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 2015 Numéro 30

# Construisons le présent

## 71e Congrès de l'ACRGTQ

L'ACRGTQ À LA DÉFENSE D'UNE INDUSTRIE VITALE POUR LE QUÉBEC
Un entretien avec Me Gisèle Bourque, sa directrice générale

CONSTRUISONS LE PRÉSENT
Rencontre avec Me Marie Cossette, Bernard Dagenais et René Villemure

CONCILIER ÉTHIQUE ET CONTRATS PUBLICS, UN GAGE DE PROSPÉRITÉ
Entretien avec Yves Ouellet, secrétaire du Conseil du trésor

CONSTRUIRE LE PRÉSENT EN TOUTE SÉCURITÉ
Tour d'horizon avec Réal Laporte

UN MINISTÈRE DES TRANSPORTS EN PLEINE ÉVOLUTION
Entretien avec le ministre Robert Poëti

L'ÉCONOMIE COMME PRIORITÉ
Rencontre avec Serge Massicotte, président de l'Association canadienne de la construction (ACC)

UN PLAN STRATÉGIQUE POUR LA COMMISSION DE LA CONSTRUCTION DU QUÉBEC (CCQ)
Les explications de Diane Lemieux, présidente

INVESTISSEMENT DE 12 G $, DONT 4 G $ AU QUÉBEC TRANSCANADA ATTEND LE FEU VERT

UN RÔLE DE PREMIER PLAN L'APPORT DE L'ACRGTQ À LA COMMISSION

CONCILIATION CHANTIERS ET ENVIRONNEMENT TRAVAILLER DAVANTAGE EN AMONT

LA NORME ISO 14001

## CHRONIQUES

BÉTON : RECHERCHES ET APPLICATIONS

LES ENROBÉS BITUMINEUX

LE DÉFI DES DIRIGEANTS EN SST

LE DONNEUR D'OUVRAGE ET L'ENTREPRENEUR

LES DANGERS ASSOCIÉS AUX GRUES MOBILES

ACRGTQ

McASPHALT

# L'AMBITION DE SE SURPASSER

Que ce soit pour l'industrie manufacturière, la santé, ou l'éducation, le réseau routier est sans contredit le chemin qui nous assure et nous mène vers une vie meilleure.

Voici les raisons pour lesquelles McAsphalt est le spécialiste des produits asphaltiques avec l'ambition de se surpasser. Leader et expert dans son industrie depuis plus de 40 ans, nous avons développé un excellent partenariat et une confiance indéniable auprès de tous nos clients. Grâce à l'ingénierie de produits d'asphalte innovateurs pour toutes les applications et même les conditions les plus extrêmes, nous assurons une livraison garantie et sans compromis.

Que ce soit pour la R & D, la formation ou le support technique, notre engagement dans l'industrie d'asphalte est une contribution essentielle au développement de l'économie canadienne.

**Visitez notre site web mcasphalt.com et découvrez ce que nous pouvons faire pour vous.**

5770449

**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**
M[e] Denis Houle
Téléphones
418 538.7676, poste 6398
cell.: 418 538.0708

**Internet**
**www.magazineconstas.com**
Courriel général
info@magazineconstas.com
redaction@magazineconstas.com
Le magazine CONSTAS[MD] est publié trimestriellement par ACRGTQ.

**ACRGTQ**
Éditrice :
**ACRGTQ**
Rédactrice en chef :
**M[e] 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, poste 2265
yvon.lallier@tc.tc
Conseillers publicitaires :
**Jocelyne Bilodeau**
418 840-1472, poste 2274
**Mylène Côté**
418 840-1472, poste 2252
**Aurélia Minisini**
418 840-1472, poste 2250
**Jean-Simon Jalbert**
418 840-1472, poste 2251
Production
**Michelle Laporte**
418 840-1472, poste 2269
Rédaction
Directeur de l'information :
**Claude Bourget**
bourget.arts.conseils@globetrotter.net
Journalistes:
**Jean Brindamour,**
**Magalie Hurtubise,**
**Frédérick Masson,**
**Stephan Rosa,**
**Annie Saint-Pierre**
Mise en page et graphisme :
**Rémi Langevin**
Correction d'épreuves :
**Jean Brindamour,**
**Andrée Boisvert**
**Imprimerie**
**Transcontinental**
**Interglobe**

ISSN 1912-1830

Dépôt légal:
Bibliothèque
et archives Canada.
Bibliothèque
et archives nationales
du Québec
Poste-publications
Convention 40020392
Copyright © ACRGTQ 2007

# Sommaire

Repère Web www.magazineconstas.com



L'ACRGTQ À LA DÉFENSE D'UNE INDUSTRIE VITALE POUR LE QUÉBEC
Un entretien avec M[e] Gisèle Bourque, sa directrice générale ..... 5

CONSTRUISONS LE PRÉSENT
Rencontre avec M[e] Marie Cossette, Bernard Dagenais et René Villemure ..... 9

CONCILIER ÉTHIQUE ET CONTRATS PUBLICS, UN GAGE DE PROSPÉRITÉ
Entretien avec Yves Ouellet, secrétaire du Conseil du trésor ..... 14

CONSTRUIRE LE PRÉSENT EN TOUTE SÉCURITÉ
Tour d'horizon avec Réal Laporte ..... 18

UN MINISTÈRE DES TRANSPORTS EN PLEINE ÉVOLUTION
Entretien avec le ministre Robert Poëti ..... 23

L'ÉCONOMIE COMME PRIORITÉ
Rencontre avec Serge Massicotte, président de de l'Association canadienne de la construction (ACC) ..... 28

UN PLAN STRATÉGIQUE POUR LA COMMISSION DE LA CONSTRUCTION DU QUÉBEC (CCQ)
Les explications de Diane Lemieux, présidente ..... 30

INVESTISSEMENT DE 12 G $, DONT 4 G $ AU QUÉBEC
TransCanada attend le feu vert ..... 34

UN RÔLE DE PREMIER PLAN
L'apport de l'ACRGTQ à la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction ..... 37

CONCILIATION CHANTIERS ET ENVIRONNEMENT
Travailler davantage en amont ..... 39

LA NORME ISO 14001
Mise à jour en 2015 et toujours de mise dans la construction ..... 41

CHRONIQUES

BÉTON
Recherches et applications ..... 43

LES ENROBÉS BITUMINEUX
Vers une stratégie des matériaux ..... 47

LE DÉFI DES DIRIGEANTS EN SST
Mobiliser le personnel en prévention ..... 48

LE DONNEUR D'OUVRAGE ET L'ENTREPRENEUR
L'obligation de bonne foi ..... 51

GRUES MOBILES
Les dangers associés à ces monstres mécaniques ..... 54

En bref ..... 56
Agenda ..... 58

# Le nouveau Groupe TNT

## Force, continuité, intégration

CARRIÈRE TNT

- Granulats et enrobés

GROUPE TNT

- Échangeurs, viaducs, ponts et routes
- Infrastructures industrielles, institutionnelles et urbaines
- Projets hydroélectriques, barrages et tunnels

GÉODEX

- Fondations profondes

HOULE H2O

- Réseaux d'acqueducs

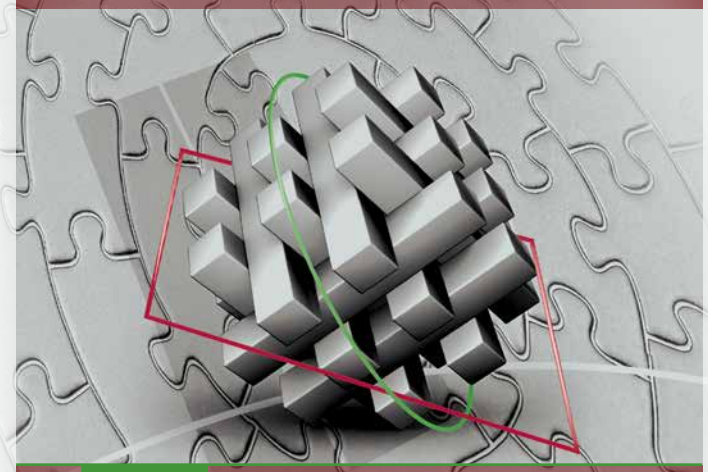
CIMENTS LAVALLÉE

- Trottoirs et bordures

Licencié RBQ 8276-80

# L'ACRGTQ À LA DÉFENSE D'UNE INDUSTRIE VITALE POUR LE QUÉBEC

## Un entretien avec Me Gisèle Bourque, sa directrice générale



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

*Par Jean Brindamour*

Me Gisèle Bourque, Directrice générale de L'ACRGTQ

*Q Madame la directrice, entrons tout de suite, si vous me permettez, dans le vif du sujet. Nous sortons tout juste d'un exercice, la Commission Charbonneau, qui a duré presque trois ans, et qui a mis en lumière certaines pratiques frauduleuses impliquant divers acteurs de l'industrie de la construction, ainsi qu'un certain nombre de fonctionnaires et même d'élus. L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) a participé activement aux travaux de la Commission, par la présence assidue de deux avocats, mais aussi par la présentation, le 13 novembre dernier, d'un mémoire dans lequel vous proposez des mises au point et des recommandations. D'abord, pour plus de clarté, rappelons brièvement ce qu'est l'ACRGTQ.*

R L'ACRGTQ, dont on a célébré les 70 ans en 2014, non seulement représente les principaux entrepreneurs qui réalisent les travaux de construction de génie civil et de voirie au Québec, mais, en vertu de la *Loi R-20*, regroupe l'ensemble des employeurs du secteur génie civil et voirie : c'est elle qui, depuis 1995, a le mandat, qui lui a été confié par le gouvernement du Québec, de la négociation, de l'application et du suivi de la convention collective du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction au Québec.

Certains confondent l'ACRGTQ avec un ordre professionnel, comme le Collège des médecins ou l'Ordre des ingénieurs. Ce n'est pas le cas. Nous ne disposons d'aucun pouvoir réglementaire ou, dans le jargon juridique, «quasi-judiciaire», nous permettant d'enquêter sur nos membres ou de réglementer leur conduite. Il n'en demeure pas moins que nous avons adopté en 2010, c'est-à-dire avant même la création de la Commission Charbonneau, un code d'éthique dont nous faisons

# GAGNER SES GALONS, UN À LA FOIS

Gencor s'est établie comme le premier choix parmi les producteurs d'asphalte mélangé à chaud au Québec en fournissant les usines les plus innovatrices et robustes, avec les capacités les plus élevées associées au meilleur support produit de l'industrie. En fait, les usines Gencor produisent davantage que toute autre usine sur le marché, chacune affichant un historique de performance éprouvé.

*Lorsque vous avez besoin d'une production fiable, pensez à Gencor.*

GENCOR®
INDUSTRIES INC.

**FAIRE NOTRE CHEMIN, UNE ÉTAPE À LA FOIS**

Siège mondial - 5201 North Orange Blossom Trail, Orlando, Floride 32810 • Tél. : 407-290-6000 Téléc. : 407-578-0577

**www.Gencor.com**

5966481

la promotion auprès de nos membres. En outre, il importe de souligner que l'ACRGTQ n'offre ses services qu'aux membres en règle de la Régie du bâtiment du Québec (RBQ). Dès qu'une entreprise perd sa licence à cause d'une quelconque infraction, l'ACRGTQ cesse immédiatement de lui offrir ses services.

**Q** *Quelle est la place de l'entrepreneur dans le cadre des appels d'offres publics?*

**R** Dans la majorité des cas, l'entrepreneur est choisi suivant le critère du plus bas soumissionnaire conforme. Son mandat est de réaliser l'ouvrage qui est lui est demandé en respectant les plans et devis, ainsi que les coûts. En bref, et nous l'avons souligné dans notre mémoire, l'entrepreneur est l'un des derniers intervenants. C'est un maillon de la chaîne.

**Q** *La Commission Charbonneau devrait faire ses recommandations au printemps prochain. Le gouvernement en tiendra certainement compte pour la suite des choses. Que souhaitez-vous que le gouvernement fasse?*

**R** D'abord, comme le mentionnait Michel Nadeau, de l'Institut sur la gouvernance d'organisation privées et publiques, dans certains médias, il importe de dégager un principe qui doit guider toutes les mesures mises en place par les divers paliers de gouvernement: il ne faut surtout pas imposer aux entrepreneurs un fardeau administratif plus lourd qu'il ne l'est déjà. C'est une question de compétitivité pour l'industrie québécoise. N'oublions pas que plusieurs mesures ont déjà été mises en branle depuis 2009. A-t-on pris suffisamment de temps pour juger de leur efficacité, de leurs coûts, de leurs avantages et de leurs inconvénients? Examinons d'abord les effets de ce qui a déjà été fait. N'oublions pas que l'économie québécoise est présentement fragile. Il faut appliquer à notre précaire «santé» économique le vieux principe d'Hippocrate: surtout ne pas nuire.

**Q** *Rappelez-nous quelles mesures ont été prises depuis 2009...*

**R** En 2009, l'escouade Marteau; en 2010, l'Unité anticollusion du MTQ (UAC), les études sur les coûts de la construction de l'Union des municipalités du Québec, du MTQ et de l'ACRGTQ; en 2011, la création de l'UPAC et la loi éliminant le placement syndical; en 2012, la création du Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA) et l'adoption de la *Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics* qui oblige les entreprises à obtenir l'autorisation de l'AMF si elles veulent obtenir des contrats publics. Et j'en passe. C'est déjà beaucoup. Nous insistons sur l'importance de ne pas multiplier les codes et les règlements. Les mesures les plus efficaces sont souvent les plus simples.

**Q** *Vous mentionnez dans votre énumération des études sur les coûts de la construction. Pouvez-vous nous en dire plus sur leurs conclusions?*

**R** On a voulu mettre en garde la Commission contre une association trop hâtive entre un dépassement de coûts et la corruption. La réalité est autre. Dans la très grande majorité des cas, les dépassements de coûts sont totalement indépendants de toute corruption et de toute collusion. Il y a plus: l'allégation du surcoût de 30% au Québec par rapport aux autres provinces canadiennes, véhiculée dans tous les médias, ne correspond pas du tout à la réalité. Plusieurs études ont démontré qu'il s'agissait d'une mauvaise interprétation des données d'une étude réalisée pour Transports Canada. La vérité est que les coûts de la construction au Québec sont compétitifs.

**Q** *Passons, si vous le permettez, aux recommandations plus spécifiques de l'ACRGTQ. Quelles sont-elles?*

**R** Elles sont au nombre de dix-huit. Évidemment, je n'aurai pas le temps de discuter de chacune d'entre elles, mais je vais au moins en résumer quelques-unes. D'abord, pour une mise en contexte, chaque recommandation tente de répondre à l'un des problèmes identifiés au cours des séances de la Commission. Ainsi, on a soutenu qu'il manquait de concurrence dans l'industrie et que certains en ont profité pour contrôler les marchés publics. À notre avis, la réponse à ces pratiques frauduleuses doit être policière: l'ACRGTQ croit qu'il faut soutenir l'UPAC et favoriser la collaboration entre celle-ci, le Vérificateur général, le Directeur des élections et l'AMF, afin de favoriser l'accès au marché à d'autres entreprises. Mais il ne faut pas oublier que notre industrie est très règlementée et qu'elle exige des investissements très importants. Ainsi, ce serait injuste de conclure qu'une compétition faible soit nécessairement le signe d'un marché corrompu.

> «Certains confondent l'ACRGTQ avec un ordre professionnel, comme le Collège des médecins ou l'Ordre des ingénieurs. Ce n'est pas le cas. Nous ne disposons d'aucun pouvoir réglementaire ou, dans le jargon juridique, «quasi-judiciaire», nous permettant d'enquêter sur nos membres ou de réglementer leur conduite»

Nous avons aussi traité la question épineuse des entreprises étrangères. L'UPAC et l'AMF ne peuvent facilement vérifier la probité de telles entreprises. Cela entraîne un double standard entre les entreprises québécoises et les autres. Ce n'est tout simplement pas équitable pour les entrepreneurs du Québec. Nous avons donc proposé que soient conclues des ententes internationales octroyant un pouvoir d'examen à l'AMF et à l'UPAC auprès des entreprises étrangères qui veulent exécuter des travaux publics au Québec. Au sujet de l'AMF, il faut absolument selon nous encadrer davantage le pouvoir discrétionnaire qu'elle détient actuellement. Un tel pouvoir discrétionnaire devrait se fonder sur des éléments solides, des condamnations ou des accusations, et non sur la seule réputation d'une entreprise ou sur des allégations.

J'omets plusieurs autres recommandations, mais je tiens à dire quelques mots sur les coentreprises. Il a été allégué devant la Commission que certaines entreprises auraient eu recours aux coentreprises afin de masquer des manœuvres de collusion. Nous affirmons à l'ACRGTQ que les coentreprises sont non seulement utiles, mais nécessaires pour réaliser certains travaux de grande envergure. Les exemples abondent de projets qui ont exigé des coentreprises: la Baie-James, les chantiers de la Romaine, l'échangeur Turcot, et plusieurs autres grands projets. L'exclusion des coentreprises serait catastrophique pour les entrepreneurs québécois. Au demeurant, il n'a pas été prouvé que certains entrepreneurs en construction aient eu recours à de telles coentreprises pour frauder. Ce que l'on sait, c'est que la coentreprise est indispensable pour tous ces travaux qui dépassent les capacités d'une seule entreprise en termes de finances ou d'expertise et l'ensemble des spécialistes en management le reconnaissent.

**Q** *Cet examen collectif qu'a été la Commission Charbonneau n'a-t-elle pas eu des effets négatifs sur l'industrie? Croyez-vous possible de restaurer la confiance du public en général et des diverses instances en cause envers une industrie essentielle à la prospérité du Québec?*

**R** Il faut reconnaître tout l'aspect positif de cet exercice. La Commission a fait un travail colossal. Et on ne peut se permettre, surtout dans une période économique aussi difficile, un manque de probité dans la gestion des deniers publics. Des réformes étaient nécessaires, plusieurs d'ailleurs ont déjà été mises en œuvre. Mais il faut aussi éviter la sclérose d'une industrie et se garder des généralisations abusives. Il est trop facile de condamner tous les entrepreneurs à cause de quelques moutons noirs. Nos entrepreneurs sont compétents, efficaces, ingénieux, créatifs et audacieux. Nos grands travaux font l'envie du monde entier. Notre industrie représente près de 15% du produit intérieur brut (PIB) québécois. Ce n'est pas négligeable. Cela étant dit, il ne faut pas considérer la crise actuelle uniquement de façon négative: une crise comporte des dangers, mais c'est aussi l'occasion d'un renouvellement, l'opportunité d'un nouveau départ. Pour restaurer la confiance auprès du public, il faut peut-être d'abord montrer notre vrai visage, qui est celui d'une industrie dynamique et honnête et mettre à l'avant plan l'excellence et l'efficacité qui prévalent dans l'industrie du génie civil et voirie. •

# CAMIONS SOLIDES SOUTIEN SOLIDE

## Camions à benne basculante Terex[MD] et Strongco

Avec plus de 60 ans d'expérience en camions de chantier, les camions rigides hors-route Terex[MD] sont construits pour les plus gros travaux d'exploitation de mines et de carrières partout dans le monde.

Ils sont soutenus par le solide service après-vente et l'inventaire de pièces OEM Strongco.

**Des solutions solides**

- Capacités de charge entre 32 et 91 tonnes
- Utilisation simple et économique; faciles d'entretien
- Construits pour durer dans les conditions canadiennes les plus rigoureuses
- Garantie de 12 mois sur les pièces approuvées par le constructeur

**Pour plus de détails, contactez votre succursale Strongco la plus près de chez vous.**

La FORCE indéniable de

**STRONGCO**

**ONTARIO**
**Grimsby**
800.668.9575
**Kitchener**
800.265.2488
**London**
800.265.4762
**Mississauga**
800.268.7004
**Orillia**
855.325.5290
**Ottawa**
800.822.3308
**Sudbury**
800.267.9833
**Thunder Bay**
800.465.5080

**QUÉBEC**
**Baie-Comeau**
866.996.3091
**Boucherville**
877.674.8380
**Chicoutimi**
800.323.1724
**Laval**
800.363.6789
**Saint-Augustin-de-Desmaures**
800.463.2662
**Trois-Rivières**
855.840.0828
**Val d'Or**
800.561.4192

**ATLANTIQUE**
**Dartmouth**
800.565.1916
**Moncton**
800.332.3338
**Mount Pearl**
888.542.2202

TEREX® | TRUCKS

UNE DIVISION DE VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT

5779324

*Terex Corporation 2013 – Terex est une marque déposée de Terex Corporation aux États-Unis et dans de nombreux autres pays.

**www.strongco.com**

# CONSTRUISONS LE PRÉSENT

## Rencontre avec Me Marie Cossette, Bernard Dagenais et René Villemure

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

*Par Jean Brindamour*

La Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction, plus connue sous le nom de Commission Charbonneau, a mis fin à ses audiences le 14 novembre dernier, quoique ses recommandations ne doivent être rendues publiques que d'ici avril prochain. C'est le temps d'un bilan bien sûr, mais aussi celui des solutions, de la reprise en main, de la construction du présent. Pour en parler, ConstAs a rencontré trois sommités dans leur domaine respectif, une avocate, Me Marie Cossette, qui possède une vaste expertise dans les commissions d'enquête, un spécialiste des relations publiques, M. Bernard Dagenais, et un éthicien, M. René Villemure.

### Avantages et inconvénients des commissions d'enquête

« Une commission d'enquête, explique Me Cossette, permet une forme d'exorcisme populaire dans la population lorsqu'une tragédie ou un scandale de haut niveau s'est produit. Ce forum permet de faire la lumière sur de tels événements pour en déterminer les causes et constitue un moment de réflexion privilégié afin de formuler des recommandations pour faire en sorte que ces derniers ne se reproduisent plus. La forme juridique étant plus souple que devant un tribunal traditionnel, il est possible de dresser un portrait sans toutes les contraintes légales que le système judiciaire régulier impose. Toutefois, cette souplesse dans l'administration de la preuve entraîne un risque « réputationnel » pour les joueurs impliqués. Comme les audiences sont généralement hautement suivies, les témoins appelés devant ce type de forum sont jugés sur la place publique, parfois avant même qu'ils aient eu la chance d'exposer leur version. Par ailleurs, ce processus n'emporte pas de conclusions de responsabilité civile, pénale ou criminelle. Ainsi, il faut prendre garde de ne pas nuire aux procédures judiciaires qui pourraient se dérouler en parallèle. Enfin, une commission d'enquête est un exercice onéreux et sa structure n'est pas permanente puisqu'elle est mise en place le temps de la réalisation de son mandat. »

La Commission a-t-elle été une bonne chose? « Sans commenter spécifiquement sur la Commission Charbonneau comme telle, souligne une Me Cossette fidèle à son devoir de réserve, je crois que l'exercice d'une réflexion de haut niveau sur l'industrie de la construction aura été salutaire. Cette réflexion a démontré le courage de notre société de faire face à un côté plus obscur dans la façon d'opérer dans le domaine de la construction et sa volonté de redéfinir les valeurs québécoises en matière d'intégrité et d'éthique. »

L'éthicien René Villemure de son côté est critique : « La Commission a permis de mettre à jour des manquements, des stratagèmes, mais je doute qu'elle donne de véritables résultats. Quant à moi, je préfère les enquêtes policières. Une commission d'enquête, ça ne met personne en prison et ça éclabousse beaucoup de gens qui ne le méritent pas. Et puis, avec les médias sociaux, ces exercices sont devenus de véritables

« Évidemment, il est toujours possible de bonifier le régime en place, indique Me Marie Cossette. Toutefois, je pense que les règles et les structures déjà adoptées permettent un encadrement adéquat dans la mesure où les individus qui doivent voir à leur mise en oeuvre sont animés par des valeurs d'intégrité. Peu importe la réglementation, si les personnes responsables à chaque étape du processus n'ont pas la volonté d'adopter une culture éthique et d'intégrité, le résultat ne sera pas celui souhaité. »

télé-réalités. Un Lino Zambito s'est vu transformé en vedette de l'écran.»

## Un climat de méfiance ?

«La Commission Charbonneau a laissé une triste image du monde de la construction, souligne le spécialiste des relations publiques Bernard Dagenais. Il ne pouvait pas en être autrement car elle n'a interrogé que des gens accusés ou soupçonnés de malversations. Elle a aussi démontré que des individus sans scrupule ont pu spolier les fonds publics, et dès lors les citoyens, avec des complicités, à tous les niveaux politiques. Peu importe que les soupçons n'aient touché qu'une proportion extrêmement faible des acteurs du monde de la construction et de la politique, c'est tout le monde de ces milieux qui a été éclaboussé. Le grand public ne s'interroge pas à savoir si les pratiques de quelques grandes firmes de construction dénoncées par la Commission constituent l'exception ou la pratique courante de toute l'industrie, il a été baigné pendant des mois dans un climat médiatique de suspicion.»

Bernard Dagenais est d'avis qu'il en est résulté beaucoup de méfiance envers l'industrie de la construction et la classe politique. «Mais encore faut-il apporter quelques précisions, ajoute-t-il. Depuis une décennie, les multiples sondages portant sur la confiance que le public accorde à la grande entreprise et au niveau politique de tous horizons ne sont guère élogieux. Les scandales, malversations et négligences de la grande entreprise reviennent de façon périodique. Des chaînes alimentaires qui distribuent de la nourriture impropre à la consommation et qui créent la mort (Maple Leaf), des comportements bancaires déplorables (les grandes banques ont été condamnées à près de 50 milliards d'amendes pour avoir trompé leurs clients), des médicaments nocifs mis en vente en toute connaissance de cause (le Viox), des entreprises dévastant l'environnement (sables bitumineux), il n'y a pas un mois où un volet ou l'autre de la grande entreprise n'est pris à partie. Le monde de la construction n'y a pas échappé. Sur le plan politique, ce n'est guère plus reluisant. Pendant deux ans, le premier ministre du Québec a refusé de tenir une commission d'enquête sur l'industrie de la construction affirmant qu'il n'en voyait pas la nécessité. La Commission Gomery a mis à jour le scandale des commandites. Un lieutenant-gouverneur, un ex-premier ministre d'une province, des sénateurs, des ministres, des députés, des maires font face à des accusations et des condamnations de toute nature, en ce moment même. Et chaque jour une personnalité politique affirme avec conviction des propos inappropriés. Il ne faut donc pas s'étonner de constater que le monde de la grande entreprise et du politique alimente de façon continue une mauvaise image à laquelle il ne peut plus échapper.»

> «Il ne faut pas confondre l'être et le paraître. L'image est une chose, l'éthique en est une autre. A-t-il été véritablement question d'éthique à la Commission Charbonneau ? «On a beaucoup entendu le mot, souligne René Villemure. J'ai vérifié il y a quelque temps l'occurrence des mots à la Commission. Ingénieur était premier, et éthique se retrouvait au 3e ou 4e rang, c'est-à-dire en haut de la liste. Mais en a-t-on vraiment parlé ?»

Et les conséquences proprement juridiques de la Commission Charbonneau, quelles sont-elles au moment où l'on se parle? «Les travaux de la Commission n'entraînent pas de conséquences juri-

Me Marie Cossette, spécialiste en droit de la construction, Associée au sein du Cabinet Lavery.

Bernard Dagenais, professionnel des relations publiques, est président du conseil d'administration de l'agence de communication Préambule

diques directes sur le plan de la responsabilité, répond Me Cossette. Toutefois, ils ont été le prétexte pour les gouvernements péquiste et libéral de mettre en place plusieurs nouvelles lois qui encadrent mieux les marchés publics, lorsque pertinent de le faire. L'introduction de ces nouvelles balises et organes de réglementation assureront une pérennité aux travaux de la Commission. Une certaine prudence est néanmoins de mise puisqu'une sur-réglementation pourrait paralyser l'industrie déjà mise à mal par les révélations qui ont terni sa réputation.»

Quant aux recommandations qui restent à venir, Me Cossette ne peut dire jusqu'où elles iront, mais souligne que le gouvernement devra mesurer l'impact avec soin de ses réformes avant de les appliquer: «Le gouvernement fera comme dans les autres situations où un rapport contenant des recommandations lui est remis: il devra soupeser le côté pratique afin de ne pas paralyser l'industrie. On peut penser qu'il aura une ouverture à faire l'exercice avec rigueur compte tenu de l'intérêt qui fut accordé aux travaux par la population.»

## De l'image à l'éthique

Les médias ont-ils fait un bon travail? «Les médias, note Me Cossette, sont un maillon essentiel et incontournable dans une commission d'enquête publique puisque c'est par leur entremise que la population peut suivre les audiences et en comprendre les faits saillants. Ceci étant, les médias créent aussi parfois une surenchère qui peut attaquer injustement la réputation d'un individu ou d'une entité. Il est difficile de se prononcer dans le présent cas puisque les travaux se sont étendus sur une longue période et que la qualité de la couverture a donc fluctué.»

Mais l'image de l'industrie, l'image précise qui existe dans la tête des gens, la connaît-on vraiment? Bernard Dagenais en doute: «Qu'un courant négatif ait circulé sur l'industrie de la construction est indéniable, indique-t-il, mais a-t-on fait des sondages pour en constater l'exactitude et l'ampleur auprès de différents publics? Auprès de quel public est-il important que l'industrie de la construction se recompose d'abord une image? Si l'on tient pour acquis que c'est l'état des routes et la disponibilité des budgets qui commandent les contrats d'entretien et de réfection des routes, l'État aura encore besoin des entreprises en construction de routes pour ce faire, même couvertes d'un voile de honte. En

René Villemure est éthicien et chasseur de tendances. Il a fondé l'Institut québécois d'éthique appliquée, Éthikos et BoaRdethics.

communication, on apprend à se méfier de consacrer des énergies à polir une image auprès de différents publics sans en justifier au préalable la nécessité. Comment peut-on affirmer que la population a perdu confiance en l'industrie de la construction si on n'a pas fait des sondages depuis quelques années pour suivre l'évolution de leur perception. Et si on apprenait que la population a perdu confiance, a-t-on évalué quelles étaient les vraies conséquences d'une telle désaffection? Est-ce que la perception du grand public a une réelle influence sur l'importance du chiffre d'affaires de cette industrie? Et si le public à séduire se limitait aux décideurs politiques? Dès lors, quelle est la perception de ce dernier public, lui-même complice des errements qu'on attribue à l'industrie? Le déficit d'image que subit l'industrie de la construction, que ce soit à cause des entrepreneurs, des syndicats, des ingénieurs, des acteurs politiques ou des médias, dépend d'une foule de facteurs et d'acteurs.»

Mais il ne faut pas confondre l'être et le paraître. L'image est une chose, l'éthique en est une autre. A-t-il été véritablement question d'éthique à la Commission Charbonneau? «On a beaucoup entendu le mot, souligne René Villemure. J'ai vérifié il y a quelque temps l'occurrence des mots à la Commission. Ingénieur était premier, et éthique se retrouvait au 3e ou 4e rang, c'est-à-dire en haut de la liste. Mais en a-t-on vraiment parlé? Tous connaissent le mot, mais personne ne sait ce que c'est. L'éthique, c'est le sens donné à notre conduite et nos actions. C'est un élément crucial de la culture d'une entreprise ou d'une organisation. À la Commission, on a parlé de règles plus que de culture. L'ingénieur Luc Leclerc est une exception lui qui a déclaré qu'à la Ville de Montréal, "ça fonctionnait comme ça". Il faisait référence à une culture, même si elle était déficiente. La Commission a montré les manquements, mais elle n'a pas été à la source, c'est-à-dire à la culture qui explique ces manquements.»

«La Commission Charbonneau a laissé une triste image du monde de la construction, souligne le spécialiste des relations publiques Bernard Dagenais. Il ne pouvait pas en être autrement car elle n'a interrogé que des gens accusés ou soupçonnés de malversations. Elle a aussi démontré que des individus sans scrupule ont pu spolier les fonds publics, et dès lors les citoyens, avec des complicités, à tous les niveaux politiques.»

AQTr
L'expertise en transport

Association québécoise des transports

TransForm
Centre de formation de l'AQTr

FORMATION
GESTION DE LA MISE EN ŒUVRE DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET MUNICIPALES

**Durée :** 2 jours/cours | **Coût :** 220 $*/cours ou 473 $

Clientèle cible : surintendants et contremaîtres, surveillants, responsables du contrôle de qualité et concepteurs ayant 10 ans ou moins d'expérience sur un chantier.
**INF-101 Travaux sous la ligne d'infrastructure**
**INF-102 Travaux au-dessus de la ligne d'infrastructure**

Suite à cette formation, une attestation de participation est émise aux participants. Si cette formation est liée à l'exercice de vos fonctions, elle est admissible aux fins du Règlement sur la formation continue obligatoire des ingénieurs.

**Cette formation est offerte dans les villes suivantes :**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Baie-Comeau | Montréal | Sept-Îles | Trois-Rivières |
| Drummondville | Québec | Sherbrooke | Val-D'Or |
| Gatineau | Rimouski | St-Jérôme | |
| Gaspé | Saguenay | | |

acie association des consultants et laboratoires experts
Ingénierie des sols et matériaux
Géoenvironnement
Toiture et étanchéité

Association des ingénieurs-conseils du Québec

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec
ACRGTQ

Transports Québec

La réalisation du programme a été rendue possible grâce à une contribution financière de Infrastructures-Transport.
Infrastructures TRANSPORT

Avec l'aide financière de :
Commission des partenaires du marché du travail Québec

**RENSEIGNEMENTS :**
514 523.6444, poste 412
**www.AQTr.qc.ca**

** Des conditions s'appliquent.*

5936172

La solution la plus simple n'est-elle pas que les bureaux d'ingénieurs, les entreprises dans le domaine de la construction, ainsi que les organisations patronales et syndicales impliquées dans cette industrie mettent en place des codes d'éthique? René Villemure émet des réserves : « La plupart des codes d'éthique sont en réalité des codes de déontologie, signale l'éthicien. Il existe trois ou quatre modèles de codes, surtout inspirés des Anglo-Saxons, et en particulier de la loi *Sarbanes-Oxley* adoptée aux États-Unis en 2002, à la suite des divers scandales financiers du début des années 2000. Soit que l'on propose une liste de règles, soit que l'on rédige un texte qui ressemble à un mini-projet de loi. C'est un code d'éthique sans éthique dans lequel on parle surtout de structures et des grosses fautes à éviter. Le mot éthique est d'ailleurs tellement galvaudé. J'ai une alerte Google sur ce terme. J'ai reçu des liens au sujet de vêtements éthiques ; j'ai même vu des poissons éthiques ! L'éthique est célèbre surtout par son absence. On ne parle d'elle que sous l'angle des manquements. C'est plus facile que de dire ce qu'elle est vraiment. Faites l'expérience d'interroger le personnel d'une entreprise ou les membres d'une association professionnelle au sujet de leur code d'éthique. Dans beaucoup de cas, ils ignoreront tout simplement qu'un tel code d'éthique existe chez eux et ceux qui le savent résumeront tout de travers ce code qu'ils sont pourtant supposés connaître et appliquer. Une éthique pourrait très bien se résumer à « Faites le bien » ou à la devise de Google : « Don't be evil ». Nos codes d'éthique au contraire sont un peu des fourre-tout, remplis de prescriptions sans lien les unes avec les autres. Il faut sans doute dans notre contexte nord-américain se donner un code d'éthique, mais sans oublier que la culture est plus importante que n'importe quel code. Celui-ci peut être le reflet d'une culture et de valeurs, il ne peut les remplacer. Les Anglo-Saxons ont souvent des codes d'éthique, mais il y en a très peu en Allemagne ou au Japon, et pourtant le « Made in Germany » ou le « Made in Japan » sont des gages de qualité et de fiabilité. »

Alors, pour améliorer le comportement des principaux acteurs, faut-il changer la réglementation, le mode d'octroi des contrats ou les normes administratives ? Faudrait-il encore de nouvelles structures ? « Évidemment, il est toujours possible de bonifier le régime en place, indique M^e^ Cossette. Toutefois, je pense que les règles et les structures déjà adoptées permettent un encadrement adéquat dans la mesure où les individus qui doivent voir à leur mise en œuvre sont animés par des valeurs d'intégrité. Peu importe la réglementation, si les personnes responsables à chaque étape du processus n'ont pas la volonté d'adopter une culture éthique et d'intégrité, le résultat ne sera pas celui souhaité. Quant au cadre légal, nous verrons si de nouvelles règles sont préconisées, comme en matière de protection des dénonciateurs par exemple. Ceci étant, je crois que l'enjeu véritable pour les entreprises est de développer une culture éthique et d'intégrité à tous les échelons de sa hiérarchie. C'est vraiment à ce niveau que la différence se fera sentir. »

## Des solutions ?

Mais pourquoi faut-il être honnête ? « En dix-huit ans de pratique, c'est la première fois qu'on me pose cette question, rétorque l'éthicien René Villemure en souriant. Et c'est une bonne question à laquelle je vais répondre tout simplement : parce que ça coûte moins cher. On se sauve ainsi des frais de litige, d'encadrement, des causes de chicane : au bout du compte, c'est payant. À l'inverse, quand on est malhonnête ou quand on nous croit malhonnête, des mécanismes de contrôle sont mis en place, payés par l'entrepreneur et par toute la société. Tout le monde est perdant. Quand la malhonnêteté est générale, tout coûte plus cher. Il y a un coût à la malhonnêteté réelle ou supposée. Car le soupçon fait aussi mal que le fait avéré. Et la transparence, dont on parle souvent, ne résout rien sans la confiance. » Alors comment améliorer l'éthique d'une organisation ? « La culture d'entreprise est à l'image des leaders, répond René Villemure. Ce sont les patrons qui doivent d'abord donner l'exemple. Ce ne sont pas le magasinier ou la secrétaire qui sont à l'origine des contributions politiques illégales dans les bureaux d'ingénieurs-conseils, mais les grands patrons. C'est eux d'abord qui doivent démontrer qu'ils sont intègres et qu'il n'y a pas d'incohérence entre ce qu'ils disent et ce qu'ils font. Un code d'éthique aussi sévère soit-il qui n'est pas respecté par le patron n'a plus aucune autorité. Notre individualisme a des effets pervers. La correction par les pairs ne se fait plus. Les conseils d'administration devraient avoir ce rôle de guide et de gardien de l'éthique. La pire des stratégies est de détourner les yeux. Nos manquements à l'éthique viennent souvent d'une volonté d'avoir des avantages à court terme aux dépens d'une relation à long terme. En bout de ligne, nos relations en sont viciées. Pour en sortir, il faut une suite d'actions claires, efficaces, démontrables. La confiance, ça ne s'achète pas. Ça se perd rapidement et ça prend du temps pour la reconquérir. Il faut du temps aussi pour établir au sein d'une organisation une culture éthique. Les formules toutes faites ne suffisent pas. »

Et l'image, comment l'améliorer ? Le spécialiste des relations publiques Bernard Dagenais n'hésite pas à lier étroitement l'image à l'éthique : « C'est à chaque partenaire, explique-t-il, de définir les objectifs qu'il vise et d'articuler ses communications autour d'un public cible dûment identifié et d'une tâche prioritaire définie qui ne peut pas être de reconstruire une image. La recherche d'une meilleure image ne doit jamais être un objectif. Elle constitue un moyen ou une stratégie pour rencontrer un objectif opérationnel. Et si cet objectif était d'assainir les mœurs souvent décriées du monde de la construction, comme la collusion, la corruption, la négligence, l'absence de sécurité des travailleurs, l'intimidation sur les chantiers, l'image de cette industrie s'en trouverait automatiquement bonifiée sans avoir recours à des campagnes de maquillage futiles. Une stratégie d'image sans un changement profond de comportement reste artificielle. » •

# CONCILIER ÉTHIQUE ET CONTRATS PUBLICS, UN GAGE DE PROSPÉRITÉ

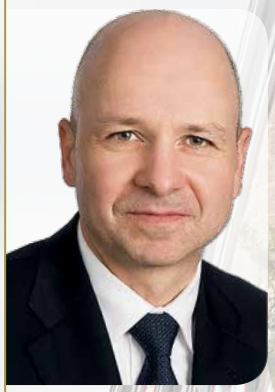
## Entretien avec Yves Ouellet, secrétaire du Conseil du trésor

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

*Par Jean Brindamour*

Les avantages d'une conciliation de l'éthique et des contrats publics ne se résument pas à des aspects uniquement moraux, aussi fondamentaux puissent-ils être. Il en va aussi d'une question de prospérité à la fois durable et équitable. Pour en discuter, ConstAs a rencontré Yves Ouellet, secrétaire du Conseil du trésor.

L'éthique est l'affaire de tous. Tant les responsables de la gestion contractuelle que les entreprises doivent demeurer vigilants, et cela, de manière durable. L'intégrité agit positivement sur la culture des organisations et, avec de saines règles de gouvernance, renforcent la confiance de la population dans l'Administration.



Yves Ouellet, secrétaire du Conseil du trésor.

*D'abord un mot, monsieur Ouellet, sur votre fonction. Comme secrétaire du Conseil du trésor, vous avez (corrigez-moi si je me trompe), le statut de sous-ministre. Quelles sont, en quelques mots, vos fonctions et vos responsabilités ?*

R Mon rôle est de diriger le Secrétariat du Conseil du trésor, qui est l'appareil administratif qui soutient les activités du Conseil du trésor et qui assiste son président dans l'exercice de ses fonctions. Les analyses et les recommandations que le Secrétariat fournit au Conseil du trésor permettent à son président ainsi qu'aux ministres qui en sont membres de veiller à une allocation et à une gestion optimale et équitable des ressources du gouvernement ainsi qu'à une saine gestion contractuelle. Le Secrétariat accompagne également les ministères et organismes en ces matières.

Q *J'aimerais explorer le thème des rapports entre éthique et contrats publics. D'abord, en cette matière, y a-t-il un avant et un après Commission Charbonneau ou s'agira-t-il simplement de resserrer ou de mieux appliquer des règles déjà existantes ?*

R Beaucoup de travail a été fait au cours des dernières années pour s'assurer d'une gestion toujours plus rigoureuse des contrats accordés par l'État. Des lois, des règlements, l'obligation de reddition

de comptes et diverses mesures pour accroître la transparence ont été adoptés ou mis en place pour reconnaître les saines pratiques et favoriser l'intégrité.

L'éthique est l'affaire de tous les acteurs concernés par les contrats publics et elle dépasse la stricte observance des règles. Les responsables de la gestion des contrats publics et les entreprises privées doivent travailler ensemble pour renforcer la confiance de la population dans le processus et s'assurer que les deniers publics sont utilisés de manière rigoureuse.

**Q** *Y a-t-il moyen de résumer en quelques règles simples l'éthique en matière de contrats publics ?*

**R** Les valeurs ou les principes contenus dans la *Loi sur les contrats des organismes publics* (LCOP) ont fait l'unanimité lors de l'adoption de cette loi par l'Assemblée nationale. Ils exigent de tous les intervenants l'adoption de comportements visant à assurer :

- La confiance de la population dans les marchés publics en attestant l'intégrité des concurrents ;
- La transparence des processus contractuels ;
- Le traitement intègre et équitable des concurrents ;
- La possibilité pour les concurrents qualifiés de participer aux appels d'offres publics ;
- La mise en place de procédures efficaces et efficientes comprenant une analyse rigoureuse des besoins ;
- La reddition de comptes fondée sur l'imputabilité des dirigeants d'organismes et la saine gestion des fonds publics.

Tous les acteurs se doivent d'agir, en matière d'attribution ou de réalisation des contrats publics, dans le respect de ces principes éthiques.

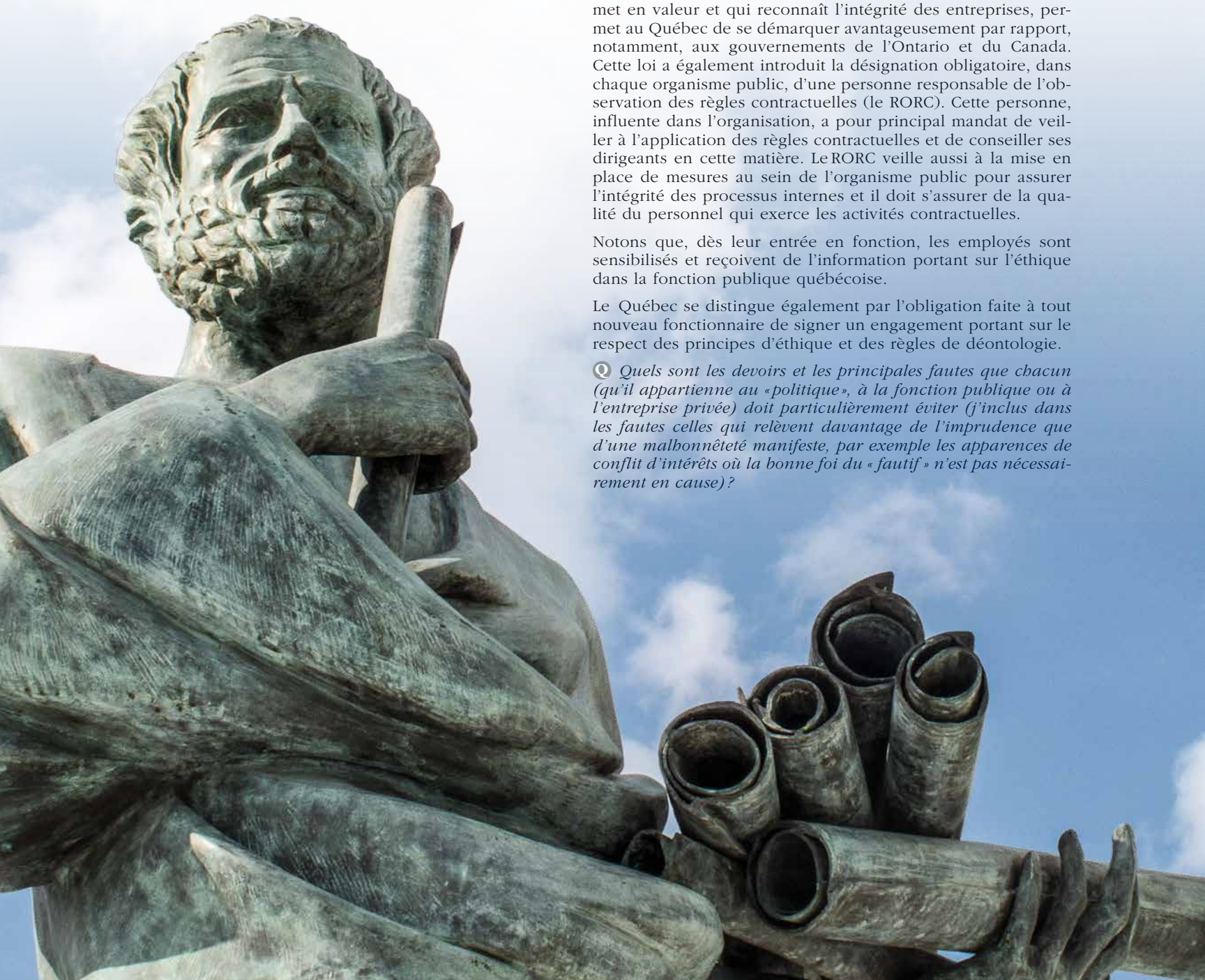
**Q** *Sur cette grande question de l'éthique et des contrats publics, y a-t-il des pratiques différentes entre les provinces ou entre les provinces et le gouvernement fédéral ?*

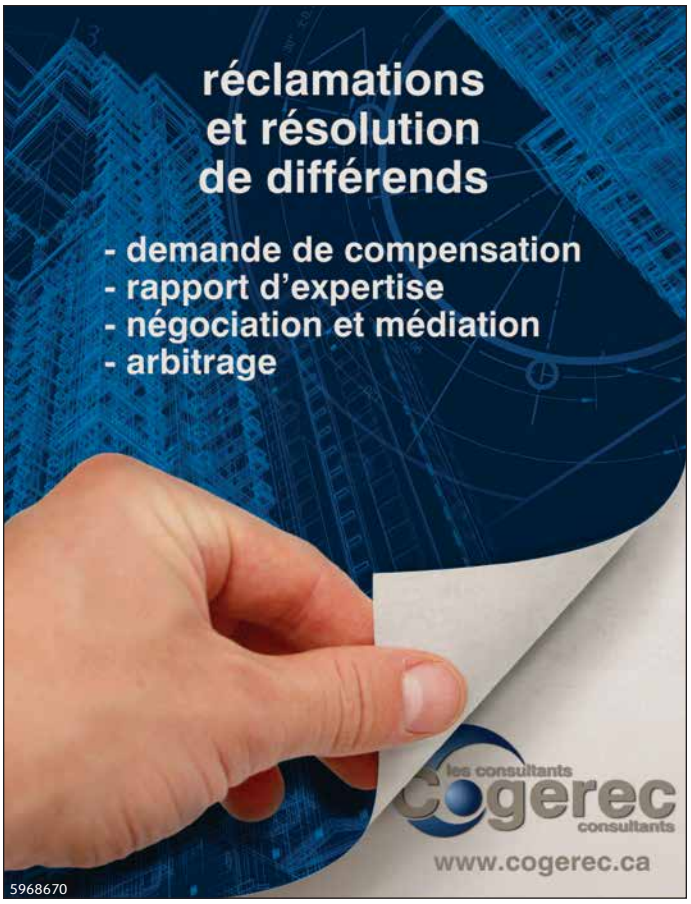
**R** La *Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics*, qui met en valeur et qui reconnaît l'intégrité des entreprises, permet au Québec de se démarquer avantageusement par rapport, notamment, aux gouvernements de l'Ontario et du Canada. Cette loi a également introduit la désignation obligatoire, dans chaque organisme public, d'une personne responsable de l'observation des règles contractuelles (le RORC). Cette personne, influente dans l'organisation, a pour principal mandat de veiller à l'application des règles contractuelles et de conseiller ses dirigeants en cette matière. Le RORC veille aussi à la mise en place de mesures au sein de l'organisme public pour assurer l'intégrité des processus internes et il doit s'assurer de la qualité du personnel qui exerce les activités contractuelles.

Notons que, dès leur entrée en fonction, les employés sont sensibilisés et reçoivent de l'information portant sur l'éthique dans la fonction publique québécoise.

Le Québec se distingue également par l'obligation faite à tout nouveau fonctionnaire de signer un engagement portant sur le respect des principes d'éthique et des règles de déontologie.

**Q** *Quels sont les devoirs et les principales fautes que chacun (qu'il appartienne au « politique », à la fonction publique ou à l'entreprise privée) doit particulièrement éviter (j'inclus dans les fautes celles qui relèvent davantage de l'imprudence que d'une malhonnêteté manifeste, par exemple les apparences de conflit d'intérêts où la bonne foi du « fautif » n'est pas nécessairement en cause) ?*






**R** Le respect des lois et règlements, et surtout le respect de l'esprit de la LCOP, doit demeurer une préoccupation constante pour les organismes publics. Les grands principes de la Loi comme l'intérêt public, la transparence, le traitement équitable et intègre des fournisseurs et la reddition de comptes devraient toujours guider les responsables de la gestion contractuelle dans leurs choix.

L'éthique est l'affaire de tous. Tant les responsables de la gestion contractuelle que les entreprises doivent demeurer vigilants, et cela, de manière durable. L'intégrité agit positivement sur la culture des organisations et, avec de saines règles de gouvernance, renforcent la confiance de la population dans l'Administration.

**Q** *Y a-t-il un risque que des exigences éthiques, valables en elles-mêmes, alourdissent indûment l'appareil administratif et ralentissent l'activité économique, avec les conséquences négatives que cela peut entraîner, surtout si ces règles sont appliquées à tort et à travers dans un climat de méfiance généralisée ?*

**R** Encourager l'éthique et l'intégrité dans les marchés publics, comme le fait notamment la *Loi sur l'intégrité en matière de contrats*, mène à une saine concurrence.

Cette loi permet de reconnaître les entreprises exemplaires et d'inciter certaines autres à améliorer leur gouvernance et leur manière de mener des affaires, ce qui nous permettra de récolter collectivement des bénéfices à long terme. •

# PRENEZ LE VIRAGE VERT AVEC L'HUILE CAT BIO!

## CONFIEZ NOUS LA CONVERSION À L'HUILE BIODÉGRADABLE DE VOTRE ÉQUIPEMENT et

**économisez sur le coût de l'huile 30%** + **obtenez** 10 analyses des fluides* dans le laboratoire S•O•S

**Pourquoi choisir l'huile biodégradable HYDO Advanced pour vos systèmes hydrauliques ?**

- Excellente résistance à l'oxydation
- Bonne propriété anti-usure
- Utilisable hiver comme été (-30°C à 40°C)
- Intervalles de changement d'huile prolongés

Pour obtenir plus de détails, communiquez avec nous.

**1 866 880-8294 | hewitt.ca**

* Certaines conditions s'appliquent. L'offre est valide du 15 janvier au 15 avril 2015 sur le territoire de Hewitt Équipement seulement. L'offre est conditionnelle à la conversion à l'huile biodégradable dans les atelier Hewitt. Sujet à changement sans préavis.

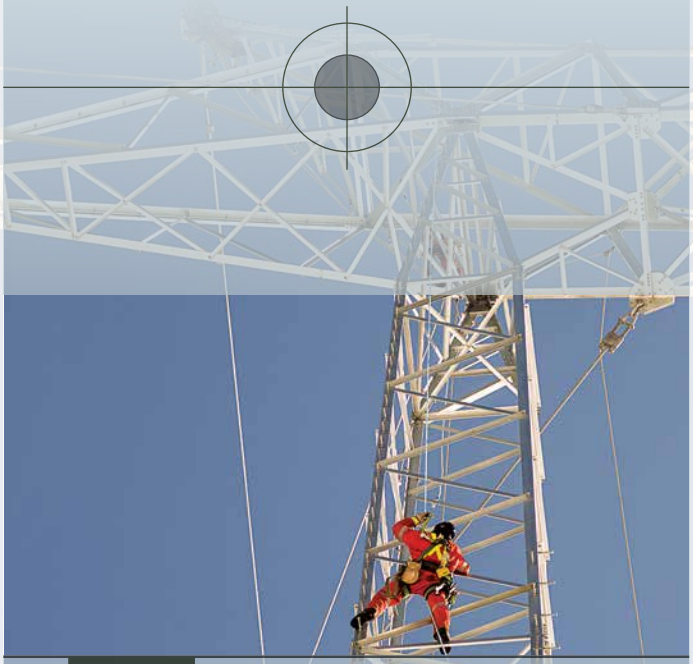
Hewitt CAT

***Service par Excellence***

PS 01-15

# CONSTRUIRE LE PRÉSENT EN TOUTE SÉCURITÉ

## Tour d'horizon avec Réal Laporte



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

*Par Stéphan Rosa*

**Hydro-Québec Équipement et services partagés (HQE) conçoit et procède à la réfection et à l'aménagement d'équipements de production et de transport d'électricité pour ses deux clients Hydro-Québec Production et Hydro-Québec TransÉnergie. Son président, Réal Laporte a fait le point lors du 71e Congrès de l'ACRGTQ sur les chantiers en cours et l'approche de l'entreprise dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail.**

Réal Laporte, Président d'Hydro-Québec Équipement et services partagés, et PDG de la SEBJ
Crédit photo : Gracieuseté HQE

« Nous avons entrepris le plus important projet de construction actif du Canada avec l'aménagement du Complexe de la Romaine sur la Basse-Côte-Nord. Ce projet est la construction d'un complexe hydroélectrique de 1550 MW, composé de quatre aménagements, ainsi qu'une route permanente de plus de 150 km qui reliera la route 138 à la zone d'implantation des ouvrages », rappelle Réal Laporte. « La première étape de ce complexe de 6,5 milliards de dollars repose sur la construction de l'aménagement de la Romaine-2. Pour relier ce projet à notre vaste réseau de transport, plus de 200 km de lignes de transport sont déjà construites. Ce projet démarré en 2009 s'achèvera en 2020. »

### Quelques nouvelles des sites

À ce jour la Romaine-2 est la première centrale en exploitation sur les quatre programmées dans le vaste projet sur la rivière Romaine. À la suite de la mise en eau du réservoir en mai dernier, puis l'installation des équipements, on a procédé à la mise en service de la centrale de la Romaine-2. Suivront en 2015 les travaux de finition comme le réaménagement et le nettoyage des sites.

« La Romaine-1 est le deuxième aménagement qui est en construction », poursuit le président de HQE. « Les travaux de bétonnage (conduites forcées, évacuateur de crues, prise d'eau) se sont achevés en 2014. Le bâtiment de la centrale est

fermé. Nous nous concentrons actuellement sur les installations mécaniques et électriques intérieures. La mise en eau de la galerie de dérivation en février dernier a permis de réaliser l'essentiel de la construction du barrage en 2014. Il sera achevé tôt en 2015. »

Selon ses propos, les travaux se poursuivent sur plusieurs fronts sur le chantier de la Romaine-3. Entamés en 2014, les travaux préparatoires à la construction du barrage, de la digue B3, de l'évacuateur de crues et de la prise d'eau se poursuivront jusqu'en 2016. « La mise en service de la dérivation provisoire a eu lieu en : juin 2014 », ajoute-t-il. « L'excavation des 1 700 mètres de galerie d'amenée a démarré cet été, et le déboisement du réservoir se poursuit cet hiver. L'excavation de la centrale et du canal de fuite sont également achevés. »

« On commencera les travaux du barrage et la réalisation du bâtiment de la centrale dès 2015. Parmi les faits saillants de l'année écoulée, un premier appel de propositions sur maquette virtuelle 3D a été réalisé. On vient d'ailleurs d'attribuer le contrat pour la construction de la centrale de la Romaine-3. On vise la fermeture de la centrale pour la fin de l'année 2015. Ceci nous permettra de procéder aux travaux à l'intérieur pendant l'hiver 2015-2016. »

« Quant à la Romaine-4, on a amorcé les premiers travaux de conception fin 2014 et on réalisera l'ingénierie en 2015. En parallèle, nous œuvrons à l'expansion du réseau de transport vers la Minganie afin, notamment, de raccorder les centrales de la Romaine. »

## Le défi de la sécurité

« En termes d'enjeux importants pour les projets, Il était important d'aborder nos performances dans le dossier Santé et sécurité au travail », rappelle Réal Laporte. « Nous sommes actifs sur plus de 1 000 chantiers petits et grands partout au Québec. Sur nos chantiers, les travailleurs doivent évoluer dans un environnement sécuritaire. Notre certification à la norme internationale OHSAS 18001, notamment, témoigne de notre engagement à assurer la santé et la sécurité du personnel sur nos chantiers et elle contribue à nos résultats fort enviables dans le domaine. »

« Toutefois, nous avons fait face au premier trimestre de 2014 à un peu plus d'accidents avec perte de temps que ces dernières années », admet-il. « Même un seul accident est toujours un accident de trop ! C'est notre culture d'entreprise, mais, malgré ce fait, la moyenne annuelle s'est bien rétablie les trois trimestres suivants pour atteindre de bons résultats annuels. »

« Nous devons continuer à nous améliorer, tous ensemble : C'est un travail d'équipe. Il ne faut pas oublier que nos chiffres affichent un taux de fréquence sept fois moindre que la moyenne dans l'industrie de la construction au Québec. Et nous en sommes plutôt fiers même si je répète qu'un seul accident en est toujours un de trop », insiste le président Laporte. « C'est en tout cas le message que je tenais à faire passer lors de mon allocution au Congrès. »

« Parmi les projets en travaux, conclut-il, nous mettons à niveau les postes et les lignes de transport, mais aussi nous procédons à la réfection de centrales. » •

À LA SUITE DE LA MISE EN EAU DU RÉSERVOIR EN MAI DERNIER, PUIS L'INSTALLATION DES ÉQUIPEMENTS, ON A PROCÉDÉ À LA MISE EN SERVICE DE LA CENTRALE DE LA ROMAINE-2. CRÉDIT PHOTO : GRACIEUSETÉ HQE

Béton Barrette inc.
Votre partenaire!
• CONCASSAGE ET TAMISAGE
• BÉTON - AGRÉGATS
• DÉNEIGEMENT
1000, boul. Barrette, C.P.208
Val-d'Or (Qc) J9P 4P3
Tél. 819.825.8112
Fax. 819.825.3055
info@betonbarrette.qc.ca
www.betonbarrette.qc.ca
5961157
3 usines mobiles de concassage pouvant être déplacées partout au Québec
Production sur place de concassage et d'agrégats pour routes, mines et travaux spécifiques
Béton Barrette s'adapte aux besoins du client et est en mesure de donner un service personnalisé
FONDÉE EN 1960

La construction d'un complexe hydroélectrique de 1550 MW sur la Romaine en Basse-Côte-Nord est le plus important projet de construction actif du Canada. Crédit photo : Gracieuseté HQE

La Romaine-2 est la première centrale en exploitation sur les quatre programmées. Crédit photo : Gracieuseté HQE

## UNE CULTURE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

« Le respect de l'environnement et l'acceptabilité sociale des projets sont importants pour Hydro-Québec », affirme Réal Laporte. « À Hydro-Québec, on parlait déjà d'environnement, de minimiser les impacts négatifs et maximiser les effets positifs des projets il y a plusieurs décennies. L'entreprise a intégré depuis des décennies la démarche de se soucier de l'environnement dès la conception des projets. Pour ce faire, nous travaillons en collaboration avec les décideurs et utilisateurs du territoire. »

« C'est un fait trop peu connu du grand public, mais nous disposons d'une équipe de spécialistes en archéologie, anthropologie, sociologie, biologie, cartographie, géomatique, etc.; des experts à l'avant-garde des pratiques dans leurs domaines respectifs. Hydro-Québec a développé ainsi une grande connaissance du territoire. L'entreprise profite de ces expertises pour maximiser les aspects environnementaux dans les critères de conception de ses projets. Hydro-Québec est le reflet de la société actuelle et dont font aussi partie tous nos employés. La volonté de mieux intégrer nos projets est donc toujours présente pour le bénéfice des générations actuelles et futures. »

Plus de 200 km de lignes de transport sont déjà construites pour relier le projet de la Romaine-2 au vaste réseau de transport d'Hydro-Québec. Crédit photo : Gracieuseté HQE

## HYDRO-QUÉBEC EN CHIFFRES

Avec 1 800 employés actifs, Hydro-Québec affiche un volume d'activité de 2,6 milliards de dollars en 2014, consacrés à la réalisation de plus de 1000 projets de toute envergure dans les secteurs de la production et du transport d'électricité. Plusieurs projets d'équipement sont en cours au sein du parc existant d'Hydro-Québec, qui comporte entre autres :

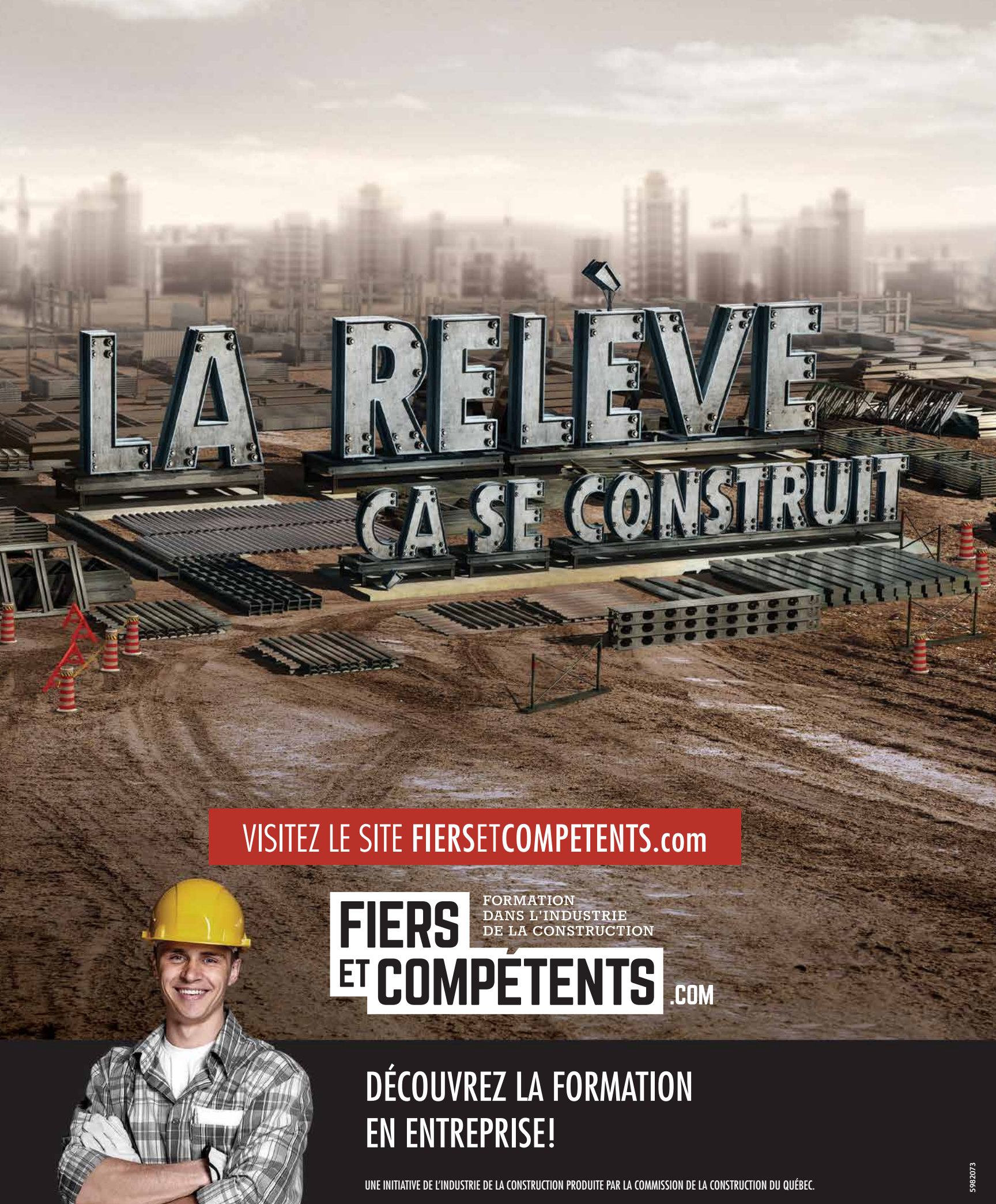
61 centrales hydroélectriques ;

753 barrages et ouvrages régulateurs ;

33 885 km de lignes de transport ;

527 postes de transformation.

L'excavation des 1700 mètres de galerie d'amenée a démarré cet été sur le chantier de la Romaine-3. Crédit photo : Gracieuseté HQE


LA RELÈVE
CA SE CONSTRUIT
VISITEZ LE SITE FIERSETCOMPETENTS.com
FIERS ET COMPÉTENTS .COM
FORMATION DANS L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION
DÉCOUVREZ LA FORMATION EN ENTREPRISE!
UNE INITIATIVE DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION PRODUITE PAR LA COMMISSION DE LA CONSTRUCTION DU QUÉBEC.
5982073

# UN MINISTÈRE DES TRANSPORTS EN PLEINE ÉVOLUTION

## Entretien avec le ministre Robert Poëti

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

*Par Jean Brindamour*

Élu pour la première fois député de la circonscription de Marguerite-Bourgeoys aux élections générales du 4 septembre 2012, Robert Poëti a été nommé ministre des Transports et ministre responsable de la région de Montréal dans le gouvernement Couillard à la suite de la victoire libérale du 7 avril 2014. Nous l'avons rencontré pour discuter du bilan, des projets et des nouvelles façons de faire de son ministère.

Robert Poëti, ministre des Transports et ministre responsable de la région de Montréal

**Q** *Monsieur le ministre, on vous a confié, le 23 avril 2014, un ministère crucial pour tout gouvernement, le ministère des Transports (MTQ). Pouvez-vous nous faire un bilan de la situation au MTQ au moment où vous êtes devenu ministre?*

**R** Je suis arrivé à la tête du ministère des Transports dans une dynamique de changement et d'évolution, notamment à l'égard de ses façons de faire. Notre gouvernement a fait de l'intégrité l'un des fondements de son action. Plus que jamais les Québécois ont des attentes élevées par rapport à leur administration publique. Depuis mon arrivée, nous consolidons la confiance des Québécois face au MTQ et développons une fierté par rapport à la vaste expertise québécoise en matière de transport.

**Q** *Lors de votre nomination, vous avez déclaré que vous demanderiez au Conseil du trésor que le MTQ soit exempté du gel de l'embauche imposé à l'ensemble des ministères par le nouveau gouvernement. Avez-vous eu satisfaction à cet effet?*

**R** Une dérogation au gel d'embauche pour le recrutement d'ingénieurs, de techniciens des travaux publics et d'ouvriers a été obtenue afin d'assurer la pérennité du réseau routier, la sécurité des usagers et la poursuite adéquate des chantiers déjà débutés. Le MTQ poursuit donc ses concours pour recruter des candidats pour ces corps d'emploi et ainsi renforcer l'expertise interne du Ministère.

**Q** *Un mot sur la révision du mode d'attribution des contrats publics, en particulier concernant les contrats d'infrastructures mis en branle par le précédent gouvernement. Depuis le 24 octobre dernier, le seuil provincial obligeant à obtenir une autorisation des marchés*

*financiers pour un contrat public est de 5 000 000 $. Pour les contrats avec la Ville de Montréal, il est de 100 000 $, et de 25 000 $ pour les sous-contrats. Pourquoi votre collègue Martin Coiteux, le président du Conseil du trésor, a-t-il cru nécessaire de resserrer davantage les règles, et est-ce que cela ne risque pas de surcharger un système déjà menacé par la lourdeur administrative?*

**R** L'intégrité est primordiale pour le gouvernement du Québec et le ministère des Transports. La rigueur administrative ne rime pas automatiquement avec lourdeur. L'AMF a maintenant atteint un rythme de croisière dans l'analyse des demandes qui lui sont formulées en vertu de la *Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics*. Les délais imposés par cet exercice sont beaucoup moins importants qu'ils ne l'étaient. Le gouvernement a fait le choix de la transparence. Quand on accorde un contrat public d'une telle valeur, il est normal que la partie qui a le privilège de s'entendre avec le gouvernement montre patte blanche. C'est ce type de geste qui va redonner confiance aux Québécois envers leurs institutions.

**Q** *J'aimerais aborder brièvement quelques gros dossiers. Au sujet de l'échangeur Turcot, l'appel de propositions pour le contrat en mode conception-construction s'est terminé cet été. La signature du contrat devait normalement se faire en automne. Quant aux travaux, ils devraient se réaliser de 2015 à 2020. Est-ce que vous prévoyez que les échéanciers et les coûts seront respectés?*

**R** Pour ce qui est de l'échéancier, la signature du contrat avec un fournisseur est imminente (NDLR: le gouvernement rendait public le 18 décembre dernier le soumissionnaire gagnant). La date précise de fin des travaux sera confirmée lors de cette signature. Pour ce qui est des coûts, mentionnons qu'à la suite des recommandations du rapport Secor-KPMG de novembre 2013, la Société québécoise des Infrastructures (SQI) a fait appel à un groupe de conseillers experts indépendants pour procéder à une revue des estimations des coûts du projet. Leur rapport conclut à une estimation qui concorde avec celle du Ministère.

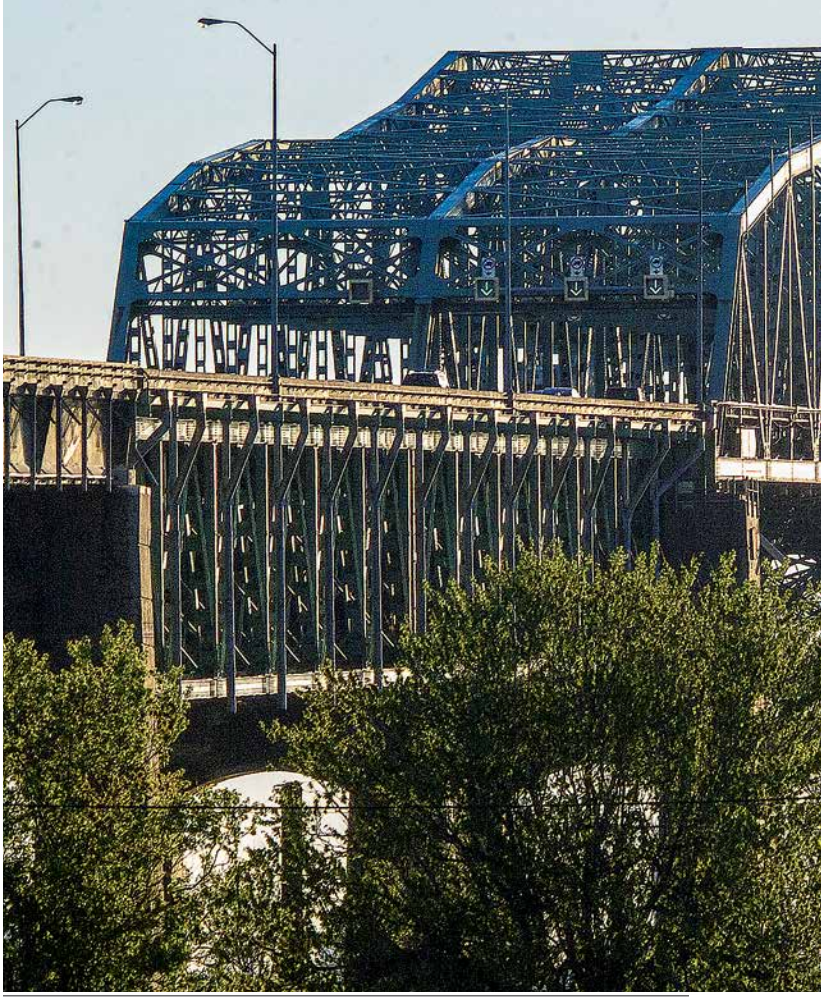
**Q** *Pouvez-vous faire le point sur les travaux de l'échangeur Dorval, travaux pour lesquels, les délais et les coûts prévus ont été largement dépassés?*

**R** Tout d'abord, le réaménagement de l'échangeur Dorval est un projet complexe et sa réalisation doit tenir compte des besoins, des contraintes et des intérêts d'une dizaine de partenaires. Selon les dernières évaluations, la fin des travaux pour la construction des accès routiers directs en direction et en provenance de l'aéroport est prévue pour 2017. La fin de la première phase, la partie nord, sera complétée deux ans plus tard. Cet échéancier est tributaire de la signature des différentes ententes en cours de négociation. Le Ministère poursuit les discussions avec les différentes parties afin de s'entendre le plus rapidement possible.

La seconde phase du projet, située plus au sud, vise l'amélioration des liens de transport collectif entre l'aéroport et le centre-ville. Elle est maintenant assujettie à la *Directive sur la gestion des grands projets d'infrastructure publique*: un dossier d'affaires sera donc requis. Le coût et l'échéancier de réalisation du volet sud seront précisés ultérieurement dans le dossier d'affaires, qui devra être autorisé par le Conseil des ministres.

**Q** *Le 7 novembre dernier, le ministère des Transports a procédé à une révision des programmes d'aide financière à la voirie locale, et à une bonification de 50 millions de dollars. Les sommes affectées à la réfection des infrastructures sont passées à 87 millions, tandis que le budget consacré à l'entretien des routes locales de niveaux 1 et 2 a été maintenu à 80 millions et celui destiné à la planification à 10 millions. Le total de l'aide à la voirie locale est donc passé de 127 à 177 millions de dollars pour 2015-2016. Quels ont été les facteurs qui vous ont mené à prendre ces décisions?*

**R** Je rappelle que cet ajout a été fait dans le cadre du pacte fiscal transitoire concernant les transferts financiers aux municipalités pour 2015 et une nouvelle gouvernance régionale, en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. Cette bonification de 50 millions de dollars permettra aux municipalités de procéder aux interventions qu'elles considèrent prioritaires sur les routes locales dont elles ont la gestion. Cette décision vise à favoriser le maintien des actifs routiers dans les municipalités.



Vue du pont Champlain : « Notre gouvernement s'est clairement positionné contre le péage » (Robert Poëti).

**Q** *Le pont Champlain, on le sait, est de responsabilité fédérale. Laissons de côté la polémique sur le nom – de toute évidence, il s'appellera encore Champlain – pour traiter de la question du choix entre un système léger sur rail (SLR) ou un système d'autobus amélioré pour le corridor de quelque 15 km entre le centre-ville de Montréal et le carrefour des autoroutes 10 et 30 sur la Rive-Sud. Sur quoi vous baserez-vous pour prendre cette décision? L'état des finances publiques, l'efficacité du mode de transport, les conséquences économiques?*

**R** Le choix du mode de transport collectif sera fait en se basant sur de nombreux critères objectifs. Les principaux sont : la sécurité, la performance, la fiabilité, l'intégration aux systèmes de transport existants ainsi qu'à la trame urbaine, et finalement, son caractère permanent, notamment par rapport à la croissance prévue de la demande. Le choix sera effectué de manière responsable, mais tiendra évidemment compte de l'ampleur des bénéfices à venir.

En juin dernier, le gouvernement du Québec a transmis au gouvernement fédéral toutes les exigences techniques pour l'intégration du volet transport collectif au nouveau pont. Ces spécifications ont été intégrées à la demande de propositions du gouvernement fédéral. Cela consiste en une structure hybride, pouvant autant accueillir un service d'autobus amélioré qu'un SLR. Une décision sera annoncée par le gouvernement à l'automne 2015, lorsque l'ensemble des rapports d'analyse auront été étudiés.

**Q** *Et le péage? Le gouvernement conservateur ne semble pas vouloir reculer. Espérez-vous encore le convaincre?*

R Notre gouvernement s'est clairement positionné contre le péage puisqu'il s'agit de la reconstruction d'une infrastructure existante.

Q *Et le prolongement du Métro de Montréal? Votre prédécesseur avait évoqué 2020, comme date-butoir, pour l'ajout de 5 nouvelles stations, de Saint-Michel à Anjou. Y a-t-il eu des développements, des précisions, des modifications?*

R Sous la responsabilité conjointe du ministère des Transports et de l'Agence métropolitaine de transport, le bureau de projet sur le prolongement du réseau de métro poursuit son travail en appui avec les acteurs concernés. Le concept en analyse demeure le même, soit l'ajout de 5 stations sur la ligne bleue de Saint-Michel à Anjou. Le bureau de projet réalise présentement les études d'avant-projet. Les conclusions de ces études alimenteront le dossier d'opportunité qui sera présenté au gouvernement puisque le projet de prolongement du réseau de métro est assujetti à la Directive sur la gestion des projets majeurs.

Afin d'éviter la spéculation sur les terrains avoisinant la future ligne bleue, le gouvernement du Québec a procédé à la mise en place de réserves foncières pour le prolongement de la ligne bleue à certains endroits. Ce mécanisme légal évite que ne soient exécutés des travaux de construction, d'amélioration ou d'addition, à l'exception de réparation, sur ces biens.

Q *Quelques mots sur le Plan Nord, que votre gouvernement a voulu réactiver. Le Plan Nord, c'est des forêts, de l'or, du nickel, divers métaux rares, c'est aussi un immense potentiel hydro-électrique, mais c'est surtout du fer et l'on sait que le prix du fer est en chute libre. Votre gouvernement espérait attirer de gros investissements dans les 25 prochaines années (on avançait le chiffre de 80 milliards de dollars). Vous avez d'ailleurs entrepris cet été les travaux d'arpentage et d'analyse du sol sur le tracé destiné à une troisième voie ferrée reliant la Côte-Nord à la fosse du Labrador. Ce projet, est évalué à près de 5 milliards de dollars. Pouvez-vous nous en parler?*

SANDBLAST ET PEINTURE

IMD
INTERNATIONAL MÉCANIQUE DIESEL

*Plus de 29 ans d'expérience*

**I.M.D.** est spécialisée dans le **sablage au jet** et dans la **peinture d'acier structural**, de machineries et de véhicules lourds.*

*Service de transport et d'entreposage temporaire

**450 974-7835**

**1799, rang du Domaine, St-Joseph-du-Lac, Québec, J0N 1M0**
**Jean-Charles Legault cell. : 514 237-0203**
**jeancharles@imdiesel.com**

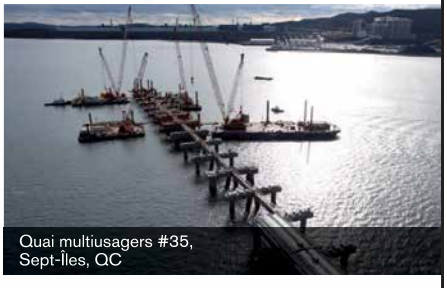
**www.imdiesel.com**

5784567

VOS DÉFIS,
NOS GENS

Pipeline Saint-Laurent, 241 km,
Boucherville - Lévis, QC

Excavation des ouvrages d'adduction,
Chantier La Romaine-3, Havre St-Pierre, QC


Quai multiusagers #35,
Sept-Îles, QC

MA SÉCURITÉ BÂTIT DES VIES

NEILSON Santerre Borea CONSTRUCTION

POMERLEAU

RBQ_2743-1162-70
ISO_9001-2008
WWW.POMERLEAU.CA

6002208

Vue aérienne de l'échangeur Turcot.

**R** Le gouvernement du Québec vient en effet de jeter les bases de ce que sera la Société du Plan Nord, qui se consacrera au développement du Nord. C'est la Société qui travaillera sur l'étude de faisabilité d'un nouveau lien ferroviaire entre Sept-Îles et la fosse du Labrador.

N'oublions pas que le Plan Nord avait été mis sur la glace par le précédent gouvernement. Évidemment, le fait que l'on doive le relancer après un an et demi d'inactivité représente un obstacle à l'avancement des dossiers déjà initiés.

L'accès au territoire par le développement stratégique des infrastructures de transport demeure la clé de voûte du déploiement du Plan Nord, et ce développement mettra bien sûr à contribution la participation des ministères et organismes publics concernés, mais aussi des instances régionales, des nations autochtones et des entreprises œuvrant sur le territoire.

L'étude de faisabilité pour la construction d'un lien ferroviaire multi-usagers entre Sept-Îles et la fosse du Labrador s'inscrit dans cette vision en se faisant en partenariat avec des entreprises minières à la suite d'un appel d'intérêt. Elle vise à évaluer les coûts du projet et à déterminer la meilleure option de chemin de fer possible, dans le but de faciliter l'accès à cette région et de fournir l'infrastructure de transport nécessaire au développement de plusieurs projets de minerai de fer dans cette zone.

Mentionnons du même coup que la stratégie maritime du Québec sera rendue publique au cours des prochains mois et contribuera à renforcer le développement du Plan Nord.

**Q** *La présidente de la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction, la juge France Charbonneau, a prononcé le 14 novembre dernier le discours de clôture de la Commission. On attend son rapport final au cours du mois d'avril 2015. Vous avez été certainement attentif à tous les témoignages. Qu'avez-vous appris et qu'avez-vous retenu de cette commission? Quelles conséquences en tirez-vous quant aux façons de faire du ministère que vous dirigez?*

**R** Comme vous l'avez spécifié, la Commission remettra son rapport final en 2015. On ne peut présumer des recommandations qu'elle formulera. Je peux toutefois vous confirmer que nous avons suivi avec beaucoup d'intérêt ses travaux. Le Ministère a mis en œuvre plusieurs mesures dans les dernières années pour assurer l'intégrité des contrats publics. Par ailleurs, nous serons très atten-

tifs aux recommandations qui seront formulées et je peux vous assurer que nous prendrons les mesures qui s'imposeront.

**Q** *On le sait, la situation de l'emploi est difficile au Québec et vous n'ignorez pas que l'entretien des infrastructures est essentiel pour la prospérité économique... Une étude récente de la Canada West Foundation intitulée «À la croisée des chemins » explique toutefois que pour «bien faire les choses, 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 ». Est-ce que nos gouvernements sélectionnent leurs projets à la lumière d'analyses économiques objectives?*

**R** Le maintien, l'amélioration et le développement des infrastructures de transport sont au cœur de la mission même du MTQ. Pour assumer cette responsabilité, le Ministère s'est doté d'outils permettant d'obtenir les données objectives requises pour une prise de décision éclairée. Ils nous permettent d'agir au bon moment, au bon endroit et avec la bonne technique. Le choix des projets routiers à réaliser est donc le résultat d'une analyse rigoureuse qui prend aussi en considération les besoins exprimés par le milieu.

**Q** *En terminant, quel est le message que vous souhaiteriez transmettre à l'industrie de la construction?*

**R** Les défis en transport sont colossaux. Pour les relever, le Québec doit continuer d'innover et tous sont amenés à contribuer : autant le secteur public que le secteur privé. La population a de grandes attentes, et il est vrai que les besoins sont grands. L'industrie tirera son épingle du jeu si elle réussit à travailler avec une vision à long terme. N'oublions pas que les infrastructures de transport bâties aujourd'hui serviront de base à la santé économique de la génération de Québécois qui nous suivra!

J'ajouterai que depuis une dizaine d'années, le gouvernement du Québec a investi des sommes considérables pour améliorer le réseau routier. Et cela a porté fruit, puisque l'état des infrastructures s'est grandement amélioré depuis dix ans. Cependant tous ces efforts ne peuvent se faire sans la participation active de ceux qui réalisent les travaux, c'est-à-dire les entrepreneurs. J'invite donc les entrepreneurs à être fiers de leurs travaux et à œuvrer conjointement avec le Ministère afin de rencontrer les exigences de qualité. •

# L'ÉCONOMIE COMME PRIORITÉ

## Rencontre avec Serge Massicotte, président de l'Association canadienne de la construction (ACC)

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

*Par Annie Saint-Pierre*

**Le secteur de la construction est actuellement dynamisé par les investissements dans les infrastructures publiques canadiennes et cette effervescence doit se maintenir pour assurer la pérennité des entreprises du pays et accroître la productivité.**

Serge Massicotte, président du conseil d'administration de l'Association canadienne de la construction.

C'est ce que pense M. Serge Massicotte, président du conseil d'administration de l'Association canadienne de la construction, un regroupement de 20000 entreprises membres. M. Massicotte est président de Massicotte Construction, une entreprise basée à Ottawa.

Devant les membres de l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec, réunis en congrès, il a indiqué que le secteur de la production du Canada compte sur la fiabilité des réseaux d'infrastructures pour acheminer rapidement et efficacement les marchandises, et plus particulièrement pour pouvoir répondre à la demande accrue de nouveaux marchés mondiaux lucratifs.

Or, quoique les actifs d'infrastructures actuels aient bien servi jusqu'à maintenant, leur niveau de qualité affiche une baisse constante, selon un classement à l'échelle mondiale. M. Massicotte révèle qu'en 2010, les actifs d'infrastructures du Canada se classaient au 9e rang, selon l'indice de compétitivité du Forum économique mondiale. En 2014, le Canada a reculé au 19e rang et se glisse derrière les États-Unis, ce qui préoccupe l'association canadienne de la construction.

«Ce qui signifie que malgré les efforts déployés par le gouvernement en vue d'accélérer la modernisation des infrastructures publiques, y compris des projets d'importance nationale prévus dans le volet des infrastructures nationales de 4 milliards de dollars, la demande de réinvestissements demeure élevée», dit M. Massicotte.

Et c'est principalement le cas pour les infrastructures qui favorisent le commerce du Canada, dont la plupart ont atteint, voire dépassé leur capacité de conception et ne peuvent plus répondre aux besoins

des augmentations importantes en matière d'exportations. «En l'absence d'investissements stratégiques dans notre infrastructure liée au commerce, le Canada risque de perdre d'importantes occasions économiques qui s'offrent à nous», ajoute le président de cette organisation établie en 1918, représentant des entreprises dont le chiffre d'affaires constitue plus de 6% du produit intérieur brut annuel du Canada et pour lesquelles travaillent au-delà de 1,3 million de personnes.

Fort conscient de la fragilité des finances publiques au Canada et au Québec, M. Massicotte recommande qu'une fois le déficit fédéral éliminé, une partie des futurs excédents soit consacrée à l'augmentation des fonds affectés au volet des infrastructures nationales pour la modernisation des infrastructures qui facilitent le commerce du Canada. «C'est un autre effort collectif à faire», estime-t-il.

Le secteur de la production du Canada compte sur la fiabilité des réseaux d'infrastructures pour acheminer rapidement et efficacement les marchandises, et plus particulièrement pour pouvoir répondre à la demande accrue de nouveaux marchés mondiaux lucratifs.

### La main-d'œuvre

Outre le renouvellement des infrastructures, le regroupement canadien d'entreprises en construction non résidentielle s'attarde aussi sur la formation en apprentissage afin d'accroître la mobilité de la main-d'œuvre au pays et renouveler le bassin de travailleurs.

L'association a déjà signifié au gouvernement fédéral son désir de voir rehausser la valeur maximale annuelle du crédit d'impôt pour la création d'emplois et de faire en sorte que les critères d'accessibilité soient élargis pour y inclure les troisième, quatrième et cinquième années d'études de tous les programmes d'apprentissage reconnus par les provinces.

La suggestion est de faire passer la valeur du crédit d'impôt actuel de 10% à 25% des salaires admissibles et jusqu'à un maximum qui passerait de 2000$ à 5000$ par année. «La notion de la main-d'œuvre dans le domaine de la construction est un phénomène que l'on ne peut plus négliger et nous pensons à stimuler les gens de métiers avec des incitatifs de ce genre», signale Serge Massicotte.

### La compétitivité

Enfin, l'association travaille en collaboration avec ses partenaires provinciaux pour voir à l'amélioration de la productivité des entreprises canadiennes en raison, notamment, des pénuries de main-d'œuvre attribuables au vieillissement de la population, d'une concurrence accrue de la part de pays en voie de développement pour fournir des ressources naturelles et des contraintes de capacité auxquelles sont soumises les infrastructures utilisées pour le commerce.

M. Massicotte s'appuie sur des données de 2012, publiées par la firme Deloitte, qui indiquaient que le taux moyen de croissance de la productivité du secteur manufacturier canadien était de seulement 0,8% entre 2000 à 2008, alors que le taux de croissance moyen du secteur américain était de 3,3%.

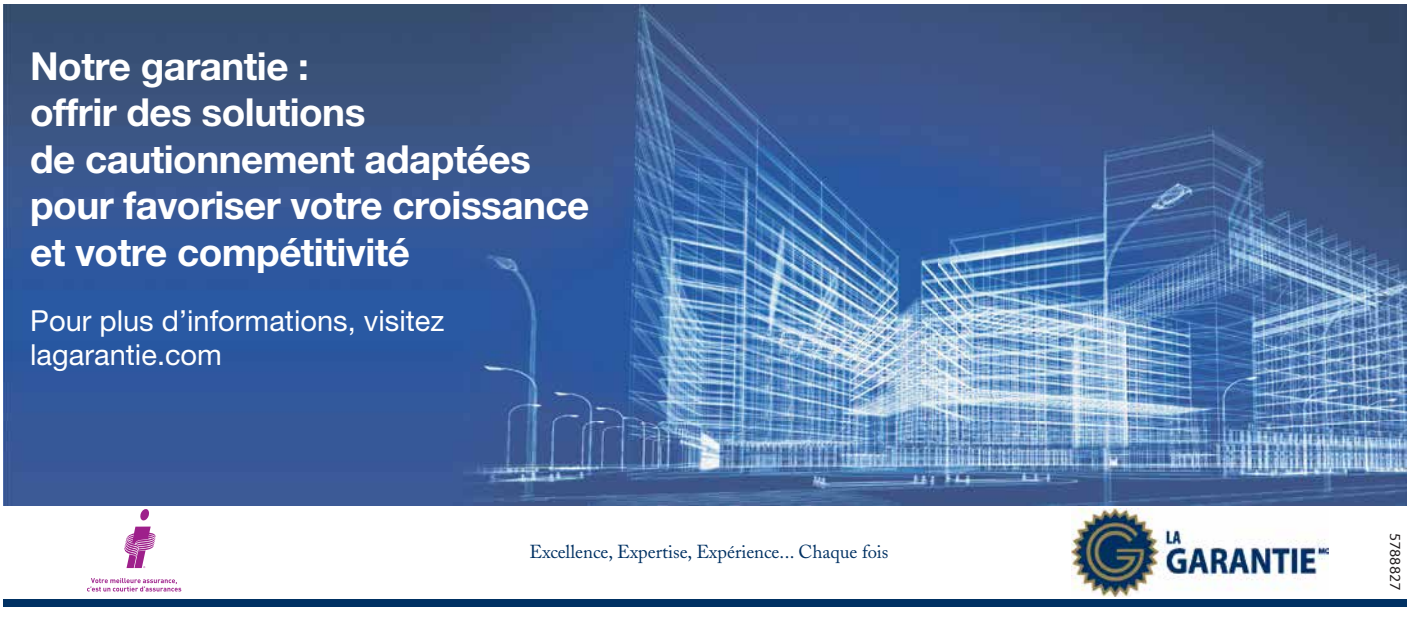
Autre situation inquiétante, la productivité du Canada équivalait à 91% de la productivité américaine, dans les années 80. Depuis, cette proportion a baissé à 80%. À titre de comparaison, un travailleur canadien moyen apporte 47,66$ US de PIB par heure travaillée comparativement à 60,77$ US par heure travaillée pour le travailleur américain.

«Ce sont là des exemples concrets que notre productivité peut avoir des répercussions déplorables sur notre potentiel de croissance à l'avenir et sur la viabilité des programmes sociaux», mentionne M. Massicotte.

De plus, dans le secteur de la construction, il existe une différence notable entre les politiques d'amortissement du Canada et des États-Unis à l'égard du matériel mobile mû par moteur. Au Canada, ces actifs sont amortis selon la méthode de l'amortissement dégressif à un taux de 30%, tandis qu'aux États-Unis, ces mêmes actifs sont amortis selon des pourcentages fixes. Par conséquent, au Canada, ces actifs sont amortis à 99% après treize ans suivant leur acquisition, alors qu'aux États-Unis, ils sont entièrement amortis après six ans.

C'est pourquoi M. Massicotte souhaite que le gouvernement du Canada porte le taux d'amortissement autorisé de 30% à 50%, ce qui créera une meilleure harmonisation entre la politique d'amortissement et la vie productive de ces actifs, améliorera la productivité dans l'ensemble du secteur de la construction et pourrait réduire les coûts de développement des infrastructures pour les gouvernements partout au Canada.

«C'est une façon de soutenir la compétitivité et la productivité des industries canadiennes pour créer une économie plus dynamique et plus saine», conclut le président. •

# UN PLAN STRATÉGIQUE POUR LA COMMISSION DE LA CONSTRUCTION DU QUÉBEC (CCQ)

## Les explications de Diane Lemieux, présidente

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

*Par Magalie Hurtubise*

L'industrie de la construction a connu depuis au moins une décennie une période florissante, mais depuis les deux dernières années, le milieu subit des temps plus difficiles en raison d'une baisse dans la croissance économique. L'heure est au bilan en compagnie de la présidente-directrice générale de la Commission de la construction du Québec (CCQ), Diane Lemieux.

Diane Lemieux retient deux éléments qui, selon elle, ont marqué l'année 2014. Le premier élément est lié aux pratiques de l'industrie. Les grandes questions de fonctionnement de l'industrie, la manière de s'ajuster et de mettre en place les meilleures pratiques sont des enjeux qui ont notamment été soulevés dans le cadre de la Commission Charbonneau, qui a levé le voile sur des pratiques non souhaitables, comme la présence d'intimidation dans les relations de travail. D'ailleurs, en 2013, la Commission de la construction du Québec s'était donné comme mission d'adopter une plus grande transparence, une mission qu'elle entend continuer d'appliquer dans ses pratiques. «Il faut qu'on inspire confiance dans les pratiques administratives, dans la gestion du personnel, dans le positionnement des organismes», affirme la présidente-directrice générale.

Le deuxième élément est d'ordre économique. Il est possible d'observer une baisse de la croissance depuis deux ans qui se répercute sur l'ensemble de l'industrie. «Quand on élabore les perspectives économiques, on examine les grands travaux annoncés dans tous les secteurs. Il y a plusieurs projets qui sont sur la bonne voie, mais qui démarrent avec du retard ou avec beaucoup d'incertitude, ce qui peut constituer un facteur de ralentissement», soulève Mme Lemieux.

### Des objectifs de taille

Le plan stratégique de la Commission de la construction du Québec, qui sera mis en œuvre dès 2015, propose plusieurs objectifs, mais quatre grandes cibles retiennent particulièrement l'attention. Il convient de les explorer davantage.

Le premier élément proposé par la CCQ cible la conformité, c'est-à-dire le respect des règles et des normes. «Il faut être en mesure de s'adapter à des stratégies d'évasion fiscale et de contournement des règles. On est en train refaire le tour de nos méthodes d'inspection et d'enquête parce qu'il faut avoir une plus grande force d'impact. Il faut qu'on appuie ceux qui jouent selon les règles du jeu et qu'on écarte ceux qui ne le font pas», lance la présidente-directrice générale, ne manquant pas d'ajouter que les mauvaises pratiques nuisent à la concurrence.

Le deuxième élément vise le pouvoir de réglementation de la Commission de la construction du Québec en matière de juridiction des métiers. Alors que ce pouvoir a été peu exploité dans les dernières années, la CCQ songe maintenant à l'utiliser. «La Commission de la construction du Québec, compétente en ce domaine, peut intervenir et ainsi apporter un vent de renouveau. Il existe près de trente métiers qui sont restés tels quels depuis des décennies et on veut examiner la possibilité de rendre tout ça un peu plus fluide. Il y a parfois des tâches qui débordent du cadre d'un métier et qu'un travailleur ne peut pas exercer. On travaille sur le concept de fa-

milles de métiers, où certains travailleurs pourraient poser des gestes en périphérie de leur métier sans que ça occasionne de problème», explique Diane Lemieux, soulignant au passage que cela permet de donner plus de souplesse aux travailleurs et aux employeurs.

Le troisième élément mis en lumière par la CCQ porte sur l'amélioration de l'expérience client. Avec pas moins de deux millions de contacts client par année, environ 150 000 travailleurs et 26 000 employeurs, la CCQ veut offrir un service client impeccable. «On examine les améliorations qu'on peut faire dans ce service, pour faciliter les demandes des gens qui entrent en contact avec nous. Que ce soit en lien avec les régimes de retraite ou d'assurance des travailleurs ou avec les demandes des entrepreneurs, il faut s'améliorer, c'est nécessaire», indique Mme Lemieux.

Dans son plan stratégique qui sera mis en oeuvre dès 2015, la CCQ entend notamment mettre l'accent sur l'amélioration de son service client. Crédit: Courtoisie.

Enfin, le quatrième élément se veut plus large, c'est-à-dire que la Commission de la construction du Québec veut augmenter sa performance générale. Si le nombre d'heures travaillées diminue, cela signifie un impact direct sur le budget de l'organisme. Diane Lemieux, ayant fait l'engagement de ne pas augmenter les contributions, insiste sur le fait que la CCQ doit désormais «être meilleure avec les moyens qu'elle possède». Ces enjeux de performance et d'efficience peuvent être abordés à l'aide de plusieurs moyens qui résident notamment dans la bonne planification des budgets et le respect des échéanciers.

La CCQ fait d'ailleurs des exercices d'amélioration des processus pour augmenter sa performance. En 2014, elle s'est penchée sur le cheminement d'un dossier lors d'une plainte pénale. «Lorsqu'une infraction est constatée et qu'on doit monter un dossier, on s'est rendu compte qu'il y avait des semaines d'attente qui étaient injustifiables de nos jours. On a examiné tout le processus pour essayer de nettoyer chacune des étapes et réduire les délais», affirme Diane Lemieux.

Globalement, l'année 2014 s'est avérée être une année de prise de conscience pour la CCQ, qui a piloté de nombreux dossiers, notamment pour améliorer l'accès des femmes dans le milieu. «C'est une année de prise de conscience dans la mesure où on se rend compte qu'il y a une importante main-d'œuvre féminine qu'il faut inclure, mais aussi une prise de conscience quant au placement syndical. La situation économique va être moins rose donc il y a une nécessité de s'ajuster», conclut Diane Lemieux. •

*Le Sprinter 4x4 2015 de Mercedes-Benz de Québec, le seul fourgon commercial avec la traction 4x4.*

Lorsque le système 4ETS perfectionné du fourgon Sprinter 4x4 se met au travail, vous profitez immédiatement de la stabilité latérale et de la puissance de traction dont vous avez besoin dans des conditions difficiles.

Disponible pour le fourgon 2500, le fourgon 3500 et le combi 2500.

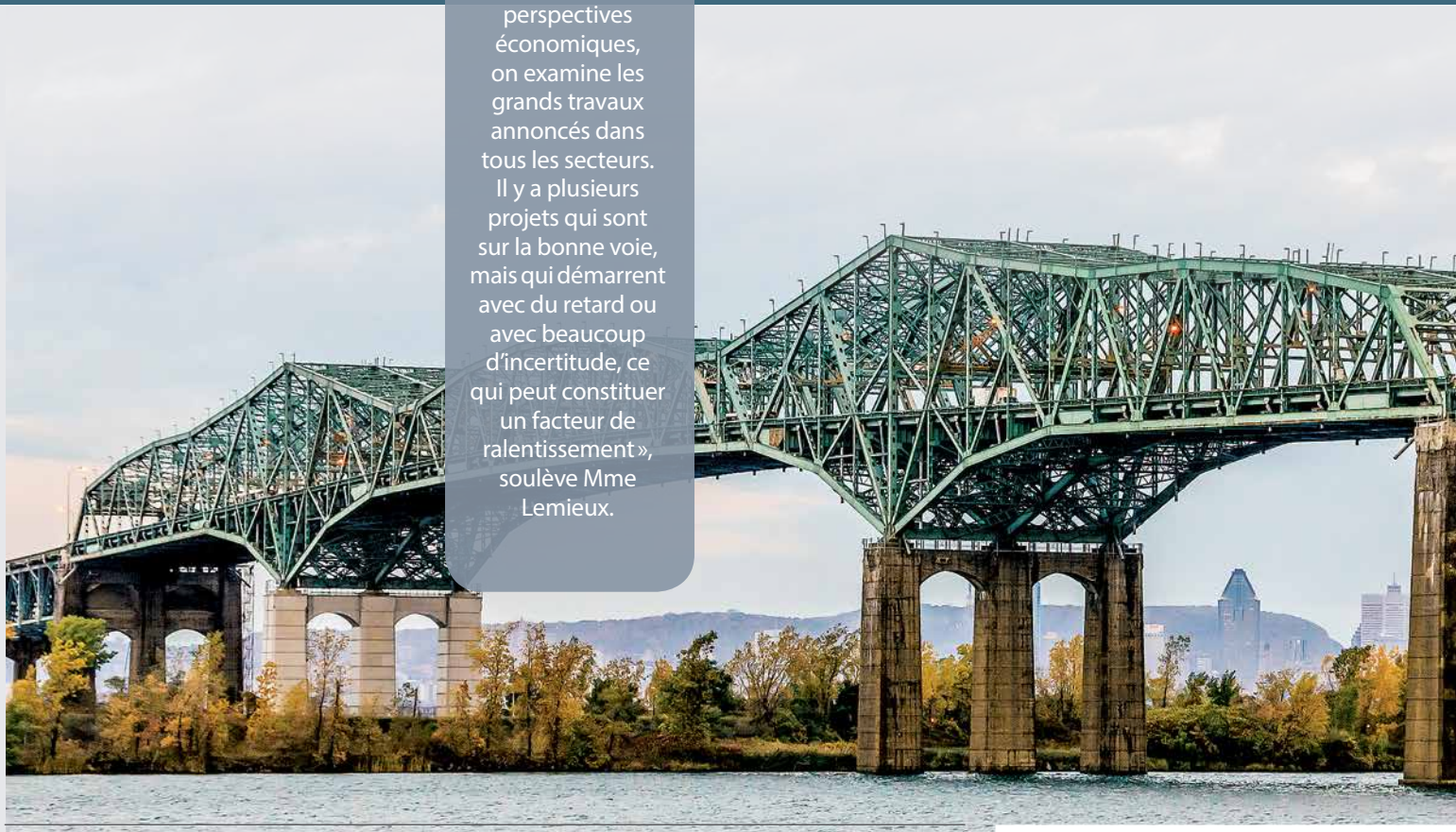
**Contactez-nous afin de connaître tous les avantages qui s'offrent à vous.**

SPRINTER

Mercedes-Benz

5967757

Mercedes-Benz de Québec, 1350, rue Bouvier, Tél.: 418 628-6336, www.chatel.sprinterdealer.ca, 50 ans de savoir-faire



« Quand on élabore les perspectives économiques, on examine les grands travaux annoncés dans tous les secteurs. Il y a plusieurs projets qui sont sur la bonne voie, mais qui démarrent avec du retard ou avec beaucoup d'incertitude, ce qui peut constituer un facteur de ralentissement », soulève Mme Lemieux.

Le pont Champlain fait partie des grands projets d'infrastructure à surveiller pour l'année 2015, selon Diane Lemieux, PDG de la CCQ. Crédit : Courtoisie

## 2015 : une année de repositionnement

Le congrès annuel de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, tenu en ce mois de janvier 2015, se fera sous le thème « Construisons le présent ». La présidente-directrice générale de la Commission de la construction du Québec (CCQ), Diane Lemieux, a d'ailleurs été invitée en tant que conférencière pour se prononcer sur les perspectives économiques de 2015.

Cette dernière confirme la tendance qui se dessine depuis quelques années déjà : les perspectives économiques sont en baisse. Le secteur génie civil et voirie est à ses yeux particulièrement touché, avec une diminution du travail et du nombre de projets. « Le niveau d'activité économique est en pleine croissance depuis au moins quinze ans, mais depuis environ deux ans, on entre dans un cycle de baisse. Ce n'est pas la catastrophe, ce n'est pas ce qu'on a connu il y a une vingtaine d'années, mais il faut que les employeurs et les entreprises examinent la situation et tentent de tirer leur épingle du jeu », croit la présidente-directrice générale.

Pour illustrer le phénomène qu'elle observe, Diane Lemieux affirme que certains projets ont tardé à prendre leur envol en 2014 et que les travaux ont souvent été reportés. Une très grande planification des projets est nécessaire, à son avis, pour parvenir à contrer les effets plus ou moins néfastes de cette conjoncture économique pour le moins difficile.

## La confiance : un facteur-clé

« L'année à venir sera sans doute une année de relance et de positionnement », laisse entendre la présidente-directrice générale. Celle-ci soutient d'ailleurs que le rapport de la Commission Charbonneau, dont la publication est prévue pour avril 2015, représente une opportunité de recommencer à zéro, sur de nouvelles bases, et de faire la démonstration que l'industrie est digne de confiance.

Le climat de collusion et les pratiques déloyales mis au grand jour depuis les dernières années créent de l'hésitation, ce qui fait en sorte que les débats sur les avenants, les coûts non prévus, rendent les gens « frileux », pour utiliser le terme exact employé par Mme Lemieux. Cela engendre des délais supplémentaires dans les échéanciers. « Les gouvernements sont de gros donneurs d'ouvrage. Le fait de confier des milliards de dollars à des consortiums pour faire toutes sortes de projets requiert des garanties que les travaux vont être effectués correctement », indique la présidente-directrice générale de la CCQ, ajoutant au passage que ce ne sont pas tant les paroles, mais les petits gestes répétitifs accomplis selon les règles de l'art qui pourront redonner un nouveau souffle à l'industrie.

« Il faut des coups durs pour se relever. Il y a de magnifiques compagnies, des projets porteurs, des milliers de personnes qui gagnent bien leur vie dans une industrie qui est très significative pour le Québec. Voyons l'année 2015 comme un moyen de relance, comme une occasion de redresser la situation. »

L'industrie, de manière globale, connait des temps plus durs [illegible]

### À surveiller en 2015

D'une part, Diane Lemieux croit ne pas se tromper en affirmant que les travaux des grands hôpitaux ont marqué l'année 2014. D'autre part, elle estime que deux importants projets sont à surveiller pour 2015 : les travaux de construction de l'échangeur Turcot et la réfection du pont Champlain. En plus de ces deux grands projets d'infrastructure, d'autres retiennent également l'attention.

« Le projet Oléoduc Énergie Est semble très intéressant sur le plan économique, mais il faut encore patienter, rien n'est encore certain. (Cf. Transcanada attend le feu vert, dans ce numéro.) D'ici les prochains mois, il faudra aussi être attentif quant à l'éventuelle possibilité d'une relance du Plan Nord. Le prix des métaux n'est pas à son meilleur en ce moment, ce qui rend les choses un peu plus difficiles. Est-ce que le Plan Nord risque d'être un moteur économique d'ici les prochains mois ? Ça reste à voir, il faudra surveiller ça », déclare-t-elle. (Cf. Entretien avec Robert Poëti, dans ce numéro.)

Questionnée quant au rôle de la Commission de la construction du Québec dans les années à venir, Diane Lemieux se montre positive. « On essaie d'être plus présents, de viser une plus grande conformité, d'appuyer ceux qui sont conformes et d'éloigner ceux qui ne le sont pas. On tente aussi d'améliorer les normes structurantes du marché du travail, c'est quelque chose d'important. Pour que l'industrie roule, il faut bien mettre un peu d'huile dans l'engrenage ! »

DEPUIS DEUX ANS EN RAISON DE LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE DIFFICILE. CRÉDIT: COURTOISIE

# INVESTISSEMENT DE 12 G $, DONT 4 G $ AU QUÉBEC

## TransCanada attend le feu vert

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

*Par Magalie Hurtubise*

**Colossal est sans doute le qualificatif approprié pour décrire l'envergure du projet de TransCanada de construction d'un immense pipeline d'un bout à l'autre du pays. Cet immense oléoduc de 4 600 km, partant de Hardisty en Alberta pour se rendre jusqu'à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, est évalué à 12 milliards de dollars, dont quatre milliards investis au Québec. En voie de se concrétiser, le projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada n'est encore qu'en processus, mais le début des travaux pourrait se faire à compter de 2016 afin que le pipeline soit fonctionnel dès la fin 2018.**

L'Office national de l'énergie examine en ce moment le projet (NDLR : Au moment d'écrire ces lignes le projet était devant l'Office nationale de l'Énergie.) Si le processus d'examen et de consultations, qui s'étend sur une quinzaine de mois, se déroule tel que prévu, le sort du projet sera ensuite transféré entre les mains du gouvernement fédéral. Si ce dernier donne son feu vert, le projet pourra en effet commencer.

Les travaux prévoient la conversion de 3 000 km de gazoduc en oléoduc, de Hardisty en Alberta jusqu'à Iroquois en Ontario, près de Cornwall. Même si les spécifications techniques des gazoducs sont les mêmes que celles des oléoducs, des stations de compression pour gaz doivent tout de même être remplacées par des stations de pompage, ce qui constitue une autre importante partie des travaux.

Le reste du pipeline, essentiellement situé dans les provinces de l'Est, devra être construit du tout au tout. Le projet, en sol québécois, consiste surtout à mettre en place une portion de 700 km d'oléoduc. « On tente de minimiser l'impact sur l'environnement en empruntant des corridors de sécurité déjà en place pour des gazoducs, pour éviter d'avoir à déboiser davantage », affirme le porte-parole de TransCanada, Tim Duboyce.

Onze stations de pompage, dont le coût unitaire est évalué à 75 millions de dollars, devront aussi être construites tout au long de ce tracé. « Les stations de pompage sont placées à une distance de 60 à 80 km les unes des autres, tout dépendant de l'inclinaison des terrains, mais il nous est difficile de déterminer exactement l'emplacement de chacune d'entre elles puisque le tracé de l'oléoduc est en processus de modification », indique le porte-parole.

Ce dernier explique que des tests seront effectués par la suite afin de s'assurer que la structure demeure intacte, notamment en faisant circuler de l'eau à très haute pression dans le pipeline pour détecter de potentielles fuites. Une fois cette étape franchie, le pipeline sera recouvert pour le rendre invisible aux yeux de tous.

Environ quarante types de pétrole, dont le pétrole brut lourd en provenance des sables bitumineux albertains ou de Bakken au Dakota du Nord, pourront être transportés dans le pipeline. Le porte-parole évalue que le transport du pétrole par oléoduc coûte *grosso modo* 6 dollars de moins par baril que le transport par train. « Le pétrole circule à une vitesse de 6 à 8 km/h, ce qui signifie que ça prend presque un mois pour que le pétrole passe d'un bout à l'autre du pays », explique M. Duboyce, précisant que le pétrole sera acheminé à cinq endroits, incluant les raffineries de Suncor à Montréal et de Valero à Lévis.

L'oléoduc Keystone XL s'étend sur une distance de 1 897 km entre Hardisty en Alberta jusqu'à Steele City au Nebraska.


EMF40e

40 ANS DE TRAVAUX D'ENVERGURE

Pavage Centre Sud du Québec

BLAIS & LANGLOIS

5992573

© Hydro-Québec

Fabrication et pose d'enrobé bitumineux | Fabrication de béton | Concassage
Travaux municipaux et réseau routier | Terrassement | Travaux miniers
Forage et dynamitage | Transport, logistique et transbordement | Énergie

EXCAVATIONSMARCHAND.COM

RBQ : 8336-6963-16
ISO 9001:2008

Oléoduc Keystone

Environ quarante types de pétrole, dont le pétrole brut lourd en provenance des sables bitumineux albertains ou de Bakken au Dakota du Nord, pourront être transportés dans le pipeline. Le porte-parole évalue que le transport du pétrole par oléoduc coûte grosso modo six dollars de moins par baril que le transport par train.

problème dans un laps de temps de quelques minutes, elle ferme les vannes de sectionnement à distance», souligne le porte-parole, ne manquant pas d'ajouter que la sécurité prime sur toute autre chose et que toutes les méthodes possibles sont utilisées pour maximiser la sécurité du transport du pétrole et du gaz.

Le tracé du pipeline évolue d'ailleurs en fonction des consultations publiques qui sont tenues. Un terminal maritime devait d'ailleurs voir le jour à Cacouna, cet endroit étant bien situé pour les fins du projet, mais les travaux ont été interrompus par TransCanada, qui désire d'abord analyser la recommandation du Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) demandant que les bélugas du Saint-Laurent, présents dans ce secteur, soient reconnus comme une espèce en voie de disparition.

## Faire rouler l'économie

Des retombées économiques sont prévues tant à l'échelle nationale qu'au sein des provinces. Non seulement la multinationale prévoit impliquer les entreprises québécoises, mais croit qu'il est nécessaire de les solliciter dans un tel projet.

TransCanada évalue la création d'emplois directs et indirects à 4 000 au Québec et 14 000 au Canada, pour les sept années de préparation et de construction, c'est-à-dire entre 2012 et 2018.

Elle prévoit également une croissance économique de l'ordre de 6 milliards dans le PIB du Québec et de 36 milliards $ dans celui du Canada pour la période de construction et les vingt premières années d'exploitation.

Les recettes fiscales à l'échelle canadienne sont quant à elles estimées à 7,6 milliards $ tandis qu'au Québec, elles avoisinent les 2 milliards $.

« C'est l'un des plus grands projets d'infrastructure dans l'histoire du pays et c'est une opportunité d'appliquer les techniques à la fine pointe de la technologie qui sont mises à notre disposition », conclut le porte-parole. •

# UN RÔLE DE PREMIER PLAN

## L'apport de l'ACRGTQ à la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction

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

*Par Frédérick Masson*

À un peu plus de quatre mois du dépôt du rapport final de la juge France Charbonneau à la suite des travaux de la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction, l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) croit avoir fait ses devoirs et souhaite maintenant que les énergies déployées au cours des trente derniers mois ne demeurent pas vaines.

Seule partie ayant été physiquement présente durant l'ensemble des travaux, l'ACRGTQ est d'avis que le processus permettra de livrer un éclairage complet et d'avenir sur une industrie vitale pour le développement et l'économie du Québec. Elle rappelle d'ailleurs qu'elle a toujours appuyé les mesures annoncées par le gouvernement afin de lutter contre la criminalité, la collusion et la corruption dans l'industrie de la construction, et qu'elle continuera d'ailleurs à être favorable à celles visant à parfaire cette dernière.

De l'avis de Me Denis Houle, conseiller-médiateur à l'ACRGTQ et représentant de l'ACRGTQ devant la Commission, le rôle de participant accordé le 7 juin 2012 témoigne de l'incidence majeure qu'exerce l'Association au sein du milieu de la construction, compte tenu de son statut de représentante attitrée du secteur génie civil et voirie.

«Il faut se rappeler le contexte de la mise en place de la Commission. Le mécontentement populaire, la réticence du gouvernement libéral, les effets des reportages diffusés à l'émission *Enquête* de Radio-Canada… C'est pourquoi notre présence était primordiale. Pas pour dire que l'industrie que nous représentons est blanche comme neige, mais plutôt pour démontrer qu'elle est composée, en très forte majorité, d'entreprises honnêtes et respectueuses des lois et de l'éthique.»

L'ACRGTQ, faut-il le rappeler, représente plus de 2700 entreprises actives au sein de l'industrie de la construction de routes, d'ouvrages de génie civil et de grands travaux, lesquelles emploient près de 41000 salariés ayant travaillé plus de 32,3 millions d'heures en 2013. Novatrice et respectueuse de ses valeurs, elle a mis en place un code d'éthique à l'intention de ses membres parce qu'elle croit que ceux-ci doivent toujours conduire leurs activités en respectant les standards éthiques les plus élevés, dans un souci d'intégrité et de saine gouvernance.

### Dix-huit recommandations

La présence de l'ACRGTQ à la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction s'est également traduite par la présentation, le 13 novembre dernier, d'un mémoire d'une quarantaine de pages à l'intérieur duquel est dressée une série de recommandations ayant pour but de combattre la collusion et la corruption dans l'industrie de la construction telles que: créer des centres de services professionnels à même les municipalités régionales de comté (MRC) afin d'assister les municipalités durant l'exécution de leurs projets et les conseiller sur différents éléments techniques; uniformiser les règles contractuelles techniques et administratives pour l'ensemble des municipalités et assujettir Hydro-Québec à la *Loi sur les contrats publics*; impliquer l'entrepreneur dès la planification des projets afin d'augmenter considérablement le respect des enveloppes budgétaires prévues pour les travaux; reconnaître l'utilité des coentreprises; maintenir le régime de relations de travail actuel, tant en ce qui a trait à la mobilité provinciale qu'au système de référence de la main d'œuvre.

Qui plus est, l'ACRGTQ propose trois modes d'attribution des contrats selon les types de travaux à effectuer: le mode conception-construction, le mode d'octroi basé sur la qualification des en-

Visitez-nous à World of Concrete
en compagnie de nos partenaires
LAS VEGAS, NEVADA - 3-6 FÉVRIER, 2015

VOTRE EXPERT
& PARTENAIRE

Kiosque C5727

- Camions-pompes à béton
- Mâts de placement
- Pompes à béton stationnaires

Putzmeister

Kiosque C6760

- Centrales à béton portatives
- Centrales à béton stationnaires
- Recycleurs à béton

LIEBHERR

Kiosque S12800

- Équipement d'hydrodémolition

AQUAJET SYSTEMS AB

Pumpaction

**MONTRÉAL** 514 697-8600
**QUÉBEC** 418 657-7775
**SAGUENAY** 418 699-5151
**VAL-D'OR** 819 874-5298

www.Pumpaction.com

5965798

trepreneurs, ainsi que le mode d'octroi au plus bas soumissionnaire conforme. «Puisque les risques peuvent s'avérer fort différents d'un projet à l'autre, nous sommes d'avis que le mode d'octroi de contrat doit être déterminé en fonction d'une part, des contraintes du projet et des besoins du donneur d'ouvrage, et d'autre part, des risques que le donneur d'ouvrage est prêt à assumer. Le choix du bon mode d'octroi de contrat contribuerait à rendre la gestion de projets plus efficace et sa réalisation plus efficiente», d'ajouter Me Houle.

Parmi les autres recommandations, qui sont au nombre de dix-huit au total, soulignons également l'amélioration de la gestion de projet notamment par la mise en place de comités de règlement de différends (CRD), de même que l'adoption d'une loi sur les paiements rapides des entrepreneurs en construction prévoyant le recours à un tiers décideur.

## Des attentes élevées

Croyant en l'importance de l'intégrité dans les marchés publics et condamnant toute corruption ou collusion qui s'y sont infiltrées, l'ACRGTQ attend avec grand intérêt le mois d'avril 2015, date prévue du dépôt du rapport de la Commission. Elle souhaite bien entendu que la juge France Charbonneau tienne compte des recommandations formulées.

«Il importe également de ne pas imposer un fardeau administratif plus lourd qu'il ne l'est actuellement aux entrepreneurs. Il faut éviter de réglementer outre mesure et de multiplier les organismes à cet effet, ce qui se veut contre-productif. Il est essentiel de prendre le temps d'analyser les mesures actuelles afin de s'assurer de l'efficacité de celles-ci avant d'en ajouter», de conclure M. Houle, ne manquant pas de souligner du même souffle le travail colossal effectué par la Commission depuis 2011 et son engagement remarquable envers la probité et la saine gestion des deniers publics. •

# CONCILIATION CHANTIERS ET ENVIRONNEMENT

## Travailler davantage en amont

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

*Par Annie Saint-Pierre*

**Les chantiers routiers du ministère des Transports du Québec doivent considérer l'aspect environnemental dès les premières étapes de réalisation afin de mieux arrimer les travaux routiers aux principes de précaution et de prévention du développement durable.**

Madame Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe au ministère des Transports du Québec (MTQ) s'adresse ainsi aux entrepreneurs en construction qui ont à œuvrer sur des chantiers routiers au cours des prochaines années. Elle partageait la tribune du Congrès annuel de l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec, en ce début d'année, avec son homologue du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

«On veut insister sur l'importance des conséquences environnementales d'un chantier de construction, mais surtout sur la protection de l'environnement en général. Nous souhaitons interpeller les entrepreneurs concernant le respect des lois et des règlements, mais aussi sur les principes de précaution et de prévention», mentionne madame Leclerc, en entrevue avec ConstAs.

La volonté du MTQ est de fournir des outils à tous les intervenants pour être en mesure, non seulement de veiller au respect des lois et des règlements, mais d'agir respectueusement à l'égard de l'environnement.

Trop souvent, l'aspect environnemental est considéré comme un obstacle sur les chantiers de construction, qu'ils soient routiers ou non. Désormais, la protection de l'environnement doit être considérée comme un objectif à atteindre, souligne la sous-ministre adjointe.

«Pour atteindre cet objectif, la collaboration des entrepreneurs est incontournable et le Ministère entend leur fournir les outils nécessaires pour y parvenir. Dans cette optique, il faut maîtriser les enjeux environnementaux afin d'éviter que des chantiers soient perturbés parce qu'ils ont été mal planifiés», signale Anne-Marie Leclerc.

### Une meilleure planification

Le ministère des Transports est responsable des activités ayant trait à la planification, la conception et la réalisation des travaux de construction, d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport sous sa responsabilité. À ce titre, il doit s'assurer de la pérennité des infrastructures dans un contexte de développement durable tout en étant conscient que ses activités ont des impacts, notamment, sur la faune et la flore. À ce titre, le MTQ souhaite que les chantiers routiers fassent l'objet d'une planification accrue afin de prendre davantage en compte l'environnement.

C'est pourquoi Madame Leclerc pense que la communication entre les différentes parties impliquées dans la planification et la réalisation d'un chantier routier est primordiale. «Que ce soit pour des routes, des

ponts temporaires ou des ponceaux, nous sommes toujours en train de travailler avec un environnement qui est différent d'un endroit à l'autre et on doit mieux s'arrimer avec les milieux», affirme-t-elle.

Les deux ministères poursuivent une collaboration étroite dans le développement de nouveaux outils pour réduire les perturbations environnementales. Il y a quelques années, un guide de surveillance environnementale des chantiers a été élaboré pour prévoir et amenuiser les conséquences de travaux routiers sur l'environnement. Ce guide évolue constamment et représente un très bon outil de travail pour les entrepreneurs impliqués dans un projet. «Ce guide précise les gestes à poser, mais surtout les choses à ne pas faire en matière environnementale lors du déploiement d'un chantier routier», révèle madame Leclerc.

Ce guide sert maintenant de base dans les formations environnementales dispensées aux entrepreneurs et aux surveillants de chantiers. Madame Leclerc songe à élargir le programme de surveillance et son contenu afin d'augmenter la conformité des chantiers routiers au respect des lois et règlements environnementaux.

L'autre aspect sur lequel le MTQ travaille est la définition des rôles et des responsabilités de chacun des intervenants afin qu'ils soient mieux définis. Madame Leclerc considère que l'encadrement général des travaux de construction sur un chantier routier est adéquat, mais qu'en matière environnementale, il reste du travail à accomplir. «Nous avons travaillé à l'élaboration d'un devis visant spécifiquement les aspects environnementaux sur les chantiers. Ce devis permet aux entreprises de mieux comprendre les objectifs environnementaux et l'exercice des soumissions en est d'autant facilité. Ce devis allège certaines mesures et permet d'être plus précis dans la mise en œuvre de mesures d'atténuation, par exemple», indique-t-elle. Le devis en question porte principalement sur la mise en place d'ouvrages temporaires, comme des ponts ou des batardeaux.

> On veut insister sur l'importance des conséquences environnementales d'un chantier de construction, mais surtout sur la protection de l'environnement en général. Nous souhaitons interpeller les entrepreneurs sur le respect des lois et des règlements, mais aussi afin qu'ils fassent preuve de précaution et de prévention.
>
> Anne-Marie Leclerc

### Un effet d'entraînement

Le MTQ veut s'assurer que les entrepreneurs qui travaillent sur les chantiers routiers adhéreront à ce devis environnemental puisqu'il permet de mieux planifier le chantier en prévoyant tous les gestes à poser afin de prévenir ou réduire des impacts sur l'environnement.

Il permettra aussi de diminuer les imprévus lors des travaux, ce qui sera très certainement apprécié des entrepreneurs, pense Anne-Marie Leclerc. «Ce devis est adapté pour l'organisation et la planification des chantiers routiers, qu'ils soient de petite, de moyenne ou de grande envergure. C'est un exercice qui facilite le dialogue entre toutes les parties», ajoute-t-elle.

Le but est de rendre le travail des entrepreneurs, des gestionnaires et des surveillants de chantier plus harmonieux, en planifiant les travaux à faire en fonction des aspects environnementaux, dès le départ, notamment par la production d'un Plan d'action pour la protection de l'environnement.

Si le chantier de l'élargissement de la route 175, entre Québec et le Saguenay est un bel exemple de conciliation entre la nécessité de construire un lien routier et la protection de l'environnement, l'amélioration continue doit demeurer une préoccupation constante, tant dans notre planification que dans nos pratiques, selon madame Leclerc. «On ne doit donc pas s'étonner de discuter continuellement d'environnement lors des réunions de chantier», lance-t-elle.

D'ailleurs, le MTQ désire s'arrimer davantage avec les autres ministères qui ont également à appliquer des règles environnementales sur les chantiers routiers, notamment Pêches et Océans Canada. •

TUVICO

FORTIER 2000 LTÉE
ISO 9001 : 2000

VOS PARTENAIRES EN MATIÈRE DE PRODUITS DE BÉTON PRÉFABRIQUÉ

4620, boul. Talbot
Laterrière (Québec) G7N 1V1
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

5981820

# LA NORME ISO 14001

## Mise à jour en 2015 et toujours de mise dans la construction

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

*Par Annie Saint-Pierre*

**La norme ISO 14001, qui attend une révision et une mise à jour cette année, est de plus en plus appropriée pour l'industrie de la construction, afin de mieux harmoniser les ambitions des entrepreneurs et des firmes d'ingénierie aux défis environnementaux toujours plus grands.**

C'est l'opinion de M. André Thivierge, vice-président aux opérations Environnement et Eau au sein de la firme SNC-Lavalin. Il explique qu'ISO remet normalement à jour ses normes environnementales aux huit ans. La norme 14001 existe depuis 1996, mais a été revue une première fois en 2004. Le temps est donc venu de voir à une meilleure application de cette norme, expose M. Thivierge, détenteur d'une maîtrise en gestion environnementale qui possède plus de 20 ans d'expérience dans le domaine.

«Les changements portent surtout sur la volonté de l'industrie d'uniformiser toutes les normes de gestion selon un seul modèle qui sera standardisé chez ISO. C'est une façon de mieux définir et de mieux structurer l'administration des normes afin d'en établir une seule base pour la gestion», précise-t-il.

La révision permettra donc à ISO de mieux superviser la gestion des normes 9000, 14001 ainsi que la nouvelle norme 45001 qui vient encadrer la gestion dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail. Les changements qui seront apportés permettront de faire en sorte que 60 % du contenu des normes ISO seront identiques, ce qui constitue une certaine réforme esthétique.

Mais pour les entreprises qui adhèrent déjà à la norme, il faudra tout de même s'adapter aux changements. M. Thivierge révèle que les gestionnaires auront à revoir leur système de gestion environnementale afin d'intégrer les quelques nouvelles exigences de la norme ISO 14001, dans sa version 2015.

## Les avantages de la norme

Les ajustements à la norme sont justifiés, considère M. Thivierge, qui y voit une opportunité intéressante pour les entreprises d'en faire l'adhésion, si ce n'est déjà fait. «Les défis environnementaux d'un gestionnaire d'entreprise et surtout dans le domaine de la construction sont importants et notamment pour mieux évaluer et gérer les impacts au niveau des constructions de routes et de ponts. Les traversées de cours d'eau, le bruit, la poussière et les émanations diverses sont tous des conséquences qui découlent d'un chantier de construction qui doivent être aujourd'hui considérés avec le plus grand des sérieux», mentionne le spécialiste dans le domaine.

Au niveau légal, la norme ISO 14001 est considérée comme un avantage lorsque vient le temps d'octroyer des permis, à tous les niveaux gouvernementaux, qu'ils soient de juridiction municipale, provinciale ou fédérale. Et comme l'acceptabilité sociale est devenue l'enjeu principal dans le domaine des infrastructures, publiques ou non, le fait de détenir une telle norme favorise le respect de la part de la population.

M. Thivierge estime que l'industrie doit maintenant mieux gérer sa relation d'affaires à l'environnement et que la norme ISO 14001 répond à ces attentes en traitant de divers aspects du management environnemental.

«La norme ISO 14001 se concentre sur les systèmes de management environnemental. Les autres normes de la famille traitent d'aspects spécifiques, notamment l'analyse du cycle de vie, la communication et l'audit», nuance M. Thivierge.

Cette norme n'énonce pas d'exigences sur la performance environnementale, mais elle trace le cadre qu'une entreprise ou une organisation peut appliquer pour mettre sur pied un système efficace en matière de gestion environnementale. La norme doit toutefois impliquer la direction, le personnel et les partenaires afin de s'assurer que l'impact environnemental fait l'objet de mesures et d'améliorations continues.

## La question des coûts

Mettre en œuvre ISO 14001 et sa mise à jour en 2015 présente divers avantages, notamment sur la réduction des coûts de la gestion des déchets car l'application de la norme représente des économies dans la consommation d'énergie et de matériaux, dans les coûts de distribution et, surtout, dans une meilleure image de l'entreprise auprès des autorités réglementaires et des donneurs d'ordre.

Selon M. Thivierge, il est évident que certains coûts doivent être considérés avec l'adhésion de cette norme environnementale sur un chantier de construction mais ils sont intégrés dans la pérennité économique de l'entreprise. «Une entreprise doit continuer de performer au niveau de la rentabilité et elle doit être efficace. La norme ISO 14001 ne doit pas être un obstacle et elle doit être vue comme une avantage concurrentiel», juge André Thivierge.

Le but de la norme est d'intégrer l'environnement dans la gestion courante des opérations d'une entreprise plutôt que de l'isoler comme un facteur devant être considéré indépendamment. À titre d'exemple, il dit que la notion environnementale doit faire partie des sujets abordés lors des réunions de chantier afin de capter l'attention des contremaîtres et des ouvriers sur son importance.

«Nous pensons que le fait de mieux gérer les impacts environnementaux d'un chantier de construction élimine les risques d'incidents ou de déversements et évite ainsi bien des problèmes à une entreprise. C'est un fait à considérer au niveau financier», signale André Thivierge.

## Le défi de l'avenir

L'expert en gestion environnementale conclut qu'en 2015 et pour l'avenir, les gestionnaires d'une entreprise ont le défi de gérer les aspects et réduire les risques environnementaux tout en assurant le respect des exigences légales. Le dialogue avec les parties prenantes et l'acceptabilité sociale figurent aussi parmi les préoccupations tout en ayant à cœur la pérennité financière de l'entreprise.

En bout de ligne, la norme ISO 14001 vient mieux répondre aux attentes des parties intéressées, améliore les relations avec la communauté, développe une image de marque et, enfin, favorise le sentiment de fierté des employés •

BÉTON

# Recherches et applications

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

*par Stéphan Rosa*

Un double atelier a abordé les dernières recherches et applications liées au béton et à ses nouvelles déclinaisons. Ainsi, un premier volet aura traité du procédé de stabilisation des sols au ciment qui permet de réduire les émissions de CO2 et les coûts, et un second, des technologies amenant une plus-value aux projets de bétonnage dans les travaux de génie civil.

## La stabilisation des sols au ciment

«La stabilisation des sols au ciment est une technique peu connue au Québec alors qu'elle est fréquemment utilisée en Europe ainsi qu'aux États-Unis», avance Benoit Lavallée, directeur Développement et Innovation – Québec & Atlantique chez Lafarge.

«Le procédé de stabilisation des sols au ciment permet d'obtenir, à partir de sols difficilement compactables et non traités, un matériau présentant une résistance durable à l'eau et au gel», développe-t-il. «Une constance de volume ainsi qu'une haute résistance à la compression, au cisaillement et à la traction gel. Dès l'incorporation, une réaction chimique a lieu entre l'eau du sol et le liant. L'humidité du sol s'en trouve alors réduite, et les proprié-

Le prolongement de l'autoroute 410 dans la région de Sherbrooke fut l'occasion d'une première utilisation de béton semi-autoplaçant.
Crédit photos: Gracieuseté de l'Université de Sherbrooke

tés de plasticité, la compacité et la portance du sol sont immédiatement améliorées.»

«La stabilisation des sols au ciment est certes rapide et hautement efficace, mais surtout très écologique et économique», poursuit le directeur Développement et Innovation chez Lafarge «En effet, elle rend superflues les opérations de remplacement du sol et de transport, et permet une réduction considérable des émissions de $CO_2$.»

Benoit Lavallée, Directeur Développement et Innovation - Québec & Atlantique chez Lafarge

## Un bon compromis

Selon ses propos, les opportunités d'utilisation ne manquent pas, que l'on parle de gares de triage ou de sites d'exploitation minière, portuaire, de recyclage et d'entreposage ou de dépôt de neige, etc. «La stabilisation des sols au ciment permet l'aménagement plus rapide et à moindre coût d'un chemin exploitable.»

«Cette technologie serait la bienvenue sur des chantiers plus citadins comme ceux du nouveau pont Champlain et du futur échangeur Turcot à Montréal. Une technologie idéale pour des chaussées temporaires ou à faible fréquentation comme les chemins d'exploitation éolienne, les accès aux chantiers ou… au chalet!», conclut en souriant Benoit Lavallée.

## Les bétons d'aujourd'hui

La conférence «Les bétons d'aujourd'hui», par Yves Dénommé, ing., M.Sc.A., a traité des technologies de bétonnage dans les travaux de génie civil. Ce second volet de l'atelier a touché la question de l'utilisation des agents de viscosité, des bétons anti-lessivage et des inhibiteurs de corrosion.

«Les bétons standard nécessitent une énergie de consolidation (aiguilles vibrantes, vibrateurs, etc.) pour assurer un bon enrobage des aciers d'armatures et un bon remplissage des coffrages», rappelle-t-il. «Parmi les adjuvants mis à la disposition des producteurs de béton afin de s'assurer de la stabilité des bétons autoplaçants (BAP), on retrouve les agents viscosants (ou VMA) qui sont des polymères de très haute masse molaire. Ces derniers permettent par effet de gonflement d'améliorer la stabilité des BAP.»

## Les bétons anti-lessivages

«Il est possible de couler le béton sous l'eau pour, par exemple, réparer des structures de ponts sous l'eau», poursuit le directeur technique. «Pour ce faire, il est nécessaire d'utiliser des agents anti-lessivage, des adjuvants conçus pour prévenir la perte de liant et de granulats fins lors de la mise en place du béton coulé sous l'eau», explique Yves Dénommé.

«Ils agissent principalement sur l'eau et réduisent de façon importante l'impact environnemental dû au lessivage du liant dans les applications sous l'eau. Tout comme les agents de viscosité, ces derniers sont constitués de polymères de haute masse molaire ayant des propriétés de rétention d'eau.»

## La durabilité des bétons face à la corrosion

Ce fut l'autre sujet abordé par Yves Dénommé lors de son intervention au Congrès 2015. «La norme CSA A23.1 qui régit la fabrication et

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec
ACRGTQ
FIERS ET COMPÉTENTS .COM
FORMATION DANS L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION

Formations proposées aux travailleurs du secteur génie civil et voirie, accompagnées du soutien financier du FFSIC.

VOTRE CONTACT
Jean-Marc Jacob, conseiller en formation à l'ACRGTQ
Tél. : 418 529-2949 ou 1 800 463-4672
jmjacob@acrgtq.qc.ca | www.acrgtq.qc.ca

5785643

l'exécution des travaux de bétonnage, tout béton armé exposé aux chlorures doit être de classe C-1 ou C-XL», mentionne-t-il. «Ce type de béton doit respecter des règles de formulations strictes : rapport eau/liant maximal, résistance à la compression de 35 MPa et une perméabilité aux ions chlorure (moins de 1500 coulombs pour C-1 ; 1000 coulombs pour les C-XL). L'utilisation d'un ciment pré-mélangé ou d'ajouts cimentaires séparés sont nécessaires pour atteindre de telles perméabilités.»

«Dans certains cas, comme les stationnements étagés, des mesures de protection supplémentaires doivent être prises. Parmi ces moyens, on retrouve l'utilisation d'adjuvants inhibiteurs de corrosion, dont l'un des plus connus est les solutions de nitrite de calcium», précise Yves Dénommé. «Ces derniers agissent sur la réaction électrochimique à la surface de l'armature, et non pas directement sur la matrice du béton, ou la perméabilité.»

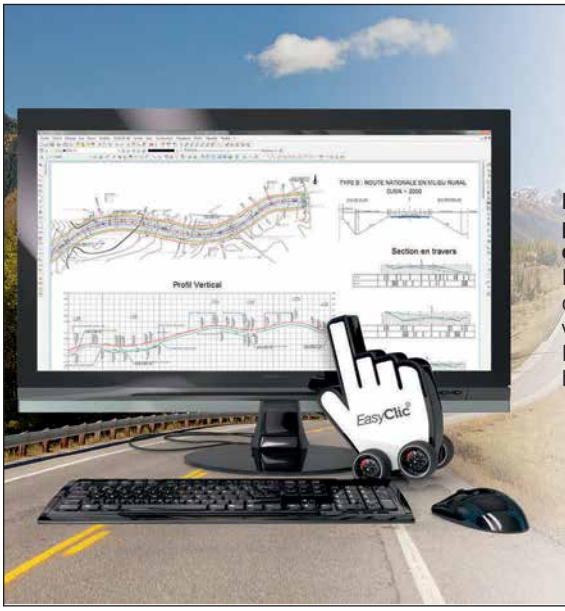
Au Congrès, deux ateliers ont abordé les dernières recherches et applications liées au béton et à ses nouvelles déclinaisons. Il aura été question du procédé de stabilisation des sols au ciment et des technologies amenant une plus-value aux projets de bétonnage.

L'objectif de sa présentation était de convaincre le milieu de la construction de la pertinence des nouvelles technologies. «Le milieu du génie civil est très conservateur», avance Yves Dénommé. «Et les pratiques sont lentes à évoluer, entre autres en raison des questions normatives, mais aussi administratives tributaires du législateur. De plus, il faut documenter un historique des utilisations de ces nouvelles technologies pour qu'on en développe l'expertise.»

Yves Dénommé, ing., M.Sc.A., directeur technique à l'Association Béton Québec (ABQ)

«Heureusement, des municipalités comme la ville de Montréal, entre autres, et le ministère des Transports du Québec (MTQ), sont souvent prêts à expérimenter ces nouvelles technologies en réservant des plages d'essais sur les chantiers.» Citons par exemple l'introduction du béton semi-autoplaçant par le MTQ dans ses normes pour 2015. Cette technologie est un compromis entre le béton standard et le béton autoplaçant. Il est le fruit d'une collaboration avec l'Université de Sherbrooke, l'industrie et certains donneurs d'ouvrages. •

Voici, côte à côte, un essai de béton standard, peu fluide, et celui d'un béton semi-autoplaçant. Crédit photos : Gracieuseté


MENSURA
GENIUS

**Logiciel de conception pour l'infrastructure et les firmes de génie conseil.**
Dessiner, concevoir suivant les normes du MTQ, quantifier et diffuser en 3D vos projets d'infrastructures (routes MTQ, municipal, projet minier, ouvrages hydrauliques, environnement, énergie...)

MENSURA
LIGHT

**Logiciel de prise de quantités pour les entreprises de construction.**

Répondre aux soumissions à partir de plans PDF® et contrôler les quantités en phase de chantier, sans connaissance particulière de la DAO.

GEOMENSURA
CONCEPTEUR & ÉDITEUR DE LOGICIELS POUR L'INFRASTRUCTURE

**GEOMENSURA Inc.**
Contact : Alain Beauregard
alain.beauregard@geomensura.com
1800 Av. Mc Gill College - bureau 600
MONTREAL, QC, H3A 3J6
Tél. : +1 514 871 12 21 - Mobile : + 1 438 863 78 70

5799166

# VOUS VISEZ L'EXCELLENCE?

## Équipements Sigma répondra à vos exigences.

Équipements Sigma inc.

**Sigma**

PRÈS DE VOUS

JOHN DEERE  BOMAG FAYAT GROUP  NPK

**eqsigma.ca**

Informez-vous auprès de votre succursale la plus près.

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

5974804

# LES ENROBÉS BITUMINEUX
## Vers une stratégie des matériaux

«Dans notre domaine, explique Daniel Bissonnette, on change fréquemment les paramètres au risque de perdre les balises, l'historique des produits et leur évolution».

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

*par Stéphan Rosa*

Lors de son intervention au Congrès 2015, Daniel Bissonnette, président du Groupe Conseil SCT inc., a traité entre autres des enjeux à prévoir en matière d'enrobés bitumineux et principalement des éléments techniques à surveiller de près par les acteurs de l'industrie.

«Comment élaborer une stratégie des matériaux à utiliser lors d'une soumission pour un projet, comment formuler les mélanges pour une performance spécifique selon un projet particulier d'infrastructure, etc.» Selon ses propos, les défis techniques tels que l'esprit de collaboration, la fabrication et la mise en œuvre des enrobés, la gestion des matières premières, l'orniérage, les enrobés municipaux et le nouveau système de classification des bitumes, sont tous des sujets incontournables ayant un impact sur le quotidien de l'industrie de la construction.

### Maintenir la mémoire des acquis

Daniel Bissonnette a aussi abordé le nouveau système de classification des bitumes, «afin d'amener une certaine vigilance, inciter les gens du métier à faire les vérifications adéquates. Dans notre domaine, on change fréquemment les paramètres au risque de perdre les balises, l'historique des produits et leur évolution», a-t-il commenté. «Il faut toujours repartir à zéro et expliquer les différences importantes qui auront un impact lors de la conception des mélanges.»

«Le ministère des Transports travaille avec ses propres enrobés, mais de plus en plus, la charge de l'aménagement et l'entretien des voies est dévolue aux municipalités qui sont, somme toute, assez peu renseignées sur les enjeux de l'utilisation de certains enrobés bitumineux», a-t-il ajouté. «De plus, l'industrie a subi plusieurs contrecoups ces dernières années et nombre de donneurs d'ordres et d'ouvrages hésitent ou tergiversent longuement quant à la prise de décisions, parce que celles-ci exigent de réelles compétences et des technicalités qui parfois échappent aux décideurs.»

### Conscientiser les professionnels

«Certaines de ces techniques sont très bien maîtrisées, d'autres demeurent risquées pour un entrepreneur qui se lance dans ce processus sans expertise. Lors du choix des techniques, certains éléments doivent impérativement être pris en compte. Lorsqu'une entreprise se lance par exemple dans la modification de la rhéologie des bitumes directement sur le site, elle doit être en mesure de s'assurer des caractéristiques des bitumes avant et après modifications.»

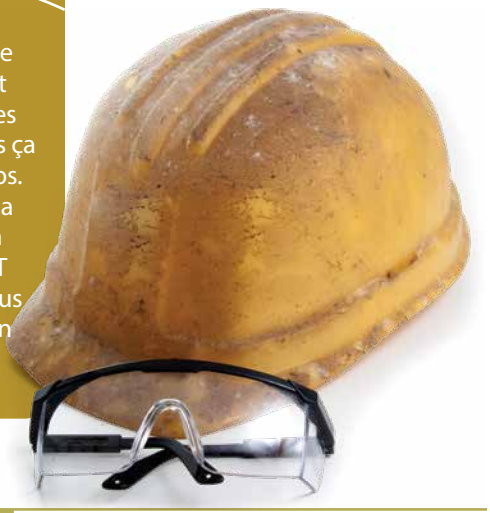
«Cette technique nécessite l'équipement requis et le personnel compétent. Il ne s'agit pas seulement de modifier l'usine ou l'équipement de production, il y a plusieurs autres considérations techniques importantes. Or, c'est souvent le même scénario qui se répète en cas de litige parce que le choix des matériaux et des techniques n'a pas fait l'objet d'une analyse poussée et expérimentée», pense le président du groupe d'experts conseils.

Selon Daniel Bissonnette, il faut porter une attention particulière à ce que les personnes qui décident soient bien encadrées sur ces questions techniques afin de réagir très vite quant aux décisions à prendre pour que les enrobés choisis soient les plus performants, durables et économiques. «Il est important de conscientiser les professionnels à dresser les choses correctement et les aider à une prise de décision efficiente, en termes de produits et de coût.» •

# LE DÉFI DES DIRIGEANTS EN SST

## Mobiliser le personnel en prévention

« Instaurer une culture SST et travailler sur les comportements ça prend du temps. Tout comme la gestion de la qualité, la SST est un processus d'amélioration continue.»



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

*Par René Turmel, CRHA**

Lors d'échanges avec des dirigeants d'entreprises de construction, il est souvent question de la «recette» qui leur permettrait de mobiliser en tout temps leur personnel en prévention. Ce souci est légitime. Deux outils leur sont proposés en ce sens. La diligence raisonnable et une culture SST.

### le 1er outil : la diligence raisonnable comme moyen de défense et de prévention

La santé et sécurité au travail (SST) est une valeur importante de notre société que le législateur a traduite dans plusieurs lois comme la *Loi sur la santé et la sécurité du travail* (LSST) et le *Code criminel du Canada*.

Ces lois identifient l'employeur comme étant le premier responsable en SST. Car il possède l'entreprise, décide du travail à faire, des ressources à y consacrer et du contrôle à exercer. De par son pouvoir de contrôle qu'il possède au sein de son entreprise, l'employeur détient le pouvoir de protéger ses travailleurs. Ses obligations SST correspondent à son pouvoir de protection des travailleurs.

En vertu de la LSST, l'employeur est de plus présumé coupable des manquements à la sécurité commis par les membres de son personnel, sauf s'il démontre avoir fait preuve de diligence raisonnable. Il doit alors démontrer que le manquement a été commis à son insu, sans son consentement, qu'il a prévu les dangers et les mesures de sécurité (devoir de prévoyance), qu'il a mis en place les mesures de sécurité qui éliminent ou contrôlent les dangers (devoir d'efficacité), qu'il veille au respect des consignes de sécurité et qu'il applique des sanctions à l'égard des récalcitrants (devoir d'autorité).

Les dirigeants peuvent utiliser la diligence raisonnable comme moyen de défense face à des constats d'infraction émis par la CSST ou à des accusations de négligence criminelle portées par la Direction des poursuites criminelles et pénales. La défense de diligence raisonnable de l'employeur passe par ses représentants et ceux-ci ont besoin de l'appui de leur employeur pour leur permettre de démontrer qu'ils ont été diligents.

Ils peuvent également l'utiliser comme levier pour bâtir une culture SST d'entreprise qui mobilise tout le personnel dans la lutte contre les dangers de manière à rendre en tout temps les conditions matérielles de travail sécuritaires et à générer les comportements les plus sécuritaires possibles. Elle pourrait être adoptée à titre de va-

leur SST d'entreprise et de norme de conduite. Ainsi, elle se reflétera dans toutes les décisions et les activités de l'entreprise, peu importe les circonstances.

### Le 2e outil : la mise en place d'une culture SST d'entreprise

On entend par culture SST d'entreprise l'ensemble des valeurs, croyances, décisions, comportements et habitudes partagés au sein d'une entreprise qui influencent les comportements de tous ses membres en SST.

La culture SST d'une entreprise est avant tout créée par les dirigeants de l'entreprise. Ils décident du travail à faire, des ressources à y consacrer et du contrôle à y exercer. La culture est ensuite véhiculée par tous les niveaux hiérarchiques jusqu'aux employés. Il revient donc aux dirigeants de créer les conditions pour mettre en place une culture SST d'entreprise et d'en assurer le leadership.

Voici en quoi consiste une telle culture d'entreprise :

1 Adopter et diffuser auprès du personnel les valeurs SST de l'entreprise.

Une valeur est un principe qui oriente l'action d'un individu, d'un groupe et d'une organisation. Quelques valeurs sont suggérée : la vie, la santé et la sécurité du personnel comme première valeur; le respect des lois et règlements en SST; le leadership de la direction et de la supervision en SST; la diligence raisonnable comme valeur et norme de conduite.

2 Offrir au personnel de l'information et de la formation continue en SST.

Afin qu'il ait les habiletés et les connaissances requises pour réaliser le travail de façon sécuritaire.

3 Accorder à ses représentants le pouvoir décisionnel et allouer les ressources requises.

Afin qu'ils aient l'autorité requise pour diriger le personnel et appliquer les mesures de sécurité requises.

4 Intégrer la SST dans chaque service de l'entreprise.

Afin que chaque service définisse et applique ses normes SST et évite d'exporter ou d'importer des risques.

5 Rédiger et appliquer un programme de prévention adapté à chaque chantier et intégré à la planification et à la réalisation des travaux.

Il est recommandé qu'il soit rédigé par le responsable du projet à la place d'affaires et appliqué par le responsable des travaux au chantier. Ces deux responsables font équipe et sont appuyés par la direction et les autres services de l'entreprise. Ces responsables doivent être formés au préalable.

6 Rendre imputable chaque représentant à l'égard de la sécurité de son personnel.

7 Mettre en place un climat de confiance en SST.

Les dirigeants doivent assurer le respect des valeurs SST de l'entreprise, des normes SST de chaque service et l'application d'un programme de prévention adapté à chaque chantier. Ils doivent encourager, valoriser et appuyer le personnel, accorder le droit à l'erreur, récompenser les comportements sécuritaires et sanctionner les comportements dangereux.

Il n'y a pas de recettes magiques et instantanées en SST. Instaurer une culture SST et travailler sur les comportements, ça prend du temps. Tout comme la gestion de la qualité, la SST est un processus d'amélioration continue. •

* René Turmel, CRHA, est conseiller à l'ACRGTQ

CALENDRIER DES COURS OFFERTS
HIVER-PRINTEMPS 2015

DES OUTILS INDISPENSABLES POUR VOS GRANDS TRAVAUX…

**RÉCLAMATIONS SUR CONTRATS**

| | |
|---|---|
| 18 février | 14e journée d'étude sur les réclamations sur contrats |
| 25 février | 14e journée d'étude sur les réclamations sur contrats[1] |

**GÉNIE CIVIL**

| | |
|---|---|
| 10 au 12 février | Conception des ponceaux[2] |
| 25 février | Introduction aux enrobés bitumineux[3] |
| 26 et 27 février | Conception et dimensionnement de chaussées municipales |
| 17 et 18 mars | Notions complémentaires pour l'inspection des ponts en acier[2] |
| 27 février | La sécurité sur les chantiers et l'ingénieur |
| 23 au 27 mars | Inspection des structures[2] |
| 26 et 27 mars | Structures de signalisation : inventaire, inspection et entretien[2] |
| 8 au 10 avril | Conception des structures de signalisation d'éclairage et de signaux lumineux[2] |
| 13 au 17 avril | Construction et réparation des structures[2] |
| 15 avril | Évaluation des structures de signalisation aérienne[2] |
| 20 et 21 avril | Évaluation de la capacité portante des ponts[2] |
| 22 avril | Évaluation de la capacité portante des ponts acier-bois[2] |
| 12 et 13 mai | Conception d'un système d'éclairage routier[2] |
| 14 et 15 mai | Conception d'un système de signaux lumineux[2] |

**GESTION ET EFFICACITÉ**

| | |
|---|---|
| 4 au 6 février | Gestion de projets pour ingénieurs : mesure de la performance |
| 12 et 13 février | Gestion des coûts de projets pour ingénieurs |
| 17 et 18 février | Formation ISO 14001 : 2004 |
| 19 et 20 février | Gestion de projets pour ingénieurs : outils et méthodologie 1[1] |
| 26 et 27 février | Gestion de projets pour ingénieurs : outils et méthodologie 1 |
| 5 et 6 mars | Application et programmation en Excel en ingénierie |
| 6 mars | Gestion des risques |
| 10 et 11 mars | Développer son pouvoir d'influence – formation pour ingénieurs |
| 12 mars | Négociation : un art qui se maîtrise |
| 20 mars | Le génie du *leadership* |
| 25 au 27 mars | Gestion de projets : détermination des besoins |
| 30 et 31 mars | *Coaching* pour personnel ingénieur et chargé de projets |
| 1er et 2 avril | Formation ISO9001: 2008 |
| 1er et 2 avril | Gestion de projets pour ingénieurs : outils et méthodologie 1[1] |
| 9 et 10 avril | Gestion de projets pour ingénieurs : outils et méthodologie 1 |
| 5 et 6 mai | Gestion de projets pour ingénieurs : outils et méthodologie 1 |
| 11 et 12 mai | Gestion de projets pour ingénieurs : outils et méthodologie 2 |

**GÉNIE DES EAUX**

| | |
|---|---|
| 10 et 11 avril, 24 et 25 avril, 8 mai | Auscultation, diagnostic et réhabilitation des réseaux d'eau |

**GÉNIE MÉCANIQUE**

| | |
|---|---|
| 10 et 11 mars | Le contrôle de qualité en soudage pour les non soudeurs[1] |
| 24 et 25 mars | Notions fondamentales sur les propriétés, la mise en forme et le choix des matériaux (pour la conception mécanique) |

**ACTUARIAT**

| | |
|---|---|
| 20 mars | Actuaires, que pensez-vous d'une gestion efficace de vos priorités ? |
| 27 et 28 mai | Actuaires, développez vos habiletés de gestionnaire-*coach* |

1. Offert à Montréal.
2. Offert en collaboration avec le ministère des Transports du Québec.
3. Offert en collaboration avec l'Université de Sherbrooke.

Inscription et information sur la description des cours et les UEC :
GENIE.ULAVAL.CA

UNIVERSITÉ LAVAL
Faculté des sciences et de génie
Formation continue

5727544

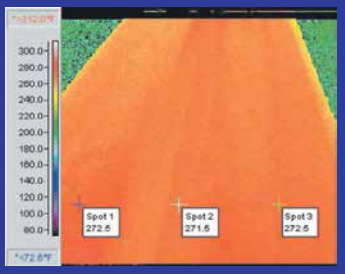
# MONTREAL TRACTEUR INC.

21601, Clark Graham
Baie D'Urfe, Qc H9X 3T5
montrealtracteur.com
Sans frais :
1 800 361-2282

## ÉQUIPEMENTS ROADTEC

ROADTEC
an Astec Industries Company

Véhicule de transfert de matériau Roadtec SB-2500e




**Analyse par infrarouge**
- Les performances des machines Roadtec sont systématiquement supérieures à celles des autres

**VENTE, PIÈCES ET SERVICE / LOCATION**

## ÉQUIPEMENTS GOMACO

Bétonnière à coffrages glissants GHP-2800

Finisseuse C-450

Bétonnière à fraise / coffrage glissant GT-3600

## SYSTÈMES DE CONCASSAGES Équipement – Pièces - Service

### TELSMITH

TELSMITH est le chef de fil dans la technologie de concassage

### DEISTER

Tamis horizontal et incliné

### HAZEMAG

Concasseur à marteaux

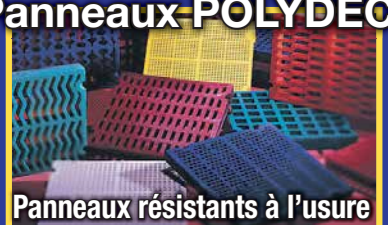
### Les empileurs THOR

Empileurs radiaux portables télescopiques

### SPAULDING

SPAULDING n'offre que des pièces de qualité pour vos cônes

### Panneaux POLYDECK


Panneaux résistants à l'usure

DISTRIBUTEUR AUTORISÉ DE TELSMITH DEISTER HAZEMAG SPAULDING CRUSHER PARTS THOR POLYDECK EN VENTE OU LOCATION

6000459

# Le donneur d'ouvrage et l'entrepreneur

## L'OBLIGATION DE BONNE FOI

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

*Par Me Guy Gilain**

Durant l'exécution de ses travaux, un entrepreneur rencontre soudainement des conditions différentes de celles envisagées au moment du contrat. Il reproche alors au donneur d'ouvrage de ne pas l'avoir informé correctement de l'étendue des travaux à effectuer. Le donneur d'ouvrage, quant à lui, soutient que l'entrepreneur aurait dû mieux s'informer avant de conclure le contrat. Qu'en est-il ?

À une époque pas si lointaine, les tribunaux imposaient à l'entrepreneur le devoir de se renseigner sur tous les aspects du contrat et le tenaient responsable d'assumer toute perte découlant d'une situation imprévisible. L'entrepreneur ne pouvait ainsi invoquer l'insuffisance ou l'inexactitude des informations fournies par le donneur d'ouvrage dans la mesure où celles-ci n'avaient pas été garanties dans le cadre du contrat.

La situation s'est toutefois graduellement assouplie à partir du début des années 1990 avec la concrétisation de l'obligation de bonne foi et l'apparition de l'obligation de renseignement du donneur d'ouvrage venant tempérer les risques assumés par l'entrepreneur.

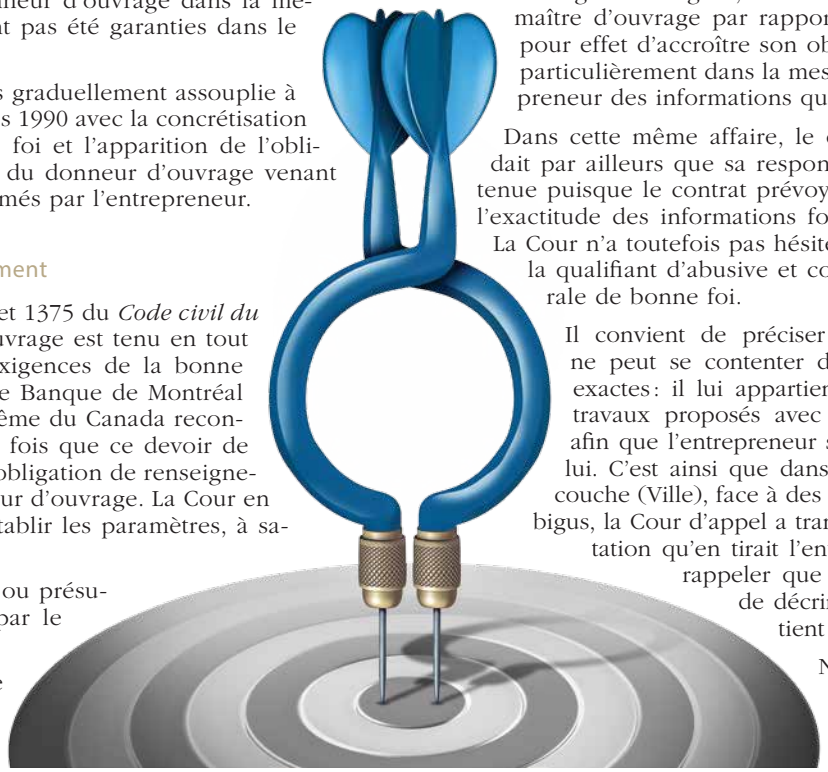
### L'obligation de renseignement

En vertu des articles 6, 7 et 1375 du *Code civil du Québec*, un donneur d'ouvrage est tenu en tout temps d'agir selon les exigences de la bonne foi. En 1992, dans l'affaire Banque de Montréal c. Bail ltée., la Cour suprême du Canada reconnaissait pour la première fois que ce devoir de bonne foi comporte une obligation de renseignement de la part du donneur d'ouvrage. La Cour en a alors profité pour en établir les paramètres, à savoir :

- La connaissance réelle ou présumée de l'information par le donneur d'ouvrage ;
- La nature déterminante de l'information en question ;
- L'impossibilité de l'entrepreneur de se renseigner lui-même ou la confiance légitime de l'entrepreneur envers le donneur d'ouvrage.

Depuis cette affaire, de nombreuses décisions ont été rendues par les tribunaux venant préciser davantage l'étendue de l'obligation de renseignement du donneur d'ouvrage.

Dans l'affaire Régie d'assainissement des eaux du bassin de la Prairie c. Janin Construction (1983) ltée, l'entrepreneur avait rencontré des conditions de sol différentes de celles prévues aux documents d'appel d'offres, augmentant ainsi substantiellement ses coûts. La juge Thérèse Rousseau-Houle, rendant jugement pour la Cour d'appel du Québec, a alors indiqué que l'entrepreneur était justifié de tenir pour acquis que les données fournies étaient sensiblement exactes et qu'il n'avait pas à refaire en détail le travail accompli par les experts du donneur d'ouvrage. À cet égard, la Cour souligne que l'expertise du maître d'ouvrage par rapport aux travaux demandés a pour effet d'accroître son obligation de renseignement, particulièrement dans la mesure où il transmet à l'entrepreneur des informations qui relèvent de son expertise.



Dans cette même affaire, le donneur d'ouvrage prétendait par ailleurs que sa responsabilité ne pouvait être retenue puisque le contrat prévoyait une clause à l'effet que l'exactitude des informations fournies n'était pas garantie. La Cour n'a toutefois pas hésité à écarter une telle clause, la qualifiant d'abusive et contraire à l'obligation générale de bonne foi.

Il convient de préciser qu'un donneur d'ouvrage ne peut se contenter de donner des informations exactes : il lui appartient également de décrire les travaux proposés avec suffisamment de précision afin que l'entrepreneur sache ce que l'on attend de lui. C'est ainsi que dans l'affaire Sintra inc. c. Mascouche (Ville), face à des documents contractuels ambigus, la Cour d'appel a tranché en faveur de l'interprétation qu'en tirait l'entrepreneur, prenant soin de rappeler que « la responsabilité première de décrire les travaux à faire appartient au donneur d'ouvrage ».

Notons toutefois que l'obligation de renseignement imposée au donneur d'ouvrage n'écarte pas l'obli-

gation pour l'entrepreneur de se renseigner adéquatement et de veiller prudemment à la conduite de ses affaires.

### L'obligation de collaboration

En plus de l'obligation de renseignement est récemment apparue l'obligation de collaboration, reposant elle aussi sur le devoir de bonne foi.

Ainsi, le donneur d'ouvrage doit non seulement fournir les informations nécessaires qu'il détient, mais il doit également faire preuve de collaboration lorsqu'un entrepreneur éprouve un problème, et ce, tout au long d'un projet. Ce devoir s'inscrit dans le cadre de la poursuite d'un but commun et s'établit en fonction de la fréquence ou de la durée des rapports entre les parties.

Dans l'affaire Hydro-Québec c. Construction Kiewit cie, alors que l'entrepreneur Kiewit faisait face à plusieurs difficultés imprévisibles, Hydro-Québec avait créé de fausses attentes quant à un éventuel dédommagement pour l'encourager à poursuivre ses travaux. Kiewit reprochait également à Hydro-Québec d'avoir procédé à une double inspection à plusieurs reprises sur le chantier, retardant ainsi indûment la progression des travaux. La Cour d'appel a alors conclu qu'un tel comportement d'Hydro-Québec contrevenait à son obligation de collaboration et que le principe de la bonne foi constituait le fondement juridique pour tenir Hydro-Québec responsable de tout le préjudice qui résultait d'un tel manquement.

Plus qu'un simple vœu pieux, le devoir de bonne foi fait désormais partie intégrante de tout contrat de construction et les donneurs d'ouvrage sont ainsi plus que jamais amenés à traiter les entrepreneurs comme de véritables partenaires. •

*Me Guy Gilain est associé chez De Grandpré Chait.

“Les conduites Solflo Max de **4 mètres** facilitent la réalisation de travaux en installation profonde et en tranchées multiples.
Les cloches avec **garniture intégrée** (CGI) garantissent une étanchéité parfaite!”

**Projet: Conduites et regards/puisards en PEHD pour la réhabilitation des infrastructures pluviales, Ville de Boucherville**

**M. Sylvain Phaneuf, ing. Directeur général adjoint pour Les Entreprises Michaudville Inc.**

Sylvain Phaneuf

SOLENO
La maîtrise de l'eau pluviale

**SOLENO.COM**

5635210

## GRUES MOBILES

# Les dangers associés à ces monstres mécaniques

De plus en plus de maîtres d'oeuvre mettent en place un programme où les critères spécifiques sont clairement définis pour distinguer les opérations de levage régulières des opérations de levage critiques.

*Yannick Morin, ing.*[*]

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

La grue, la clef du succès des projets de construction, l'emblème des sociétés industrialisées, la représentation du pouls économique d'une ville par les flèches d'acier surpassant les bâtiments et ouvrages de génie civil, ce monstre mécanique tant aimé, mais mal compris.

Selon l'«Association of Crane & Rigging Professionals», basée aux États-Unis, la majorité des accidents et des décès dans lesquels des grues sont impliquées ont pour cause une ou des erreurs humaines. Du fait de la longueur des flèches hydrauliques ou conventionnelles combinées aux charges de dimensions importantes, beaucoup croyaient que la vitesse des vents était une cause majeure d'accidents.

Mentionnons que les problèmes reliés au support de la grue et à l'utilisation sécuritaire des stabilisateurs suivent de très près ceux rattachés à une faute de l'opérateur.

Pour ce qui est des causes de décès avec les grues mobiles, l'électrocution et le gréage en sont les causes principales.

Pourtant, un très grand pourcentage de ces accidents serait évitable. Une opération de levage n'est que le résultat de la planification de levage. Si la planification est produite selon les règles de l'industrie du levage, l'opération de levage sera un succès. Par contre, si la planification est bâclée ou, absente, elle sera un échec.

Aussi importants que le câble de levage, les stabilisateurs de la grue sont une composante essentielle pour assurer une opération de levage sécuritaire et conforme. Leurs rôles premiers sont notamment de contrebalancer les différents moments générés par la charge, le poids de la flèche, la fléchette et le contrepoids. En ne respectant pas les distances de dégagements pour les tranchées et excavation inscrite dans le Code de sécurité pour les travaux de construction (chapitre S-2.1, r. 4), le sol aura bien peu de chance de résister contre une pression exercée de plus de 90000 lb par le stabilisateur d'une grue mobile de seulement 45 tonnes de capacité (ex: GROVE TMS 745E). Dans le même ordre d'idée, il est faux de croire qu'une grue pourra respecter les capacités nominales de sa charte de levage avec le déploiement des stabilisateurs à 100% lorsque ceux-ci ne le sont pas.

Le gréage est la base de l'industrie du levage. Sans élingues et sans manilles, les appareils de levage seraient très peu utilisés, car la législation interdit l'utilisation du crochet de l'appareil de levage directement dans le point d'ancrage de la charge. Le gréage peut sembler facile mais est extrêmement complexe en soi.

Il n'est pas rare de voir sur les chantiers, des travailleurs «essayer» différentes stratégies inefficaces et risquées. Pourtant, un gréeur, formé et qualifié, connaît l'importance à accorder au poids, au centre de gravité et au point d'ancrage de la charge. Au niveau du gréage, il connaît la législation applicable, est capable d'identifier les différents critères de disqualification. Il connait la différence entre un poids et la tension exercée sur l'élingue, mais aussi la différence entre une livre et un kilogramme ou entre une tonne métrique et une tonne impériale. Il maitrise les concepts de base pour les attaches en paniers et étranglements tels que le ratio D/d (Diamètre de la charge / diamètre de l'élingue) et les relations entre les angles. Le gréeur exécute un gréage conforme et sécuritaire.

## La solution : le programme SST pour les grues

La solution à ces problématiques est imposée par la législation, et demeure efficace lorsqu'elle est appliquée.

Épaulé par les articles 51 et 59 de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail* (Chapitre S-2.1), l'article 2.15.7.2 du *Code de sécurité* pour les travaux de construction (chapitre S-2.1, r. 4) oblige l'employeur à avoir un programme SST pour les grues ainsi qu'un programme de formation pour ses travailleurs et il doit attribuer, entre ses équipes de levage, les responsabilités qui reviennent à chaque personne.

Afin d'éliminer ou de réduire le danger à la source, de plus en plus de maîtres d'œuvre mettent en place un programme où les critères spécifiques sont clairement définis pour distinguer les opérations de levage régulières des opérations de levage critiques.

L'opération de levage ne doit pas être perçue comme un moyen, mais comme un projet.

La formation des travailleurs et des professionnels sur la législation, sur les méthodes de travail, sur les techniques d'inspection, sur l'importance d'une communication et d'une planification efficaces, combinée au programme SST pour les grues, rendront les opérations de levage conformes, sécuritaires et profitables. •

*Yannick Morin est président de KRANING


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 de deux km² de terrain de pratique
- Près de 1200 travailleurs en formation sur mesure
- 120 engins
- 12 500 heures de formation pour les travailleurs de l'industrie
- Plus de 120 élèves diplômés chaque année

Inscrivez-vous au www.cncec.qc.ca

Centre national de conduite d'engins de chantier

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

5795005

# En bref

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

## Fraudes ou manœuvres dolosives dans le cadre de contrats publics

- Dépôt du projet de loi no 26 sur la récupération des sommes liées à la fraude et aux manœuvres dolosives : Québec se donne les moyens pour que les contribuables soient dédommagés

Le gouvernement du Québec souhaite mettre en place les moyens nécessaires pour récupérer les sommes payées en trop dans tous ses contrats publics, à la suite de fraudes ou de manœuvres dolosives commises par certaines entreprises ou personnes physiques.

Tel est le message qu'ont livré le 3 décembre dernier la ministre de la Justice et Procureure générale du Québec, Mme Stéphanie Vallée, et le ministre responsable de l'Administration gouvernementale et de la Révision des programmes et président du Conseil du trésor, M. Martin Coiteux, en présentant les dispositions du projet de loi no 26.

« Aujourd'hui, nous déposons un projet de loi qui nous donnera, s'il est adopté, les moyens d'aller récupérer efficacement des sommes versées en trop dans les contrats publics. Nous souhaitons donner aux entreprises ou aux personnes qui font preuve de bonne foi la possibilité de se réhabiliter en remboursant les sommes perçues en trop. Pour celles qui choisiraient de ne pas le faire, nous proposons également de mettre en place des mesures exceptionnelles et temporaires pour permettre aux organismes publics de prendre les recours nécessaires à la récupération des sommes dues. Les organismes publics doivent avoir les moyens de récupérer les sommes injustement perçues par les entreprises, et ce, au bénéfice de l'ensemble des contribuables », a souligné la ministre Vallée.

« Un des défis du gouvernement en matière contractuelle comme en matière de finances publiques, c'est de tout mettre en œuvre pour que les Québécois aient pleinement confiance en l'intégrité de ses institutions ainsi qu'en la capacité de l'État à bien gérer les fonds publics qui sont l'argent des contribuables », a déclaré le ministre Coiteux.

Un programme pour permettre le remboursement des sommes dues

Le programme de remboursement qu'entend mettre en place le gouvernement se veut un mode alternatif de résolution des conflits en matière civile et ne se substituera pas aux poursuites de nature pénale ou criminelle.

Si les dispositions prévues sont adoptées, elles permettront à ce programme de s'inspirer des conférences de règlement à l'amiable qui sont largement utilisées par nos tribunaux civils.

Ainsi, les entreprises ou les personnes auraient 12 mois pour se prévaloir du programme de remboursement. Le cas échéant, les propositions qu'elles feraient seraient analysées par une personne neutre et impartiale, assistée de juricomptables, qui devrait ensuite en faire la recommandation à la ministre de la Justice.

Si une proposition était acceptée par la ministre de la Justice, ses modalités seraient rendues publiques afin d'en assurer la transparence. Cette façon de faire permettrait d'éviter le recours aux tribunaux civils, tout en accélérant la récupération de ces sommes par le Trésor public.

Dans le cadre du programme de

remboursement, les entreprises ou les personnes devraient verser des fraissupplémentairescorrespondant à 10 % de la somme à rembourser, afin que les contribuables n'aient pas à assumer les coûts liés à la gestion du programme de remboursement.

Les modalités du programme de remboursement seraient publiées à la Gazette officielle du Québec afin de permettre à tout intéressé de formuler des commentaires.

Des règles particulières relatives aux recours judiciaires

Étant donné que ce projet de loi propose d'introduire des mesures exceptionnelles et temporaires afin de faciliter les recours civils, le gouvernement propose qu'elles soient mises en place pour une durée de cinq ans.

Les dispositions proposées permettraient également d'étendre la prescription à 20 ans, période qui concorde avec celle qui fait l'objet des travaux de la commission Charbonneau.

De plus, dans la mesure où le gouvernement prouve qu'une entreprise ou une personne a commis une fraude ou une manœuvre dolosive, l'entreprise aurait le fardeau de démontrer que les sommes réclamées par l'État, soit jusqu'à 15 % de la valeur du contrat, ne sont pas justifiées.

Enfin, si le tribunal accueillait l'action intentée, une somme supplémentaire correspondant à

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**

5784495

20 % des sommes dues devrait être versée par les entreprises ou les personnes fautives, pour couvrir les frais engagés par les organismes publics pour les poursuivre.

Des modifications au régime d'autorisation de contracter

Les modifications à la Loi sur les contrats des organismes publics visent le régime d'autorisation de contracter. Dorénavant, les cas de condamnation d'une entreprise seront des éléments qui devront être considérés par l'Autorité des marchés financiers dans l'évaluation de l'intégrité d'une entreprise, au lieu d'être un automatisme.

Ainsi, une entreprise qui a apporté des changements significatifs depuis le jour de l'infraction pour laquelle elle a été condamnée pourrait obtenir une autorisation, si elle satisfait aux exigences élevées d'intégrité au moment de sa demande, malgré sa condamnation pour des gestes posés antérieurement.

« À la fin de cet exercice, c'est tout le Québec qui en sortirait gagnant. En effet, le gouvernement et les organismes publics auraient ainsi la possibilité de récupérer les sommes dues, dans l'intérêt des Québécoises et des Québécois. Et les entreprises fautives pourraient se concentrer sur la création de richesses et d'emplois », a conclu la ministre Stéphanie Vallée.

Source : Gouvernement du Québec

## Appel d'offres visant l'achat de 450 MW d'énergie éolienne : Hydro-Québec Distribution retient 3 soumissions totalisant 446,4 MW

Hydro-Québec Distribution annonçait le 16 décembre dernier qu'elle retient 3 soumissions pour un total de 446,4 MW dans le cadre de l'appel d'offres lancé le 18 décembre 2013 et visant l'achat d'un bloc de 450 MW d'électricité produite au Québec au moyen d'éoliennes.

Les livraisons d'électricité doivent commencer le 1er décembre 2016 et le 1er décembre 2017. Le prix moyen de l'énergie des soumissions retenues est de 7,6 ¢/kWh, ce qui inclut un coût du transport de 1,3 ¢/kWh pour acheminer l'électricité produite.

Hydro-Québec Distribution complètera les contrats avec les promoteurs au cours des prochaines semaines. Ces contrats seront par la suite soumis à la Régie de l'énergie pour approbation. Les promoteurs retenus auront la responsabilité d'obtenir toutes les autorisations et tous les permis requis pour la construction des parcs éoliens avant de procéder au début des travaux de construction.

Depuis le lancement de l'appel d'offres, Hydro-Québec Distribution a travaillé avec la firme Raymond Chabot Grant Thornton & Cie aux fins de l'application de la procédure d'appel d'offres et d'octroi pour les achats d'électricité et dans le processus d'évaluation des soumissions.

La liste des soumissionnaires retenus :http://bit.ly/16QchyE

Source : Hydro-Québec

## FÉVRIER 18

14e JOURNÉE D'ÉTUDE SUR LES RÉCLAMATIONS SUR CONTRATS
– Université Laval, Québec
Renseignements
Téléphone (sans frais) :
1 877 785-2825, poste 4109
Courriel :
maude.lapointe@dgfc.ulaval.ca
Site Web : genie.ulaval.ca

## FÉVRIER 25

14e JOURNÉE D'ÉTUDE SUR LES RÉCLAMATIONS SUR CONTRATS
– Montréal
Renseignements
Téléphone (sans frais) :
1 877 785-2825, poste 4109
Courriel :
maude.lapointe@dgfc.ulaval.ca
Site Web : genie.ulaval.ca

## MAI 21 au 23

ASSISES ANNUELLES DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS
– Montréal
Pour information :
www.umq.qc.ca

## MARS 19 au 20

CONGRÈS ANNUEL DE BITUME QUÉBEC
– Château Mont-Sainte-Anne.
Pour information :
www.bitumequebec.ca

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

# Innovatrice. Intégrée. Intelligente.

## D61i-23

## 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

5797345

# SERVICE ET PERFORMANCE

# À LA MÊME ADRESSE !

**Équipement SMS** vous offre tout sous un même toit : **Komatsu**, **groupe Wirtgen** (**Wirtgen**, **Hamm**, **Vögele**, **Kleemann**) et **Indeco**.

- Éventail complet des plus grandes marques de pièces et d'accessoires
- Équipes de service accessibles en tout temps
- Programmes de financement, de garantie, d'entretien et d'optimisation d'équipement
- Équipe spécialisée en technologies intelligentes
- Succursales partout au Canada

ÉQUIPEMENT SMS

**1 800 881-9828 – sms**equip.com

5634894