygène, en monoxyde de carbone et en oxydes d'azote à la sortie des brûleurs. «C'est un dispositif qui représente un coût d'environ 100000$ pour chaque opérateur d'usine. Cette exigence gouvernementale constitue donc une dépense d'environ cinq millions$ de la part de l'ensemble des opérateurs au Québec», raconte M. Boilard.

De plus, la norme qui limite à 114 PPM l'émission du monoxyde de carbone à la sortie de la cheminée pose aussi une contrainte majeure pour l'industrie, car elle serait carrément impossible à respecter par la plupart des opérateurs.

M. Boilard révèle que, outre l'installation d'un dispositif de mesure d'émissions à la cheminée des brûleurs, le fait d'exiger des échantillonnages à la cheminée aux trois ans représente un coût d'environ 20000 à 30000$ pour chaque opérateur d'usines utilisant des huiles usées.

C'est pourquoi des représentations ont été faites par l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec auprès des représentants du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs afin d'apporter des modifications au règlement. En collaboration avec l'ACRGTQ, l'ingénieur travaille présentement sur une étude de modélisation d'une cinquantaine de paramètres entrant en considération dans l'air ambiant des usines. Les conclusions seront présentées prochainement au Ministère et permettront d'évaluer de façon encore plus précise les effets du règlement.

La disparité

L'autre conséquence importante de l'arrivée du règlement sur les opérations des usines de béton bitumineux est le fait que jusqu'à tout récemment, c'est chaque direction régionale du Ministère qui imposait ses choix en matière d'échantillonnage.

Ainsi, aucune direction régionale n'a demandé aux opérateurs la mesure des mêmes paramètres jusqu'ici, ce qui provoquait de grandes disparités entre les régions.

«Il n'y avait donc pas d'uniformité au niveau des mesures et des exigences. On pouvait demander des mesures de concentrations des métaux dans une région alors qu'on ne les réclamait pas ailleurs. Ça causait une certaine incohérence», dit M. Boilard.

Ce n'est que récemment que le Ministère a transmis aux directions régionales des instructions concernant le traitement des dossiers des usines de béton bitumineux. L'absence d'encadrement et d'uniformité à l'échelle provinciale concernant l'application du règlement créait des situations inéquitables et des dépenses monétaires importantes. «Il est donc essentiel que le Ministère prenne conscience des contraintes que le règlement poserait pour les opérateurs utilisant des huiles usées comme combustible», souligne André Boilard.

Ce dernier ajoute que les opérateurs et les représentants de l'industrie sont prêts à respecter les objectifs d'assainissement de l'atmosphère du gouvernement. Il est cependant possible de les atteindre en imposant des exigences applicables et raisonnables à l'industrie.

«Certaines dispositions n'entraînent aucun effet sur leurs opérations mais il est évident que d'autres sont impossibles à atteindre», conclut-il. •

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

5207421

NORTON ROSE FULBRIGHT

On connaît le terrain

L'étendue de notre expérience en droit de la construction, de l'ingénierie et des infrastructures fait une différence importante pour nos clients. Nous réunissons l'efficacité du travail d'équipe et la profonde connaissance des questions juridiques liées à l'industrie.

Le droit à l'échelle mondiale
nortonrosefulbright.com

5212377

BUILDING INFORMATION MODELING (BIM)

Vers la sixième dimension

Repère Web www.magazineconstas.com/Equipements

Par Jean Pascal Lavoie
equipements@magazineconstas.com

Depuis plusieurs années, le papier cède peu à peu le pas au numérique. Si les journaux et les livres sont les plus évidentes représentations de cette tendance, il en va de même dans plusieurs autres domaines, dont le dessin technique en ingénierie qui est passé du 2D sur papier au 3D numérique. Un nouveau processus fait maintenant son apparition, le Building information modeling ou BIM, et propose de passer de la troisième dimension aux dimensions suivantes

Au moment de sa conception, un bâtiment, ou tout autre projet d'infrastructures, passe par différentes étapes entre lesquelles une certaine quantité d'information est perdue. Les intervenants à chacune des étapes diffèrent, n'utilisent pas les mêmes outils et ne produisent donc pas les mêmes formats de données. Non seulement l'information est-elle perdue, mais elle doit aussi être saisie à plus d'une reprise par les différents corps de métier. De sa conception à sa démolition, on estime que les données géométriques d'un bâtiment sont saisies en moyenne sept fois.

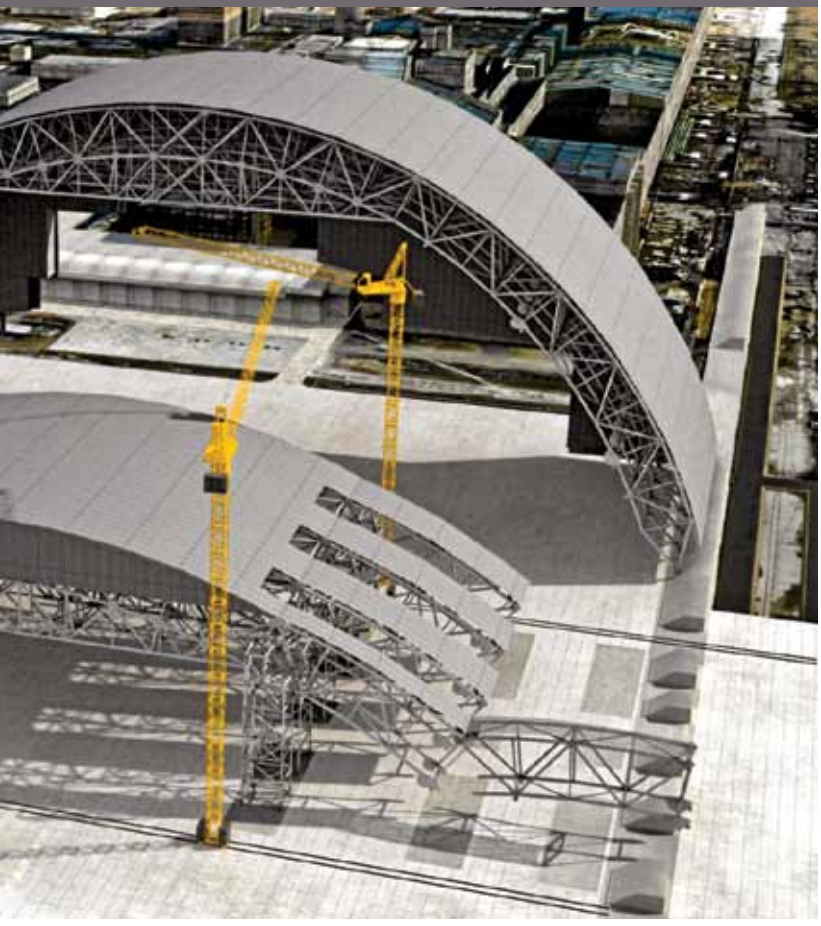
Le BIM propose de générer, conserver et exploiter les caractéristiques physiques et fonctionnelles d'une construction sous forme de représentations numériques.

«Il s'agit d'une nouvelle façon de produire les documents de construction de manière à pouvoir les utiliser pendant tout le cycle de vie du bâtiment, explique Claude Giguère, vice-président chez Pageau Morel et membre de l'Institut pour la modélisation des données du bâtiment du Canada. Les documents de construction deviennent des documents intelligents, c'est-à-dire que l'on associe de l'information aux différents objets.»

Par exemple, dans un document de construction numérique, un tuyau de drainage devient un objet auquel une foule d'informations est associée, comme la capacité, le matériau, la pente, la position exacte. «Une fois que l'on possède cette information, toutes les avenues nous sont ouvertes, sky is the limit, s'écrie M. Giguère. On peut faire des calculs, des validations de respect des codes, on peut poser et tester des hypothèses. Si l'on construit une route en utilisant le BIM, on peut ensuite se servir du modèle numérique pour faire des tests de sécurité, des hypothèses de volume de circulation, etc.»

L'utilisation du Building information modeling n'est pas encore aussi répandue dans les travaux d'infrastructures que dans le bâtiment, concède Claude Giguère. Cependant, les avantages découlant de ce processus sont si importants que l'adoption du BIM ne saurait tarder, note-t-il. L'ingénieur donne l'exemple des centrales hydroélectriques qui sont déjà numérisées en 3D par Hydro-Québec. «Elles sont déjà toutes en nuage de points, ce qui donne une information extrêmement précise des constituantes de l'ouvrage.»

Ainsi, en s'avançant un peu plus dans l'exercice de modélisation, chaque élément pourrait être accompagné d'une foule d'informations utiles, autant lors de l'exploitation (spécifications techniques de l'objet, calendrier de maintenance, manuel d'opération, garantie, information sur le manufacturier, etc.) qu'en cas de travaux de mise à niveau de l'ouvrage. Le BIM permet en quelque sorte de fédérer en un seul modèle numérique les informations de tous les éléments d'une infrastructure. Elle permet aussi de visualiser et de valider virtuellement les travaux de réfection majeure des ouvrages et ainsi limiter la possibilité de mauvaise surprise lors des vrais travaux.



35 ANS

JEAN LECLERC EXCAVATION

NOS **SERVICES**

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

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

5269949

Le modèle qui résulte d'un processus de BIM devient ainsi une ressource d'informations sur laquelle peut s'appuyer la prise de décision dès les premières étapes de conception d'un ouvrage (tests et validation) à sa mise en service (exploitation et entretien) et même jusqu'à sa démolition (empreinte écologique des matériaux, réutilisation).

Les dimensions du BIM

3D : Dessin numérique en 3D de l'ouvrage.

4D : Ajout de la dimension temps au modèle 3D; permet d'élaborer un échéancier virtuel pour visualiser la progression des étapes de construction.

5D : Ajout de la dimension coûts au modèle; permet de visualiser la progression des étapes du projet et le coût qui leur est associé.

6D : Ajout des informations relatives à l'exploitation et à l'entretien du bâtiment et à toutes ses composantes; permet à l'exploitant d'assurer une saine gestion de l'ouvrage. Cette sixième dimension suppose que la maquette numérique passe du constructeur/concepteur au client ou à l'exploitant.

Les principes du BIM sont déjà mis en application un peu partout dans le monde. Des stations de métro en Grande-Bretagne, en Europe, aux États-Unis ont été conçues et sont exploitées à l'aide du BIM. «Pomerleau a utilisé ce processus pour un projet de train de banlieue à Toronto. La Société d'habitation du Québec y est très sensibilisée, l'Aéroport de Québec et les Aéroports de Montréal ont réalisé des projets en BIM, et les projets du CHUM, du CUSM, du CHUQ et de l'Hôpital Sainte-Justine tirent tous avantages du BIM. Finalement, Hydro-Québec utilise aussi des outils 3D apparentés au BIM», signale M. Giguère.

Selon le spécialiste, ce processus deviendra un incontournable sur un horizon de quelques années. «Évidemment, l'investissement initial représente un frein à l'adoption du BIM, mais il va falloir y venir. Nous accusons déjà du retard sur les États-Unis, l'Europe et même le reste du Canada.»

L'Institut pour la modélisation des données du bâtiment du Canada travaille justement en vue de préparer l'industrie à adopter cette solution. Les différents mandats que s'est donnés l'institut touchent la définition de standards d'interopérabilité des systèmes, la production d'un manuel de pratique, d'une bibliographie de ressources utiles, ainsi qu'une évaluation/analyse exhaustive du contexte portant sur l'utilisation du BIM au pays. •

POUR VOUS AIDER À RÉUSSIR
VOTRE STRATÉGIE DE RELÈVE

Cette année, embauchez un stagiaire de l'ÉTS
Une idée de génie!

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

Faites comme les 325 entreprises satisfaites qui ont embauché 880 stagiaires en génie de la construction au cours de la dernière année.

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

PRÈS DE 1000 ÉTUDIANTS EN GÉNIE DE LA CONSTRUCTION SERONT DISPONIBLES POUR UN STAGE EN 2014

VOUS RECHERCHEZ :

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

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

ÉTS
Le génie pour l'industrie
École de technologie supérieure

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

5269895

ORNIÉRAGE

Une lutte à finir

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

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

Ennemie jurée de l'automobiliste, en particulier sous la pluie, l'ornière est une préoccupation constante du ministère des Transports du Québec (MTQ). Alors que l'ornière de fluage se fait de plus en plus rare, grâce au travail concerté du MTQ et de l'industrie, un autre type d'ornière se pointe le nez de plus en plus régulièrement sur nos routes et préoccupe les autorités.

Trois types d'ornière peuplent le réseau routier québécois. L'ornière à grand rayon, qui résulte d'un problème de structure de la chaussée, l'ornière de fluage, causée par le transport lourd, et l'ornière d'usure, de plus en plus fréquente.

Il y a une vingtaine d'années, l'ornière de fluage était l'ornière que l'on retrouvait en plus grand nombre sur les routes du Québec. Ce type d'ornière est une déformation du pavage provoquée par le passage répété de véhicules lourds. Elle se reconnaît facilement par ses sillons parallèles plus larges que les roues d'un véhicule de promenade.

Le MTQ et les entrepreneurs ont investi beaucoup d'efforts pour diminuer la présence de ces ornières sur le réseau. De nouveaux enrobés ont été développés, une meilleure caractérisation des granulats a été proposée et de nouveaux essais de résistance à l'orniérage ont été mis en œuvre, ce qui a permis de réduire la présence d'ornières de fluage à un niveau très bas.

Le problème de l'orniérage reste cependant d'actualité pour les autorités. Grâce aux tests d'auscultation du réseau routier menés chaque année, le MTQ évalue à 10% la proportion du réseau touchée par le phénomène. Si ce résultat est relativement bon, il n'en reste pas moins qu'il y a encore place à l'amélioration.

«Les ornières ont une réelle incidence sur la sécurité des usages du réseau routier, souligne

Cette fois, c'est l'ornière d'usure qui attire l'attention des gestionnaires du réseau. À la différence de l'ornière de fluage, elle n'est pas causée par un déplacement de l'enrobé au passage des véhicules lourds, mais bien par l'arrachement du matériau.

VERS DES ENROBÉS MUNICIPAUX

Les normes du ministère des Transports en matière d'enrobés sont des standards pour le réseau routier provincial. Ces enrobés ne sont pas adaptés à une utilisation dans un contexte municipal. Les villes peuvent témoigner des difficultés rencontrées lors de la pose, notamment lors de l'utilisation de râteau. De plus, il peuvent compliquer passablement la vie de l'entrepreneur ou de l'employé municipal lors de la mise en place d'un tel enrobé sur une artère municipale. C'est pourquoi le MTQ a commencé des travaux en vue de développer un enrobé mieux adapté à cette réalité pour avoir le bon enrobé au bon endroit.

« Nous menons ces travaux en tenant compte de l'entente que nous avons avec l'ACRGTQ pour minimiser le nombre d'enrobés, assure M. Tremblay. Nous allons suivre le processus de développement habituel, jusqu'à l'émission de devis types et à l'adoption d'une norme d'enrobé municipal. Elle sera là, les entrepreneurs pourront s'y référer et utiliser un matériau adapté à la voirie municipale. C'est une solution gagnant-gagnant, conclut-il. »

Guy Tremblay, directeur du Laboratoire des chaussées au MTQ. Elles influencent la conduite et favorisent la présence d'eau sur la chaussée, ce qui augmente les risques d'aquaplanage. Depuis quelques années, nous somme préoccupés par la réapparition de ce phénomène.»

Cette fois, c'est l'ornière d'usure qui attire l'attention des gestionnaires du réseau. À la différence de l'ornière de fluage, elle n'est pas causée par un déplacement de l'enrobé au passage des véhicules lourds, mais bien par l'arrachement du matériau.

«Il y a différentes causes à l'apparition d'ornières d'usure, explique M. Tremblay. Il peut y avoir un problème avec le matériau — un granulat de moindre qualité ou un lien déficient entre le bitume et le granulat — ou avec la mise en œuvre. L'ornière d'usure est assez caractéristique : on voit clairement qu'il y a un arrachement du matériau. Dans certains cas, on voit même la couche précédente.»

Autre différence notable avec l'ornière de fluage, l'ornière d'usure est souvent reliée au passage répété des véhicules standards.

«L'enrobé se dégrade plus rapidement qu'il ne le devrait, constate M. Tremblay. En tant que gestionnaire du réseau, notre préoccupation est de s'assurer d'avoir les matériaux les plus performants et qui durent le plus longtemps.»

Quelques hypothèses peuvent expliquer la prévalence accrue de l'ornière d'usure ces dernières années. Paradoxalement, le fait d'avoir réglé en grande partie le problème de l'ornière de fluage pourrait être en cause. «Il y a 25 ans, les ornières de fluage apparaissaient rapidement et on devait les réparer tout aussi rapidement, souligne M. Tremblay. Probablement qu'on n'avait pas le temps de voir apparaître les ornières d'usure. De plus, le parc routier augmente sans cesse, ce qui a sans doute un effet.»

L'apparition de pneumatiques plus agressifs, composés de silice ou même d'écailles de noix, ou encore des pneus cloutés, pourrait aussi favoriser ce type d'ornière. Mais peu importe l'origine du problème, il faut le traiter, note M. Tremblay. C'est pourquoi le MTQ désire explorer avec l'industrie les avenues pour enrayer ce phénomène, en gardant toujours à l'esprit la préoccupation de la sécurité des usagers. «En collaboration avec les entrepreneurs, nous allons concevoir de meilleurs types de granulats, du bitume de meilleure qualité, et développer de meilleures techniques de mise en œuvre.»

À terme, l'ornière d'usure deviendra peut-être aussi rare que l'ornière de fluage, et les routes n'en seront que plus sécuritaires. •

LES ENTREPRISES MICHAUDVILLE INC.

TRANSPORT – EXCAVATION – PULVÉRISATION – DÉNEIGEMENT

Location d'équipements

Pelle Caterpillar 330 longue portée 55 pieds
Pelle Caterpillar 320 longue portée 55 pieds

Pelle sur roues Caterpillar M322C

Volvo 6 x 6 A25D
Bigfoot

Pelle Komatsu PC200 avec marteau hydraulique
Atlas COPCO 1700 Tramac V-32
Pelle Caterpillar 330 avec marteau hydraulique Atlas 3000

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

Martin Foucrault • C. 514 977-2067
mfoucrault@michaudville.com

5207425

CYCLES ET TEMPS

Des nouvelles du béton

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

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

Le contrôle du temps est un des grands enjeux du milieu de la construction. La capacité d'éliminer les délais ou d'accélérer les travaux fait souvent la différence entre un projet rentable ou non. Parfois, ce sont de nouvelles technologies qui font la différence, d'autres fois, c'est la capacité à tirer parti des circonstances qui est la clé du succès.

Ces dernières années, plusieurs nouvelles technologies du béton ont fait leur entrée sur les chantiers. Entre autres, deux méthodes alternatives aux cylindres témoins permettent d'optimiser les cycles de coffrage et décoffrage, de faciliter la gestion des opérations, d'économiser du temps et d'assurer une meilleure homogénéité des résultats de résistance aux fins de décoffrage.

La résistance à la compression du béton doit être vérifiée par des essais sur des éprouvettes témoins mûries dans les mêmes conditions thermiques que le béton dans l'ouvrage, explique Yves Dénommé, ingénieur à l'Association Béton Québec (ABQ).

Ces cylindres témoins sont cependant imparfaits parce que, souvent mal placés, ils reproduisent imparfaitement les conditions de l'ouvrage, ce qui entraîne une sous-estimation de sa résistance. De plus, le dégagement de chaleur est moindre dans un cylindre que dans l'ouvrage, entraînant encore une fois une sous-estimation de la résistance. Cette sous-estimation entraîne un comportement conservateur et un décoffrage tardif, donc une perte de temps.

La méthode du «match-curing» résout en partie ces problèmes grâce à un système dans lequel un cylindre de béton est durci à la même température que celle mesurée dans un élément en béton. Le système comprend un capteur de température dans l'élément, un dispositif de commande, un moule cylindrique isolé spécial avec un système intégré de chauffage, et un capteur de température dans le moule.

Ce système permet de retrouver le même historique de température dans le cylindre et dans l'ouvrage, précisant ainsi l'estimation de la résistance du béton à l'intérieur de l'ouvrage.

De son côté, la technologie de maturométrie consiste à déterminer, par calcul, le développement de la résistance du béton à partir du suivi de la température au sein de l'ouvrage. Il s'agit donc d'évaluer, en temps réel, l'évolution thermique et mécanique du béton dans l'ouvrage en intégrant l'ensemble des facteurs qui influencent cette évolution : composition du béton, géométrie de l'ouvrage, nature du coffrage, isolation, température initiale du béton et température ambiante.

Par contre, ces deux techniques ne sont pas encore acceptées par le ministère des Transports du Québec. Le ministère semble toutefois ouvert à étudier ces méthodes, affirme M. Dénommé.

La technique de la cure interne consiste à ajouter un certain pourcentage de sable poreux saturé en eau dans le béton. Comme technologies, on retrouve aussi des stabilisateurs d'affaissement, des bétons à prise rapide et des bétons autoplaçants. Ces avancées contribuent à réduire les délais, à augmenter la productivité, la qualité, la sécurité.

Il y a du nouveau aussi du côté des adjuvants, ces produits chimiques ajoutés au béton pour en améliorer les propriétés. Entre autres, plusieurs adjuvants offrent un contrôle accru du retrait du béton.

Ces dernières années, plusieurs nouvelles technologies du béton ont fait leur entrée sur les chantiers. Entre autres, deux méthodes alternatives aux cylindres témoins permettent d'optimiser les cycles de coffrage et décoffrage, de faciliter la gestion des opérations, d'économiser du temps et d'assurer une meilleure homogénéité des résultats de résistance aux fins de décoffrage.

Les réducteurs de retrait peuvent réduire le retrait de séchage de 25 à 50 %, en diminuant la tension de surface de l'eau, ce qui réduit les stress du matériau reliés à l'évaporation de l'eau du béton.

Notre garantie :
offrir des solutions
de cautionnement adaptées
pour favoriser votre croissance
et votre compétitivité

Pour plus d'informations, visitez
lagarantie.com

Votre meilleure assurance, c'est un courtier d'assurances

Excellence, Expertise, Expérience... Chaque fois

LA GARANTIE™

5207452

Il existe également des agents d'expansion interne qui permettent de compenser la réduction dimensionnelle. Ce type de produit est particulièrement adapté dans les cas où l'élément de béton subit une restriction interne. L'agent d'expansion interne va ainsi créer une précontrainte dans le béton et contrer les tensions provoquées par les retraits du béton.

Finalement, la technique de la cure interne consiste à ajouter un certain pourcentage de sable poreux saturé en eau dans le béton. Ce granulat léger fournit de l'eau au sein de sa masse lors de la réaction chimique entre l'eau et le ciment au cours du séchage et du mûrissement.

Parmi les autres technologies disponibles dans le domaine du béton, on retrouve maintenant des stabilisateurs d'affaissement, des bétons à prise rapide et des bétons autoplaçants. Toutes ces technologies contribuent à réduire les délais, augmenter la productivité, diminuer le besoin de main-d'œuvre, améliorer les conditions de travail et de sécurité et accroître la qualité des parements.

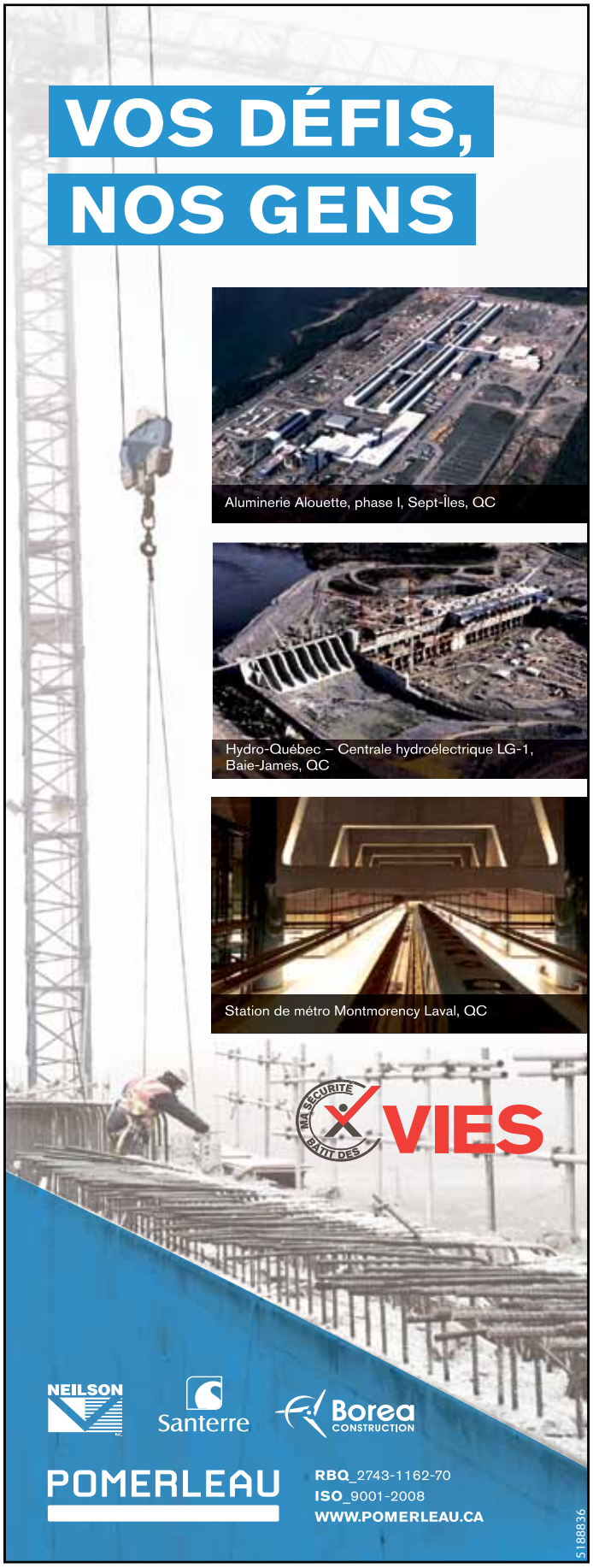
Outre les avancées technologiques, la capacité à réagir aux imprévus et même à en tirer parti peut se révéler encore plus payante.

Lors de l'agrandissement du tablier ouest de l'aéroport Montréal-Trudeau, travaux faisant partie du vaste projet d'agrandissement de la jetée internationale, Demix a su tirer profit des circonstances pour livrer en deux ans un projet qui devait en prendre trois.

«Pour que les travaux d'agrandissement de la jetée puissent aller de l'avant, il fallait d'abord agrandir le tablier ouest pour dévier le passage des avions, explique Dominic Martel, le gérant du projet chez Demix. Et les travaux sur le tablier ouest nécessitaient au préalable la démolition de plusieurs bâtiments et d'un stationnement. L'ensemble de ces travaux devait durer trois ans, on les a faits en deux ans.»

Pour réaliser ce tour de force, Demix a pu compter sur la très bonne complicité et la collaboration du client, Aéroports de Montréal, et du surveillant du chantier, la firme EXP. «De plus, poursuit M. Martel, nous avons travaillé avec de gros sous-traitants qui avaient une bonne capacité d'augmenter leurs effectifs quand le besoin s'est fait sentir.»

La séquence des travaux exécutés par Demix se lit comme suit : démolition d'un stationnement et de bâtiments, excavation, vérification et ajustement de la capacité portante des terrains, désamiantage et comblement d'un tunnel, construction d'un réseau de drainage sur le chemin de service, construction d'un réseau de drainage des hydrocarbures, pavage des surfaces.



«Nous avons fait 30 % du pavage en 2012 et 70 % en 2013, précise M. Martel. Pour réaliser tous ces travaux en deux ans, nous avons profité d'un automne particulièrement chaud en 2012, qui nous a permis de bétonner un secteur qui était prévu pour le printemps 2013.»

Cet élément a été déterminant pour la suite des choses étant donné qu'une grande zone du chantier était sur l'argile. «À la demande du client, nous avons laissé passer un cycle complet de gel et de dégel dans cette zone avant de procéder à l'empierrement», souligne M. Martel. Le temps doux le permettant, Demix a devancé ses travaux dans certaines zones à l'automne 2012, avant de mettre les bouchées doubles au printemps 2013 avec des quarts de jour et de nuit pour empierrer et bétonner la zone argileuse.

La capacité des sous-traitants à suivre le rythme imposé par Demix a été cruciale, tout comme la flexibilité dont a fait preuve Aéroports de Montréal, qui s'est montré très collaboratif lors du réaménagement de l'échéancier et des différentes phases des travaux. Demix a ainsi pu profiter de l'occasion que lui offrait Dame Nature d'accélérer les travaux. •

Réclamations et résolution de différends dans le domaine de la construction

les consultants Cogerec 25 ans

- Demandes de compensation additionnelle
- Rapports d'expertise
- Négociation et médiation
- Arbitrage

266, Notre-Dame Ouest, bur. 201, Montréal (Qc), H2Y 1T6
Tél.: (514) 287-9700 - Téléc.: (514) 287-9676
www.cogerec.ca - cogerec@cogerec.ca

5358474

Découvrez notre service de PLACEMENT EN LIGNE

Faites-vous connaître
Explorez les CV
Affichez vos offres d'emploi

Le Centre national de conduite d'engins de chantier, c'est :

- Près d'un km² de terrain de pratique
- Une centaine d'engins
- Plus de 100 élèves diplômés chaque année
- Près de 1000 travailleurs en formation sur mesure
- 12 000 heures de formation pour les travailleurs de l'industrie

Inscrivez-vous au www.cncec.qc.ca

Centre national de conduite d'engins de chantier

1050, chemin Bélair Ouest
Saint-Jean-Chrysostome (Québec) G6Z 2L2
418 834-0311 1 866 366-6661

5212605

LA CONFIANCE EN CRISE

Travailler à sa reprise dans les organisations

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

Annie Saint-Pierre
loi.et.gestion@magazineconstas.com

Le Québec traverse présentement une crise de confiance dans les organisations corporatives et le phénomène est particulièrement présent dans la construction depuis les allégations de corruption et de collusion qui circulent. Comment faire des affaires dans un tel climat? Réponse en 8 points de Me Donald Riendeau, directeur de l'Institut sur la confiance dans les organisations.

Me Donald Riendeau, directeur de l'Institut sur la confiance dans les organisations.

Donald Riendeau mentionne d'abord que cet institut est un organisme à but non lucratif ayant vu le jour il y a un an. Son rôle est d'aider les organisations à saisir tout le potentiel que représente une «confiance construite» pour contribuer à l'amélioration de leur structure, de leur culture et de leurs relations avec leurs partenaires.

1. *M. Riendeau, sommes-nous dans une crise de confiance au Québec?*

«Une enquête d'opinions de notre institut menée auprès de 1300 Québécois démontre que 83% d'entre eux sont d'avis que la confiance s'est détériorée au Québec depuis les 10 dernières années. Entre 2002 et 2012, la confiance des Québécois envers l'ensemble des métiers est passée de 65% à 51%. La crise de confiance est particulièrement forte envers les parties qui transigent ensemble, soit les entrepreneurs en construction (24%), les politiciens (8%), les fonctionnaires (25%), les syndicats (24%) et les avocats (30%)! En affaires, la confiance est primordiale. Ce climat au Québec est malsain».

2. *Pourquoi en sommes-nous rendus là?*

«Nous sommes témoins des résultats de nos abus ou manquements. Plusieurs organismes de régle-

« Il faut investir dans une véritable démarche d'intégrité et de confiance en la rendant intéressante et participative. L'intégrité est bien entendu l'ingrédient le plus important de la confiance, mais contrairement à la Loi 1 sur l'intégrité dans les contrats publics, nous ne croyons pas que ce soit le seul ingrédient pour renforcer la confiance. Il existe plusieurs autres ingrédients, comme les compétences des professionnels et l'imputabilité des dirigeants».

mentation et ordres professionnels ont dormi au gaz pendant 20 ans et se réveillent soudainement. Ils étaient tolérants ou ignorants de ce qui se passait. Des professionnels ont failli à leurs tâches et auraient dû agir comme de véritables conseillers. Ils faut aussi considérer les entrepreneurs et les professionnels qui se sont déculpabilisés en disant que les affaires sont les affaires».

3. *Comment les entrepreneurs pourront-ils regagner la confiance des Québécois?*

«Il faut d'abord et avant tout croire au changement et vouloir changer. L'ancien modèle d'affaires est révolu. Certains essayeront de s'y raccrocher alors que ceux qui auront le courage de changer auront un véritable avantage compétitif. Il faut le faire non seulement par des paroles et par des écrits, mais aussi par des actes. Il faut faire attention aux solutions miracles, sinon dans trois ans tout sera a recommencé. Il ne faut pas pelleter par en avant».

4. *Faut-il investir pour regagner la confiance et de quelle façon?*

«Il faut investir dans une véritable démarche d'intégrité et de confiance en la rendant intéressante et participative. L'intégrité est bien entendu l'ingrédient le plus important de la confiance, mais contrairement à la Loi 1 sur l'intégrité dans les contrats publics, nous ne croyons pas que ce soit le seul ingrédient pour renforcer la confiance. Il existe plusieurs autres ingrédients, comme les compétences des professionnels et l'imputabilité des dirigeants».

5. *Comment peut-on continuer de faire des affaires dans un tel contexte?*

«Toutes les entreprises payent pour les abus des dernières années et il faudra contribuer à rebâtir cette confiance ensemble. Comme les briqueteurs du Moyen-Âge, nous construisons ensemble la cathédrale d'une relation de confiance avec les donneurs d'ouvrage et le grand public. C'est le quotidien de la confiance qui expliquera le succès ou l'échec dans nos relations. Faire des affaires en 2014 ce n'est plus comme en 1993. Il faut réapprendre à développer des relations d'affaires à l'ère de la confiance. Il ne faut pas évacuer les relations humaines, sinon l'on ne pourrait pas appeler cela des relations d'affaires».

6. *Quelle est la pertinence d'utiliser la Loi sur le lobbyisme?*

«Il faut comprendre la raison d'être et les objectifs de la Loi sur la transparence et l'éthique. Il faut inspirer confiance au public

T | S | L

TREMBLAY SAVOIE LAPIERRE

AVOCATS

SOCIÉTÉ EN NOM COLLECTIF

CLAUDE LAPIERRE

AVOCAT : Zonage - Agricole - Environnement - Immobilier

Depuis plus de 25 ans au service des entrepreneurs, exploitants de carrières, sablières et usines de béton bitumineux

555, boul. Roland-Therrien, bureau 210, Longueuil QC J4H 4E7
Tél. : (450) 674-4131 Téléc. : (450) 674-4132
clapierre@tslavocats.qc.ca

5351254

et négocier au grand jour.On a le droit de rencontrer un titulaire d'une charge publique mais il faut le faire dans les règles. Le 357 C et les autres clubs privés de ce monde sont dans l'esprit des gens un moyen de se cacher et de se soustraire au processus légal».

7. *Doit-on avoir des codes d'éthiques différents pour le privé et le secteur public?*

«Nous ne le pensons pas. L'important pour l'instant est d'avoir des repères communs qui font du sens. Il faut, par exemple, prendre connaissance du Code du titulaire de charge publique avant de le rencontrer. Le fait de prendre acte du contexte dans lequel son entreprise et lui-même se trouvent aide à mieux s'orienter. Une entreprise est en droit d'organiser des activités qui sont utiles pour ses partenaires. Lors d'une rencontre dans un restaurant, il est de mise de payer chacun votre repas. Prévoir des déjeuners à la place d'un dîner est maintenant plus respectable».

8. *Les entrepreneurs ont-ils encore avantage à recourir aux cadeaux pour souligner leur reconnaissance? Peuvent-ils encore inviter un élu à une activité?*

«Tout dépend de certains facteurs et du contexte. La valeur du cadeau, le moment de l'offrir, à qui il est destiné et les impacts que cela peut avoir sur les diverses parties prenantes en jeu. Par exemple, il peut être utile pour le maire d'une petite municipalité d'accepter l'invitation à une partie de hockey de la part du directeur d'une grande entreprise installée dans sa région. Cette rencontre sert à établir un lien humain qui pourrait servir lorsqu'il s'agira de convaincre ce chef d'entreprise de ne pas délocaliser son usine. Un élu municipal ne doit pas seulement agir dans l'intérêt des citoyens qui votent, il doit aussi tenir compte des citoyens corporatifs qui donnent de l'emploi, payent des taxes et appuient la communauté dans différentes actions». •

En bref

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

Soirée bénéfice construire l'espoir – l'ACRGTQ remet 75 000$ à Leucan

Le président de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ), Michel Giroux, et Alain Robert, président d'honneur de la soirée et président de l'Association des entrepreneurs en construction du Québec (AECQ), ont annoncé la remise d'un chèque de 75 000 $ à M. Guy Lefrançois, président de Leucan.

Cette remise a eu lieu le 1er novembre dernier dans le cadre du douzième anniversaire de la soirée-bénéfice Construire l'espoir au Centre de réception le Mont Blanc. «C'est avec une grande satisfaction que les membres de l'ACRGTQ ont amassé des fonds pour cette cause si importante», a souligné M. Robert.

M. Giroux a d'ailleurs rappelé que «depuis maintenant 12 ans, c'est 420 000 $ qui ont été remis à Leucan grâce à la participation des entrepreneurs à ces événements depuis le début de cette aventure».

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

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

Leucan est une association dont la mission est d'accroître la confiance en l'avenir des enfants atteints de cancer et de leur famille.

Source : ACRGTQ

Les contrats publics d'une valeur de 10 M $ et plus soumis à la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics à compter de décembre 2013

Le seuil au-delà duquel certains contrats publics sont soumis à la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics a été abaissé à 10 M $ en décembre dernier.

À compter du 6 décembre 2013, les entreprises qui souhaiteront conclure des contrats et sous-contrats de services et de construction de même que des contrats de partenariat public-privé qui comportent une dépense égale ou supérieure à 10 M $ avec un organisme public, devront préalablement avoir obtenu une autorisation délivrée par l'Autorité des marchés financiers.

Rappelons que la valeur, les catégories et les groupes de contrats pour lesquels les entreprises doivent obtenir une telle autorisation sont désignés au moyen de décrets publiés par le gouvernement du Québec. Cette récente modification abaissant le seuil à 10 M $ fait ainsi suite à l'adoption de deux décrets par le Gouvernement du Québec le 30 octobre 2013.

Pour s'assurer de présenter en temps opportun leur demande d'autorisation à l'Autorité, les entreprises souhaitant faire affaire avec les organismes publics au Québec sont invitées à s'abonner à un Info-courriel consacré aux contrats publics afin d'être informées des changements affectant la valeur, les catégories et les groupes de contrats visés.

Comment présenter sa demande d'autorisation ?

Depuis le 15 novembre 2013, les entreprises téléchargeaient leur formulaire afin de préparer leur demande d'autorisation.

À compter du 18 novembre 2013, les entreprises québécoises qui souhaitent présenter une demande doivent utiliser les services en ligne. Pour accéder aux services en ligne en toute sécurité, elles doivent alors détenir un compte clicSÉQUR-entreprises.

Traitement des demandes d'autorisation

L'Autorité vérifie d'abord que les demandes présentées par les entreprises sont complètes et conformes et transmet ensuite à l'Unité permanente anti-corruption (UPAC) les renseignements obtenus. L'UPAC, en collaboration avec la Sûreté du Québec, Revenu Québec, la Régie du bâtiment du Québec et la Commission de la construction du Québec, effectue les vérifications qu'elle juge nécessaires et donne un avis à l'Autorité à l'égard de l'entreprise qui demande l'autorisation. Cet avis indique le motif pour lequel il est recommandé, le cas échéant, de refuser une autorisation. Suivant la réception de cet avis de l'UPAC, l'Autorité rend une décision sur la demande d'autorisation.

Les entreprises qui obtiennent l'autorisation de l'Autorité sont immédiatement inscrites au registre des entreprises autorisées à contracter ou sous-contracter avec un organisme public sur le site Web de l'Autorité.

L'Autorité des marchés financiers est l'organisme de réglementation et d'encadrement du secteur financier du Québec

Source : AMF

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

4 FÉVRIER

13e Journée d'étude sur les réclamations sur contrats – Université Laval, Québec.
Téléphone (sans frais) : 1 877 785-2825, poste 7145
Courriel : melissa.corbin@dgfc.ulaval.ca

19 FÉVRIER

13e Journée d'étude sur les réclamations sur contrats – Université Laval, Montréal.
Téléphone (sans frais) : 1 877 785-2825, poste 7145
Courriel : melissa.corbin@dgfc.ulaval.ca

—

Journée-conférences CATIA. CFC Génie de l'Université de Sherbrooke
Pour info : bit.ly/19KhmXE ou 1 888 463-1835, poste 61580

21 au 24 MAI

Assises annuelles de l'Union des municipalités au Centre de congrès Lac-Leamy - Gatineau
Pour information : www.umq.qc.ca

4 au 8 MARS

CONEXPO-CON/AGG Las Vegas. Info : www.conexpoconagg.com

2 AVRIL

Congrès annuel de Bitume Québec. Auberge des Gouverneurs de Shawinigan
Pour information : www.bitumequebec.ca

2-3 AVRIL

La gestion des réclamations et litiges dans le domaine de la construction. Montréal
Institutcanadien.com

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

SERVICE ET PERFORMANCE, À LA MÊME ADRESSE!

Équipement SMS occupe une position unique dans l'industrie de la construction et du pavage; nous offrons tout sous un même toit. Ainsi, vous bénéficiez d'équipements reconnus mondialement, en plus d'un éventail complet des plus grandes marques de pièces et d'accessoires.

Avec des marques réputées telles **Komatsu** et **Wirtgen**, nous unissons nos forces pour garantir à notre clientèle qualité et productivité, afin de leur assurer efficacité et rentabilité.

Grâce à notre important réseau de succursales réparties partout au Canada et le savoir-faire de nos équipes, nos clients peuvent compter sur le meilleur service qui soit. Nos conseillers chevronnés les appuient adéquatement dans tous nos programmes de financement, de garantie, d'entretien et d'optimisation d'équipement.

Le service SMS,
aussi performant
que les équipements !

KOMATSU

WIRTGEN GROUP

ÉQUIPEMENT SMS

Région est: **1 800 881-9828**
Région ouest: **1 866 458-0101**

smsequip.com

5249954

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

Béton Provincial conçoit et produit des ouvrages d'art, des éléments d'infrastructure, de soutènement, des tuyaux de béton et des structures préfabriquées pour pratiquement tous les types de projets de construction. Une spécialité-maison depuis plus de 50 ans.

MUR STONE STRONG SYSTEM **MUR VERTI-BLOCK** **MUR COUPE-SON** **PONCEAUX** **PUISARDS**

betonprovincial.com

T 418 627.7242

béton provincial

Présent là où vous en avez besoin !

5341512