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

Octobre 2015 Numéro 33

DOSSIER

La Stratégie maritime

LE CHOIX DU DÉVELOPPEMENT
Entretien avec Jean D'Amour, ministre responsable de la Stratégie maritime

LA STRATÉGIE MARITIME DU QUÉBEC EN SYNTHÈSE
Principes, orientations, actions

INVESTISSEMENTS MARITIMES ET CRÉATION D'EMPLOIS
Québec monte à l'abordage

VAGUE D'INVESTISSEMENTS AU PORT DE QUÉBEC
La Stratégie maritime multiplie la force du courant

STRATÉGIE MARITIME ET DÉVELOPPEMENT DU SAINT-LAURENT
Le fer de lance de la reprise économique

Entretien avec Éric Martel, nouveau PDG d'Hydro-Quebec
Quatre objectifs, une présidence

QUAND LA FORMATION CHANGE LA DONNE
La compétitivité passe par la formation

L'AUTOROUTE ROBERT-CLICHE AU DERNIER DROIT
Construction de l'ultime tronçon de l'A-73

UNE HISTOIRE D'EAU ET D'ÉLECTRICITÉ
Manic-2 célèbre un demi-siècle d'énergie grâce à l'or bleu

CHRONIQUES

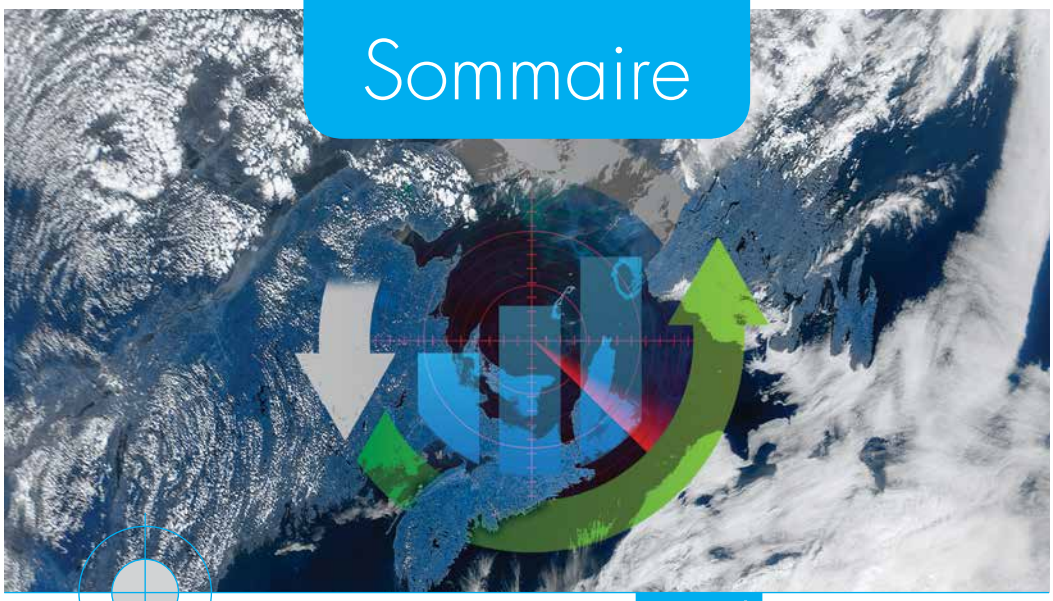
LES SELS DE DÉGLAÇAGE ET LEUR IMPACT
Conjuguer, sécurité et préservation de l'environnement

TRUCAGE D'APPELS D'OFFRES ET LOI SUR LA CONCURRENCE
Éclairage de la cour supérieure de l'Ontario

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.
6418305

Sommaire



Repère Web www.magazineconstas.com

ÉDITORIAL 5

QUATRE OBJECTIFS, UNE PRÉSIDENCE
Entretien avec Éric Martel, nouveau PDG d'Hydro-Québec 6

DOSSIER

LA STRATÉGIE MARITIME

1. Le choix du développement
   Entretien avec Jean D'Amour, ministre responsable de la stratégie maritime 9
2. La stratégie maritime du Québec en synthèse
   Principes, orientations, actions 14
3. Investissements maritimes et création d'emplois
   Québec monte à l'abordage 18
4. Vague d'investissements au port de Québec
   La Stratégie maritime multiplie la force du courant 24
5. Stratégie maritime et développement du Saint-Laurent
   Le fer de lance de la reprise économique 28

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

QUAND LA FORMATION CHANGE LA DONNE
La compétitivité passe par la formation 32

L'AUTOROUTE ROBERT-CLICHE AU DERNIER DROIT
Construction de l'ultime tronçon de l'A-73 36

UNE HISTOIRE D'EAU ET D'ÉLECTRICITÉ
Manic-2 célèbre un demi-siècle d'énergie grâce à l'or bleu 40

CHRONIQUES
Les sels de déglaçage et leur impact 47
Trucage d'appels d'offres et loi sur la concurrence 50
En bref 48
Agenda 49

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

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

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

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

INTERNET
www.magazineconstas.com
Courriel général
info@magazineconstas.com
redaction@magazineconstas.com
Le magazine CONSTASMD est publié trimestriellement par ACRGTQ.

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

Les textes et illustrations de ConstAs ne peuvent être reproduits sans l'autorisation de l'éditrice. Toute reproduction doit mentionner le nom de la publication ainsi que le 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

RÉDACTION :
Directeur de l'information :
Claude Bourget
bourget.arts.conseils@outlook.com
Journalistes :
Jean Brindamour,
Frédérick Masson,
Stephan Rosa,
Marie Gagnon

MISE EN PAGE ET GRAPHISME :
Centre d'excellence en édition multiplateforme (CEEM)

CORRECTION D'ÉPREUVES :
Jean Brindamour

IMPRIMERIE :
Transcontinental Interglobe

ISSN 1912-1830

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

Copyright © ACRGTQ 2007

ALBERTA
Acheson
780.948.3515
Calgary
403.216.1010
Fort McMurray
780.799.4201
Grande Prairie
780.513.3700
Red Deer
403.346.3473

ATLANTIQUE
Dartmouth
902.468.5010
Moncton
506.857.8425
Mount Pearl
709.747.4026

ONTARIO
Grimsby
905.643.4255
Kitchener
519.744.3518
London (Lambeth)
519.652.3234
Mississauga
905.670.5100
Orillia
705.330.0004
Ottawa (Stittsville)
613.836.6633
Sudbury (Lively)
705.692.0552
Thunder Bay
807.475.3052

QUÉBEC
Baie-Comeau
418.589.4141
Boucherville
450.449.4666
Chicoutimi
418.690.1724
Laval
450.686.8911
Saint-Augustin-de-Desmaures
418.870.1700
Trois-Rivières
819.840.0828
Val-d'Or
819.824.2791

Que ce soit pour le terrassement ou l'exploitation de carrières, les chargeuses sur pneus Volvo offrent la polyvalence et la fiabilité qu'il vous faut pour accomplir tous vos travaux. Avec leur faible consommation de carburant, les chargeuses sur pneus Volvo sont les équipements de choix pour réaliser vos projets.

Contactez une de nos succursales pour plus d'informations.

La FORCE indéniable de
STRONGCO
www.strongco.com

ÇA MARCHE!

Volvo Construction Equipment

VOLVO

>6423946

Éditorial

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

SUR TERRE ET SUR MER

En ce mois d'octobre, les travaux estivaux tirent à leur fin et les entrepreneurs du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction sont à pied d'œuvre afin de clore cette saison à la satisfaction de tous. Le beau temps que la plupart de nos grands centres et de nos régions ont connu à la fin de l'été a certainement optimisé les conditions de réalisation des projets et facilité leur livraison dans les temps. Nous ne nous en plaindrons pas.

Cependant, il faut le dire, le début de cette même saison s'est fait sous le signe de l'inquiétude. La Commission de la construction nous a alors apprise que « tous les secteurs de la construction ont réduit leur volume de travail au cours des trois premiers mois de l'année», et que le secteur industriel et le secteur génie civil et voirie connaissent « les plus importants fléchissements, soit de 35 % et de 23 % respectivement par rapport à la même période de 2014». L'ACRGTQ attend donc impatiemment les résultats du 2e et du 3e trimestre. Il n'est pas nécessaire d'expliquer qu'advenant une baisse avérée sur 8 ou 9 mois, il faudrait en prévoir l'effet de ralentissement et de freinage sur toute l'économie québécoise.

Pourtant, certaines sphères de l'industrie affichent bel et bien un renouveau très dynamique, fin prêtes pour les grands chantiers et le défi de mettre à niveau les infrastructures publiques. Des projets d'envergure retiennent ainsi l'attention, tels ceux de l'échangeur Turcot, du pont Champlain et de l'Oléoduc énergie Est, où les entrepreneurs du secteur génie civil et voirie sont à l'honneur. Parallèlement, l'agenda prioritaire des donneurs d'ouvrage ne peut omettre, sous l'inscription certes importante de ces projets-vedettes, le reste des infrastructures publiques du Québec.

À cet égard, il faut applaudir devant la mise en forme qu'est la Stratégie maritime du gouvernement du Québec, cette consolidation des efforts, des projets et des vues quant au Québec maritime, d'autant qu'elle vient se croiser avec les grands paramètres du nouveau Plan Nord. Les fondements économiques de cette stratégie, comme celles de ce plan, ne manquent pas de solidité et de pertinence.
C'est pourquoi la Stratégie maritime, annoncée en juin dernier, est au cœur de cette édition de ConstAs. Il était capital que nos journalistes en résument la teneur et nous aiguillent vers les tenants et aboutissants d'un projet à si large vue, plein d'audace et de leadership.

Bonne lecture !

Gisèle Bourque

La Commission de la construction nous a alors apprise que « tous les secteurs de la construction ont réduit leur volume de travail au cours des trois premiers mois de l'année», et que le secteur industriel et le secteur génie civil et voirie connaissent « les plus importants fléchissements, soit de 35 % et de 23 % respectivement par rapport à la même période de 2014 ».

QUATRE OBJECTIFS, UNE PRÉSIDENCE

Entretien avec Éric Martel, nouveau PDG d'Hydro-Québec

Par Jean Brindamour

Repère Web www.magazineconstas.com/Energie

Avant de se joindre à Hydro-Québec, Éric Martel a travaillé pour plusieurs entreprises de renommée internationale dans le domaine de l'aéronautique, telles que Pratt & Whitney, Rolls Royce et Bombardier où, de 2002 à mai 2015, il a occupé divers postes de direction, allant de vice-président, Exploitation – Amérique du Nord, chez Bombardier Transport, jusqu'à président de Bombardier Avions d'affaires, une position prestigieuse qui lui a permis de diriger quelque 12 000 employés répartis dans le monde entier. M. Martel a été nommé président directeur général d'Hydro-Québec le 3 juin 2015 et il est entré en fonction dès le 6 juillet. ConstAs a voulu connaître la vision, les valeurs, les espérances du nouveau PDG concernant l'emblématique société d'État.

Comment envisage-t-il son mandat ? Quel avenir prédit-il au plus grand producteur d'hydroélectricité au monde ?

Éric Martel, PDG d'Hydro-Québec

Q. *Dès votre nomination, annoncée par le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, qui est aussi ministre responsable d'Hydro-Québec, M. Pierre Arcand, vous avez déclaré que vous vous donniez «quelques semaines» et «quelques mois» pour prendre la mesure de tous les dossiers sur votre table. Un peu plus de deux mois plus tard, avez-vous eu le temps d'en faire le tour?*

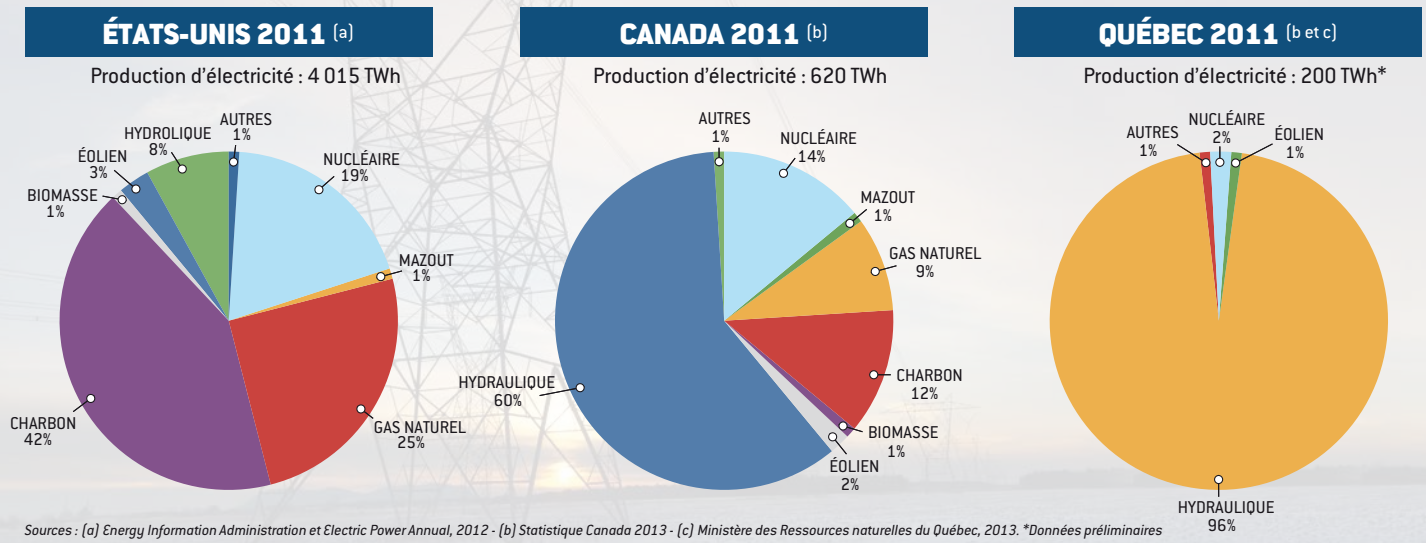
R Depuis mon entrée en fonction le 6 juillet, j'ai eu la chance de rencontrer des employés en provenance de chacune des divisions d'Hydro-Québec, et ce, dans différentes régions. J'ai eu la chance d'échanger avec eux sur une multitude de dossiers. J'ai rencontré des clients, des intervenants du gouvernement, des membres des communautés autochtones et des représentants des syndicats.

L'hydroélectricité est un secteur différent de ceux au sein desquels j'ai travaillé auparavant, mais ma formation d'ingénieur en électricité me sert bien lors de ces échanges.

Bien qu'Hydro-Québec soit une très grande entreprise, avec des activités très diversifiées et complexes, je considère maintenant avoir fait un tour d'horizon qui me permet de travailler à la mise en œuvre des quatre grands objectifs que j'ai énoncés lors de ma nomination.

Q *Où en êtes-vous avec le nouveau plan stratégique 2016-2020 qui devra être remis au gouvernement du Québec le 30 juin 2016 (le dernier remonte à 2009, pour la période 2009-2013). Y a-t-il des éléments que vous pouvez d'ores et déjà dévoiler? Je songe entre autres choses à la question de l'électrification des transports, et aussi à l'avenir des exportations d'électricité chez nos voisins du sud et dans le reste du Canada.*

R Nous travaillons activement à la préparation du Plan stratégique 2016-2017. Celui-ci s'arrimera avec la Politique énergétique 2016-2025, que le gouvernement du Québec devrait rendre publique à l'automne 2015.



*Sources : (a) Energy Information Administration et Electric Power Annual, 2012 - (b) Statistique Canada 2013 - (c) Ministère des Ressources naturelles du Québec, 2013. *Données préliminaires*

Bien entendu, les quatre priorités que j'ai énoncées lors de ma nomination seront au cœur du Plan stratégique. Plus spécifiquement, il est clair que nous poursuivrons et intensifierons les efforts en cours en matière d'électrification des transports, avec notamment le déploiement des infrastructures pour la recharge des véhicules.

Nous travaillerons aussi dans une optique de maximisation des revenus, ce qui pourrait se mettre en œuvre par des activités accrues sur les marchés externes, notamment par le développement des marchés d'exportations.

Le Plan stratégique abordera aussi notamment la mise en œuvre de gains d'efficience, l'arrimage de nos activités avec la mise en œuvre du Plan Nord, la poursuite des actions en efficacité énergétique et l'intensification de communications proactives.

Q *Je reviens sur les exportations. La construction de nouvelles lignes est-elle prévue au cours des prochaines années ou décennies?*

R Hydro-Québec travaille, avec son partenaire américain Eversource Energy, sur un projet de nouvelle interconnexion qui permettra d'exporter en Nouvelle-Angleterre 1000 mégawatts d'électricité produite par nos centrales hydroélectriques.

Les deux entreprises participeront à l'appel de propositions qui sera lancé par les États du Massachusetts, du Connecticut et du Rhode Island pour des contrats à long terme d'approvisionnement en énergie propre et d'infrastructures de transport d'électricité nécessaires pour acheminer cette énergie*.

Il s'agirait du plus important contrat à long terme à être signé avec Hydro-Québec depuis la création des marchés déréglementés d'électricité dans les années 1990.

Q *Vous avez évoqué tout à l'heure quatre grands objectifs que vous désiriez atteindre au cours de votre mandat : un «changement de culture» vers une plus grande transparence, un meilleur service à la clientèle, une croissance des activités et une amélioration de la productivité. Est-il possible de nous dire ce qui vous a amené à identifier ces quatre objectifs et comment pensez-vous les réaliser?*

R Les quatre objectifs ont été définis dans une perspective qui vise à maintenir l'héritage immense que constitue Hydro-Québec, mais aussi dans une optique d'amélioration constante des pratiques. Dans cet ordre d'idées, je suis d'avis qu'une organisation doit avoir un nombre limité de priorités, mais que celles-ci doivent être les bonnes.

De façon globale, je pense qu'il est toujours possible de faire mieux et d'améliorer la performance des organisations. Je considère ainsi qu'Hydro-Québec doit être humble et toujours avoir ses clients en priorité dans ses décisions et ses actions.

Hydro-Québec constitue un outil fondamental à la prospérité économique et au développement social du Québec. Au cours des prochaines années, Hydro-Québec devra s'adapter à des marchés locaux et internationaux en pleine mutation et à une clientèle dont les besoins sont grandissants. Notre capacité d'adaptation et notre agilité sont donc nécessaires à l'atteinte de nos objectifs. •

** «Hydro-Québec et Eversource Energy ont aujourd'hui réitéré leur engagement ferme à aider la Nouvelle-Angleterre à relever ses défis en matière d'énergie grâce à leur partenariat de longue date. Les deux entreprises travaillent en effet de concert pour réaliser le projet Northern Pass Transmission (NPT) qui permettra d'exporter en Nouvelle-Angleterre 1 000 mégawatts d'hydroélectricité produite par le parc de centrales de calibre mondial du Québec. L'intensification du commerce d'énergie propre entre les marchés d'électricité du nord-est des États-Unis et de l'est du Canada est l'un des principaux objectifs des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'est du Canada.»*

Extrait d'un Communiqué de presse commun des deux Sociétés, Salle des nouvelles d'Hydro-Québec, 31 août 2015.
Voir également : www.northernpass.us

La Stratégie maritime

LE CHOIX DU DÉVELOPPEMENT
Entretien avec Jean D'Amour, ministre responsable de la Stratégie maritime

LA STRATÉGIE MARITIME DU QUÉBEC EN SYNTHÈSE
Principes, orientations, actions

INVESTISSEMENTS MARITIMES ET CRÉATION D'EMPLOIS
Québec monte à l'abordage

VAGUE D'INVESTISSEMENTS AU PORT DE QUÉBEC
La Stratégie maritime multiplie la force du courant

STRATÉGIE MARITIME ET DÉVELOPPEMENT DU SAINT-LAURENT
Le fer de lance de la reprise économique

« Il faut applaudir devant la mise en forme qu'est la Stratégie maritime du gouvernement du Québec, cette consolidation des efforts, des projets et des vues quant au Québec maritime, d'autant qu'elle vient se croiser avec les grands paramètres du nouveau Plan Nord. Les fondements économiques de cette Stratégie, comme celles de ce Plan, ne manquent pas de solidité ni de pertinence. C'est pourquoi la Stratégie maritime, annoncée en juin dernier, est au cœur de cette édition de ConstAs. Il était capital que nos journalistes en résument la teneur et nous aiguillent vers les tenants et aboutissants d'un projet à si large vue, plein d'audace et de leadership. »

Me Gisèle Bourque

Repère Web www.magazineconstas/infrastructures

LE CHOIX DU DÉVELOPPEMENT

Entretien avec Jean D'Amour, ministre responsable de la Stratégie maritime

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

Jean D'Amour, qui fut maire de Rivière-du-Loup de 1997 à 2007, a été élu député pour la première fois le 22 juin 2009. C'est le 23 avril 2014, à la suite de l'élection du nouveau gouvernement libéral dirigé par Philippe Couillard, que Jean D'Amour est nommé ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la Stratégie maritime, ministre responsable de la région du Bas-Saint-Laurent, ainsi que ministre responsable de la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. ConstAs a voulu en savoir plus sur la mise en œuvre de la stratégie maritime québécoise par celui qui porte la lourde responsabilité de sa réalisation dans l'ensemble de la province.

Par Jean Brindamour

Q *La Stratégie maritime a été élaborée par votre gouvernement comme l'un des deux piliers de la relance économique du Québec, l'autre étant le Plan Nord. Permettez-moi, pour commencer, une question un peu naïve: pourquoi une stratégie maritime?*

R Ça ne s'était jamais fait avant! Pourquoi maintenant? Pourquoi pas plus tôt? Dès son retour en politique, M. Couillard a parlé d'abord et avant tout d'économie et de relance. Compte tenu du fait qu'on veut stimuler l'économie, il n'y a rien de plus favorable à la croissance qu'une augmentation des exportations. Le transport maritime est non seulement sécuritaire, mais il donne accès au monde entier. On a déjà de bonnes infrastructures maritimes au Québec, mais en les améliorant, on se donne une chance d'augmenter notre capacité d'exporter.

Q *Pouvez-vous un peu nous expliquer comment cette Stratégie s'est établie? Il y a eu, je suppose, des études afin de déterminer les priorités, les étapes, le financement nécessaire. Est-ce qu'il y a eu des discussions au Conseil des ministres? Pouvez-vous nous parler des travaux préparatoires qui ont mené à cette Stratégie maritime?*

R Cela a pris un an de préparation pour en arriver à l'annonce du 29 juin dernier. On a décortiqué l'industrie maritime sous tous ses angles, on a réfléchi, on a consulté tous les intervenants, parmi lesquels les chantiers maritimes, les pêcheurs, les administrations portuaires de Montréal, de Trois-Rivières, de Québec, de Matane, etc. On a conçu sur quinze ans une vision intégrée, avec l'idée de complémentarité entre les divers intervenants, une stratégie capable de générer 30 000 emplois et 9 milliards de dollars d'investissements. Des firmes fiables et sérieuses ont été consultées pour valider ces chiffres, comme le Groupe SECOR et l'Institut de la statistique. Trente mille emplois sur un horizon de quinze ans, c'est faisable, même si c'est un objectif ambitieux et qui exigera un gros travail.

Nos partenaires dans cette affaire, ce sont les régions et aussi l'industrie, toute l'industrie. C'est pourquoi nos consultations ont nécessité plus d'un an. Ce fut un vaste dialogue, bien accueilli par l'ensemble des acteurs. On n'a pas travaillé en vase clos. Et on est passé de la parole aux actes. Nous sommes actuellement en PPP pour plus d'un milliard de dollars de projets. Cela comprend, en commençant par les projets les plus modestes, 30 millions $ sur trois ans pour le volet touristique (13 millions $ pour le Carrefour maritime de Rivière-du-Loup, 8 millions $ pour le Parc national du Bic, 8 millions $ pour la SEPAQ). 800 millions $ pour une usine de liquéfaction de gaz naturel dans le parc industriel et portuaire de Bécancour. Des ententes de partenariat pour le transport du gaz naturel liquéfié ont été conclues par Stolt LNGaz avec la firme Somavrac, de Trois-Rivières, et avec le Groupe Desgagnés pour le transport maritime. Notre gouvernement a aussi décidé d'investir dans les travaux d'exploration de gaz naturel en Gaspésie de Pétrolia.

On est déjà aligné avec tous ces projets à un milliard de dollars. Des emplois en découleront. Le domaine maritime, c'est beaucoup d'emplois et qui connaît actuellement une pénurie de main-d'œuvre.

C'est pourquoi on a ajouté un volet sur la formation dans la stratégie maritime. On aura besoin de 2000 travailleurs formés dans les trois prochaines années. L'Institut maritime de Rimouski (le seul institut maritime francophone en Amérique du Nord), l'École des pêches et de l'aquaculture du Québec à Grande-Rivière font déjà un beau travail. Mais ces institutions ne sont pas suffisamment connues par le public et par les jeunes en général. Après les fêtes, j'ai l'intention de faire une tournée dans les écoles secondaires du Québec pour intéresser les jeunes à choisir une carrière dans l'industrie maritime. On manque de capitaines; on manque de matelots. L'Institut maritime de Rimouski est en voie d'offrir un DEP [diplôme d'études professionnelles] en matelotage. Un matelot gagne plus de 40 000 $ en 9 mois de travail; pour un officier, c'est plus de 100 000 $. On a actuellement un taux de placement de 90 % à 100 % dans ces domaines, dépendant des secteurs. Nos écoles ne forment pas assez de personnes pour ces métiers-là. Il y a une journée maritime à l'Assemblée nationale qui a lieu en octobre. Il faut faire mieux connaître ce vaste secteur de notre économie. Le port de Montréal est l'une des plus grandes entreprises du Québec. N'oubliez pas que plus de 18000 emplois dépendent de l'administration portuaire de Montréal! Et c'est une industrie qui permet d'exporter. L'exportation en matière d'économie, c'est de l'or.

Q *Quels impacts aura cette stratégie sur les régions du Québec?*

R On a essayé de n'oublier personne là-dedans. Prenez Montréal: le transbordement au port de Montréal devrait doubler dans les dix prochaines années. Il faudra aussi améliorer les accès routiers vers le port. À Québec, grâce au projet Beauport 2020, on développera encore davantage les croisières internationales. Le 20 octobre 2014, on a compté 20000 croisiéristes à Québec! La Société des traversiers du Québec a aussi un rôle important. On veut élargir leur mandat. On souhaite que la Société soit plus active pour la promotion des régions et qu'elle soit un partenaire dans leur développement économique. Nous venons d'annoncer la création d'un centre d'expertise en cas de déversement de matières dangereuses dans le fleuve Saint-Laurent aux Îles-de-la-Madeleine. La Stratégie maritime sera un facteur de développement partout au Québec, même dans les régions qui ne sont pas riveraines. Je pense à la Beauce où des industries locales sont intéressées à contribuer. J'ai en tête une entreprise en particulier qui fabrique des moteurs électriques. Ce qu'on veut, c'est créer des opportunités d'affaires pour les entreprises québécoises.

Q *Est-ce que la Stratégie maritime a été favorablement reçue par les milieux d'affaires, par les syndicats, par les milieux sociaux?*

R La Stratégie a suscité une bonne réaction non seulement du monde maritime, mais au-delà. Je m'en vais dans peu de temps donner une conférence à Montréal. Le Fonds de solidarité de la FTQ a annoncé 100 M$, dans un fonds de 300 M$, pour aider les entreprises désireuses de s'installer dans les pôles logistiques de Montréal, Vaudreuil et Contrecœur. Les réseaux des chambres de commerce, lorsqu'on les interpelle localement ou régionalement, ont bien accueilli notre stratégie. Même sur le plan environnemental, la réaction a été bonne. Traditionnellement, on dépose un projet et on demande plus tard les permissions environnementales. Ici, on a mis l'environnement dans le coup dès le début, avec l'industrie. On a voulu que ce soit à la fois rentable et bon pour l'environnement.

Q *La zone maritime québécoise s'étend loin dans le Nord québécois: du sud-est de la baie James jusqu'au nord-est de la baie d'Ungava. On est donc là en plein dans le territoire du Plan Nord dont le ministre responsable est Pierre Arcand. Y a-t-il des points de contact entre ces deux grandes stratégies macroéconomiques de votre gouvernement? Des conciliations, des harmonisations, des ajustements à faire?*

R La Stratégie maritime est intimement liée au Plan Nord, malgré la conjoncture. Tout ce qui se transporte mal, tout ce qui est trop lourd, se transporte bien par la mer. D'ailleurs, malgré la baisse des prix des matières premières, des projets avancent bien dans le domaine minier. Les deux stratégies doivent cohabiter ensemble. On risque de voir souvent mon collègue Pierre Arcand et moi sur les mêmes tribunes pour faire des annonces conjointes.

Mais cette stratégie a eu besoin de l'adhésion de tout le conseil des ministres. Tous les ministres sont engagés. J'ai la collaboration de François Blais à l'Éducation, de David Heurtel à l'Environnement, de Jacques Daoust à l'Économie, de Jean-Denis Girard aux Petites et Moyennes Entreprises, de Dominique Vien au Tourisme, de Robert Poëti aux Transports, etc.

Il faut soutenir les communautés nordiques, consolider les activités portuaires, conjointement avec le gouvernement fédéral. La Davie s'est raffermie, Le Chantier Naval Forillon et Verreault Construction sont en pleine croissance. Il importe de développer de nouveaux marchés et si possible de nouvelles routes maritimes. Je vais diriger dans cette optique une mission en Europe, parler à des responsables gouvernementaux et à des décideurs.

La recherche et le développement ne doivent pas être négligés. Un institut franco-québécois voué au développement maritime a été créé à Rimouski. Des chercheurs français et québécois vont collaborer ensemble.

Q *Et comment se passe la collaboration avec le gouvernement fédéral ?*

R La collaboration avec le fédéral se passe bien. La semaine dernière, le premier ministre a déclaré qu'il appuyait la Stratégie maritime. Les ministres Linda Raitt et Denis Lebel ont bien réagi. Les autres partis fédéraux également. On est face à un grave enjeu avec le fédéral : le projet de « dessaisissement » de ses infrastructures au profit des autorités provinciales ou municipales ou privées. Notre gouvernement est ouvert. Mais il faudra de l'argent neuf avec ça pour entretenir ces infrastructures. Il y a des responsabilités qui viennent avec la propriété. Une nouvelle infrastructure, c'est de nouvelles responsabilités, des frais d'entretien, etc. Ce dessaisissement implique une négociation avec le fédéral. Dans le passé, on a eu des expériences heureuses en matière de transfert Canada-Québec. Sous le gouvernement Chrétien, la ville de Rivière-du-Loup dont j'étais maire à l'époque, a pu profiter d'un montant de 30 millions $, ce qui nous a permis de construire un nouveau quai.

Q *C'est un plan ambitieux. À quand un premier bilan pour juger de son exécution et de sa mise en place ?*

R Mon premier bilan viendra vite. Je suis un être impatient ; je veux voir des résultats rapidement. Je me donne un an à partir du 29 juin 2015. Dès le 29 juin 2016, on aura des résultats. Et je pense qu'ils seront impressionnants…

Q *Un mot sur l'implantation de ce vous appelez des pôles logistiques. Dans un important document sur la stratégie maritime québécoise, on lit qu'un « pôle logistique est un parc industriel multimodal où l'on regroupe des entreprises et des centres de distribution qui réalisent des activités logistiques permettant aux marchandises de transiter de manière efficiente autant sur le marché national que sur le marché international ». Comment et par qui seront implantés de tels pôles logistiques et où seront-ils situés ?*

R Que ce soit à Contrecœur [en Montérégie] ou à Vaudreuil-Soulanges [à l'ouest de l'île de Montréal], la création d'un pôle logistique ne dépendra pas seulement du gouvernement, mais aussi de la volonté régionale et des investisseurs privés. Lorsqu'on importe par exemple des souliers, chaque paire de souliers doit créer le plus d'emplois possibles. Cela veut dire des réseaux de distributions et de transports, des voies ferrés et des routes. Est-ce qu'on transforme les biens qu'on reçoit ? On souhaite pousser l'intégration le plus loin possible. Le CN et le CP auront leur mot à dire. Il y aura des avantages concurrentiels reliés à ces pôles logistiques. Vaudreuil-Soulanges, où un Costco s'installera prochainement, pourra concurrencer Cornwall, en Ontario, qui a développé sa capacité de transport vers l'est des États-Unis.

Q *Un pôle logistique, c'est aussi un pôle d'attraction…*

R On connaît actuellement des augmentations notables dans nos exportations. En juin dernier, les exportations québécoises ont progressé de 11,8 %, et la tendance ne se dément pas. L'entente de libre-échange avec l'Union européenne n'est pas encore finalisée, mais il faut d'ores et déjà se préparer à ce que nos exportations augmentent encore davantage.

Q *Dans les documents officiels sur la Stratégie maritime, on parle de de développer des zones industrialo-portuaires, c'est-à-dire des zones industrielles à proximité de services portuaires, où l'on trouverait également des infrastructures routières et ferroviaires. Pouvez-vous nous en dire plus sur nos besoins d'infrastructures maritimes, portuaires, mais aussi, en relation avec ces zones industrialo-portuaires, routières et ferroviaires?*

R En regardant la carte du Québec, on s'est posé la question : comment faire pour augmenter le trafic maritime ? Pour le port de Gros Cacouna par exemple. C'est une région forestière. La voie ferrée du Canadien National est située à 6 km du Port. Si on ajoutait six kilomètres à la voie ferrée pour la relier au port ? Si on acquérait le port dans le contexte actuel du dessaisissement des infrastructures maritimes du fédéral ? Et si on en faisait un port de mer actif, fort et rentable ? C'est tout le Bas-Saint-Laurent qui en profiterait !

Pour le moment, on s'est donné comme objectif de développer dix zones industrialo-portuaires au Québec le long du Saint-Laurent. 300 millions $ y seront consacrés, comme l'a déjà annoncé mon collègue Carlos Leitão. On va bientôt présenter des projets pilotes. Gaspé, Cacouna et Valleyfield en ont fait la demande. On va en retenir une dizaine.

Q *Toute cette Stratégie maritime demande d'être coordonnée au jour le jour. Qui s'en occupera?*

R Nous venons de créer un secrétariat au développement maritime, qui sera une structure permanente ayant un rôle de coordination pour aller chercher les meilleurs résultats possibles. Ce secrétariat relève directement du conseil des ministres. L'opération stratégie maritime est maintenant lancée ! •

LA STRATÉGIE MARITIME DU QUÉBEC EN SYNTHÈSE

Principes, orientations, actions

En juin dernier, le gouvernement du Québec dévoilait la nouvelle stratégie de son offensive économique. Elle serait maritime. Territoire certes richissime en ressources naturelles, pays de forêts, de lacs et de rivières, le Québec est plus encore, et sans doute avant cela même. Essentiellement, géographiquement, historiquement, il est LA grande rivière du Saint-Laurent, son fleuve.

Mais la chose est de longtemps connue, et aucun des gouvernements qui se sont succédé sur ses rives, depuis les origines, ne l'ont ignorée. Nous savons même qu'il est, de ce point de vue, la porte de l'Amérique du Nord, ou du moins de ce qui était le centre industriel des États-Unis il y a encore une trentaine d'années[i], et qu'il demeure, avec les Grands lacs dont il est l'émissaire, du moins à l'Est, l'axe fondamental de l'économie canadienne. Alors ?

Alors, il s'agit en fait d'un projet global de consolidation des forces, des capacités et du potentiel maritimes du Québec, sur la base d'une lecture actuelle des marchés, une lecture qui prend acte tout d'abord, à l'évidence, et de façon primordiale, du nouvel Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne[ii] .

En juin dernier, le gouvernement du Québec dévoilait, après celle du Plan Nord, la seconde stratégie de son offensive économique[iii].

Par Claude Bourget

D'abord le point de mire. Pour imaginer les résultats, il faut ajuster le regard sur 2030. Le premier plan d'action est quinquennal, mais la visée réclame le triple, soit 15 années. Or, cette échelle n'est pas si grande, vu l'ampleur du programme. Vu également le poids des leviers à manier, la complexité des enjeux et la panoplie des acteurs attendus. Notons que l'élaboration de la Stratégie maritime a demandé, au Québec, la participation de 14 ministères et de 6 secrétariats, après consultation de plus de 100 mémoires déposés à cette fin.

Les grandes orientations

Économie, environnement, société, ce sont les trois cercles concentriques de la cible, et donc les paramètres suivant lesquels on jugera à terme, et par tranches de cinq années, la Stratégie. On comprend incidemment que l'économie en est le centre, le grand paramètre qui permet et annonce les deux autres.

Économie — Autour de l'idée du fleuve, et donc du Québec comme porte internationale de l'Est de l'Amérique du Nord, est escomptée au premier chef, du fait de l'AECG, une forte croissance des exportations et des importations, et plus largement un sérieux décollage des échanges globaux. Par suite, et à cette importante condition, on vise une modernisation du réseau portuaire[iv], le renforcement de l'industrie navale et des industries

Le gouvernement entend favoriser des opportunités d'affaires selon 10 axes où l'on retrouve aussitôt un financement en matière d'infrastructures portuaires et, complémentairement, commerciales. Se voit entre autres établi le lien direct entre les industries maritimes et minières (et par conséquent avec le Plan Nord), en raison du transport nécessaire, notamment multimodal, de même qu'avec le secteur manufacturier.

« La mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, entraînant à terme la suppression des barrières tarifaires, conduira à une intensification des échanges maritimes.
L'accès à l'intérieur du continent nord-américain par le fleuve et la Voie maritime du Saint-Laurent constitue un avantage indéniable pour les entreprises européennes souhaitant étendre leurs activités au Canada ou aux États-Unis.
L'agrandissement des écluses du canal de Panama modifiera également les flux de commerce à l'avantage des ports de la côte Est. »

Philippe Couillard
Premier ministre du Québec

afférentes, avec le développement des mains-d'œuvre concernées, puis un essor des secteurs touristiques et, bien sûr, marins, dont les pêches, l'aquaculture et les biotechnologies correspondantes. On chiffre à 30 000 les emplois directs qui auront été créés par ces progrès, et à 9 milliards de dollars la chaîne des investissements publics et privés.

Environnement et société — À ce double chapitre, il sera question de la conservation du patrimoine naturel dans son ensemble, faune, flore, eau potable, à l'enseigne des écosystèmes, de l'alimentation, de la qualité de vie et des activités récréotouristiques. En ce sens, l'intégration des dimensions environnementale et sociétale à la totalité du contenu économique de la Stratégie répond au souci de développement durable.

Le plan d'action initial / 2015-2020

Il faut retenir, en tête de ce plan d'action, outre cette perspective de développement durable, la nécessité d'interpeller « les divers ordres de gouvernement ainsi que l'ensemble de la société civile, ce qui inclut notamment les investisseurs, les entrepreneurs, les chercheurs et les communautés, dont les Autochtones ». Il y a Stratégie et Plan d'action du gouvernement du Québec, certes, mais, pour ce qui est de la dynamique globale, il y a surtout une large et vaste proposition. Cadre financier de ce premier plan : 1,5 milliard de dollars.

Économie — Le gouvernement entend, sous les 5 ans, favoriser des opportunités d'affaires selon 10 axes où l'on retrouve aussitôt ce financement en matière d'infrastructures portuaires[v] et, complémentairement, commerciales. Se voit entre autres établi le lien direct entre les industries maritimes et minières (et par conséquent avec le Plan Nord[vi]), en raison du transport nécessaire, notamment multimodal, de même qu'avec le secteur manufacturier. S'ajoute donc la réalisation de voies d'accès

routières et de carrefours multimodaux. La construction navale elle-même bénéficiera du soutien de Québec, spécialement à l'effet d'un retour en force du transport maritime courte distance (TMCD), spécifiquement dans le cas dudit transport minier, de même que celui des sources d'énergies alternatives, tel le gaz naturel liquéfié (GNL).

La grande région de Montréal, que favorise la géographie commerciale du Nord-Est américain, et où l'on retrouve la plus forte concentration d'entreprises, notamment exportatrices, est consacrée dans son rôle de pôle logistique dominant. Elle sera le grand parc industrialo-portuaire du Québec, quoique entouré de nombreuses structures complémentaires, tout le long du Saint-Laurent. Des terminaux de croisière sont aussi attendus, ou des réhabilitations de structures existantes, en soutien à un redéveloppement du tourisme maritime, c'est-à-dire d'un Saint-Laurent touristique[vii], où cette fois la ville de Québec fait bonne figure. Plus loin en aval, du côté de Rimouski et de la Gaspésie, c'est autour de l'industrie des pêches, de l'aquaculture et des biotechnologies, distinctives de ces régions, que s'aiguille naturellement la Stratégie.

Le développement de la main-d'œuvre et de ses compétences suit, grosso modo, les besoins que la Stratégie suppose, sous les termes de la concertation, de la diversification, de la professionnalisation et de la promotion. Il en va de même pour ce qui est du développement des connaissances, soit de la recherche et de l'innovation en matière maritime, particulièrement, ici, de par une internationalisation de nos collaborations actuelles et un réseautage mondial de nos instances.

Un effet de levier est alors souhaité, dans tous ces secteurs et domaines, sur toute source d'investissement, fédérales, municipales, privées. Or, cette stratégie étant notamment une réponse à une conjoncture internationale et audit Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne, la cohérence veut que, dans son grand axe économique final, elle prévoit la promotion internationale des industries maritimes du Québec et de ses ports, dont celle de leurs avantages comparatifs, dans une logique commerciale. Recherche de partenaires investisseurs et technologiques, de marchés d'exportation, d'alliances associatives et institutionnelles, le tout en Europe, en Asie, aux États-Unis du Sud-est et du Midwest, — voici qui s'ajoutera à l'optique national et qui, commercialement parlant, fouettés par l'AECG, fait de cette Stratégie et de son premier plan quinquennal, avant tout déploiement sur le terrain, un élargissement des perspectives et du regard.

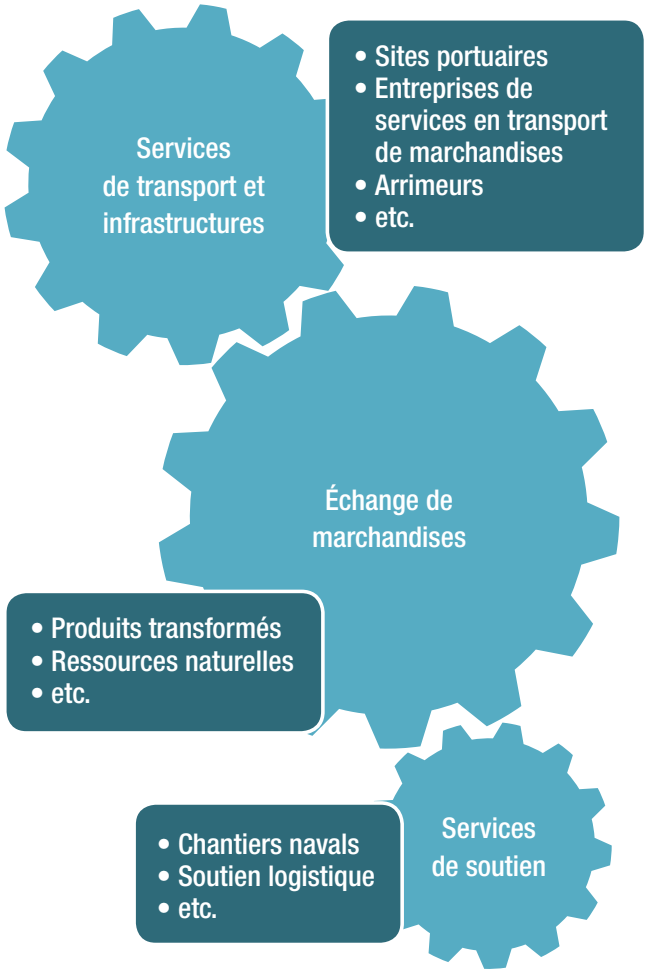
Environnement et société — Tels qu'invoqués plus haut, les volets de protection environnementale et sociétale, bien que présentés à part dans la Stratégie et son Plan d'action, s'intègrent aux mesures économiques : biodiversité, écosystèmes, changements climatiques, qualité de vie et respect des collectivités s'y voient à l'honneur — à quoi il faut ajouter précisément, comme nous l'ont appris les terribles événements que l'on sait, la gestion des risques liés au transport, en ce cas maritime. Tous ces aspects ne sont pas absolument propres à la Stratégie mais leur incorporation aux vastes opérations économiques prévues dans son cadre ne fait pas défaut. Le gouvernement les inscrit une à une en clair dans sa démarche et en réitère globalement les principes, de sorte qu'il s'y lie tout entier, sans compromis. Il faut donc lui créditer une volonté manifeste de convergence entre qu'il espère comme résultats économiques et ce qui est contrôlable, prévisible et souhaitable sur les plan de l'environnement, au sens large, et du bien-être citoyen, premier objet de nos pensées.

Un tout nouveau Secrétariat aux affaires maritimes

Mentionnons enfin une création d'importance, déjà sur pied, à Québec, celle d'un Secrétariat aux affaires maritimes, dont la tâche centrale revient à coordonner l'ensemble des actions gouvernementales liées à la Stratégie, en appui au Ministre et à un nouveau comité ministériel, mais aussi de mobiliser l'ensemble considérable des acteurs. Les deux autres plans quinquennaux d'action, de 2020 à 2030, émaneront également du Secrétariat, incluant les parties financières.

L'on perçoit donc, de la part du gouvernement, devant ce qui devient la première stratégie maritime vraiment globale du Québec, un immense effort d'unification des forces maritimes en présence et une réelle volonté de coordination des vues et des perspectives, avec ce qu'il faut de leadership conceptuel et, bien sûr, financier. L'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne aura été le déclencheur d'une vaste consolidation des projets et des investissements maritime autour d'un même pivot, redessiné, restauré, actualisé. Le chemin sera long et complexe, comme on peut s'y attendre, mais il est tracé, droit, large et clair. •

ENGRENAGE ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES



Engrenage économique du transport maritime des marchandises selon le nouveau Secrétariat des affaires maritimes.

SECRÉTARIAT AUX AFFAIRES MARITIMES

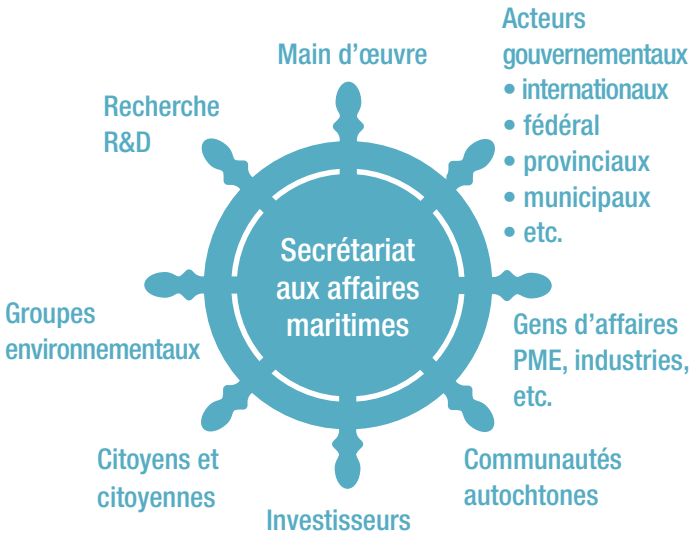


SCHÉMA RELATIONNEL DU NOUVEAU SECRÉTARIAT AUX AFFAIRES MARITIMES DU QUÉBEC SELON LE PLAN D'ACTION 2015-2020.

i. *La fameuse Manufacturing Belt, ou Rust Belt, comme on l'appela plus tard, dans sa première phase de déclin.*

ii. *« L'Accord économique et commercial global (AECG) historique entre le Canada et l'Union européenne (UE) est de loin l'initiative commerciale la plus ambitieuse du Canada, plus vaste et plus approfondie que l'Accord de libre¬ échange nord¬-américain, qui était sans précédent. L'AECG ouvrira de nouveaux marchés pour les exportateurs canadiens dans l'ensemble de l'UE et générera des retombées importantes pour tous les Canadiens. Le gouvernement du Canada a fait de l'ouverture de nouveaux marchés au moyen d'accords comme l'AECG une priorité, et c'est l'un de ses outils pour créer des emplois et des occasions pour les Canadiens dans chaque région du pays. » cf. Site Web de l'AECG, Gouvernement du Canada : www.international.gc.ca/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/ceta-aecg.*

iii. *LA STRATÉGIE MARITIME À L'HORIZON 2030. PLAN D'ACTION 2015-2020. Gouvernement du Québec, Secrétariat aux affaires maritimes, Québec, 2015.*

iv. *Le programme fédéral de cession des ports, maintenant appelé Programme de transfert des installations portuaires, est ici à considérer.*

v. *Notons que toute nouvelle infrastructure devra, dans ce cadre, être adaptée aux changements climatiques et à la révision des zones inondables du Saint-Laurent.*

vi. *« La Stratégie maritime est élaborée en complémentarité avec le Plan Nord, qui générera un trafic fluvial additionnel dans différentes régions maritimes. (…) Le transport maritime sera mis à profit notamment pour le transport du minerai, pour l'approvisionnement d'entreprises ou encore de populations éloignées ou isolées. Pour ce faire, le transport maritime courte distance (TMCD) représente un bel exemple sur lequel la Stratégie maritime entend miser. Encadré STRATÉGIE MARITIME ET PLAN NORD, sur : strategiemaritime.gouv.qc.ca*

vii. *Gouvernement du Québec. Stratégie de mise en valeur du Saint-Laurent touristique 2014-2020 et plan d'action 2014-2017 – le Saint-Laurent, du fleuve à la mer, 4 000 km de découvertes, Tourisme Québec, Québec, février 2014, 76 p.*

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

6418028

INVESTISSEMENTS MARITIMES ET CRÉATION D'EMPLOIS

Québec monte à l'abordage

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

La Stratégie maritime, c'est, d'ici 2030, des objectifs ambitieux : 9 milliards $ d'investissements privés et publics, 30 000 emplois directs et 21 000 emplois indirects pour un grand total de 51 000 emplois, graduellement concrétisés au cours de trois plans quinquennaux.

Par Jean Brindamour

Le gouvernement libéral projette également 2,4 milliards $ d'investissements au profit du développement des zones industrialo-portuaires (des zones industrielles à proximité de services portuaires, en connexion avec des infrastructures routières et ferroviaires). Trois mille emplois directs en découleront. Ajoutons plusieurs projets déjà annoncés qui s'appliqueront à la période 2018-2030. Ainsi les administrations portuaires de Contrecœur et de Québec recevront respectivement 750 millions $ et 555 millions $. 135 millions $ devraient aussi être placés dans le tourisme maritime. Cela inclut des investissements dans des terminaux de croisière à Québec et à Montréal et des projets d'aménagement de sites touristiques de la part de la Société des établissements de plein air du Québec (SÉPAQ).

Le privé ne sera pas en reste. On s'attend, entre 2015 et 2030, à 3 milliards $ d'investissements privés pour la création de « pôles logistiques » – c'est-à-dire des parcs industriels multimodaux où seront regroupés des entreprises et des centres de distribution permettant aux marchandises de transiter de manière efficiente sur les marché national et international –; ces pôles auront un rôle déterminant dans le déploiement de la stratégie gouvernementale. 11 000 nouveaux emplois directs seraient ainsi créés.

La période 2015-2020

Pour la période 2015-20, c'est-à-dire pour le premier plan quinquennal, on prévoit au gouvernement du Québec 2,9 milliards $ d'investissements grâce auxquels seront créés 9 000 emplois directs et 6 500 emplois indirects. Plusieurs de ces investissements, qui ont déjà été annoncés dans le cadre du budget 2015-2016, s'appliqueront d'ailleurs à ce premier plan quinquennal.

La plus grande partie sera consacrée au développement de l'économie maritime :

- 275 millions $ dans les infrastructures portuaires commerciales (200 millions $ dans des projets d'infrastructures portuaires et intermodales et 75 millions $ pour l'amélioration des accès routiers au port de Montréal).
- 400 millions $, avec l'appui des partenaires du gouvernement du Québec, pour la création des pôles logistiques (300 millions $ dans des projets permettant l'implantation des pôles logistiques et 100 millions $ pour l'aménagement d'infrastructures publiques).
- Un autre 400 millions $ servira à développer des zones industrialo-portuaires (300 millions $ au soutien des projets d'investissements privés dans des zones industrialo-portuaires et un total de 100 millions $ pour la décontamination de certains sites industriels à proximité de zones portuaires).

- Les chantiers maritimes québécois ne seront pas oubliés avec 132,9 millions $ (50 millions $ pour le développement des chantiers maritimes québécois, et des incitatifs fiscaux de 82,9 millions $ qui seront maintenus pour encourager la modernisation et le renouvellement de la flotte de navires par l'entremise d'un chantier maritime québécois).

- 106,6 millions $ seront voués au développement et à la modernisation du tourisme maritime (plusieurs projets sont en cause : 30 millions $ pour des projets touristiques le long des rives du Saint-Laurent et 21,6 millions $ pour la mise en valeur de ses attraits naturels ; 20 millions $ pour la réhabilitation de la gare maritime et de la jetée Alexandra, à Montréal, et 35 millions $ pour la reconfiguration et l'agrandissement du terminal de croisières Ross Gaudreault, à Québec ; et finalement 31 millions $ pour le réaménagement du site Dalhousie, à Québec).

- 15 millions $ pour moderniser et assurer la pérennité de l'industrie des pêches et de l'aquaculture.

- Un autre 15 millions $ pour former une main d'œuvre qualifiée.

- La recherche ne sera pas oubliée avec 12,4 millions $ (3,3 millions $ pour le développement du réseau de recherche sur les questions maritimes et 9,1 million $ pour le soutien des projets d'innovation en entreprise).

- 5 millions $ pour la promotion internationale des industries maritimes québécoises.

La protection du territoire maritime et de ses écosystèmes aura également sa part d'investissements : 3,4 millions $ pour la recherche en matière de gestion des risque liés au transport maritime et 35 millions $ en appui aux initiatives visant à améliorer l'efficacité du transport maritime dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques.

Un montant de 82 millions de dollars sera alloué pour favoriser les retombées économiques locales par la prolongation du crédit d'impôt remboursable pour la Gaspésie et pour d'autres régions maritimes du Québec.

La coordination gouvernementale de la Stratégie maritime au cours de cette période 2015-2020 devrait coûter environ 1,5 million $.

Grand total des investissements du gouvernement du Québec au cours de ce premier plan quinquennal : 1,5 milliard de dollars, qui permettront de générer dans les quinze prochaines années environ 30 000 emplois directs dans l'ensemble des régions du Québec, ainsi que des investissements globaux de plus de 9 milliards de dollars.

Qu'est-ce qui justifie un tel optimisme ? Sans parler de la croissance normale des échanges mondiaux, on met de l'avant, non seulement dans les officines gouvernementales, mais également dans les diverses administrations portuaires, le projet d'entente de libre-échange Canada-Europe qui devrait avoir des effets positifs sur le développement économique lié de près ou de loin au domaine maritime.

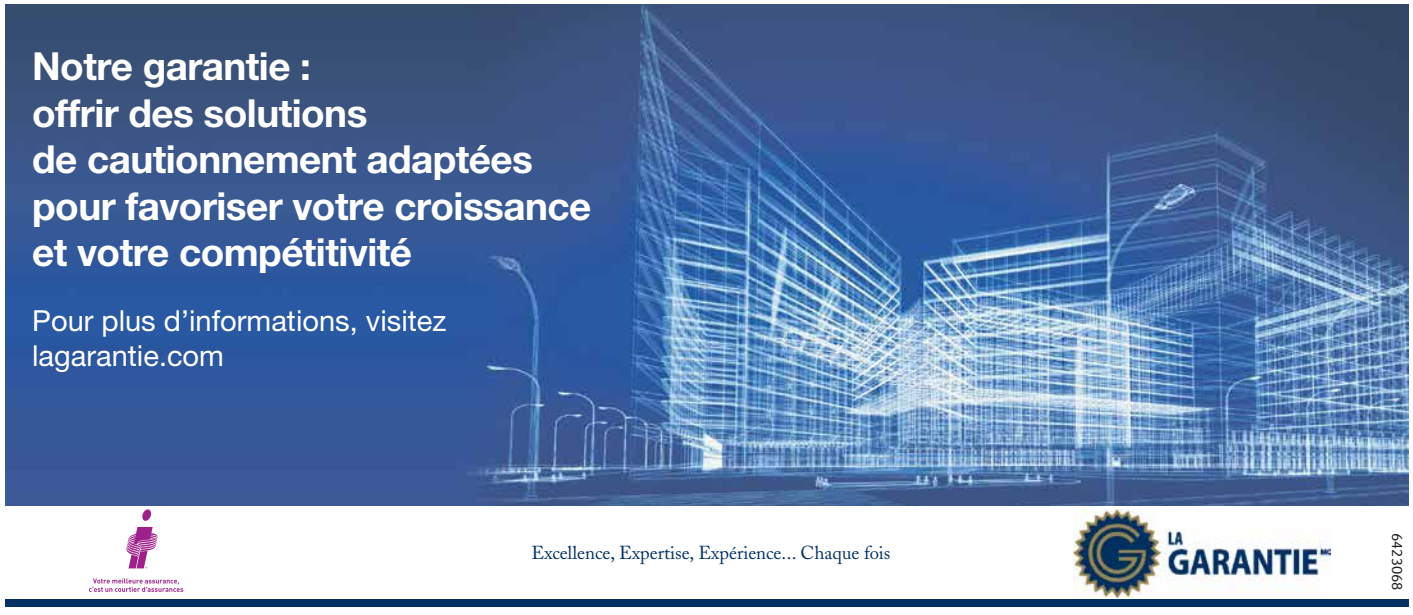
Les infrastructures portuaires

Les différentes administrations portuaires du Québec évaluent actuellement leurs besoins d'investissement, au cours des dix prochaines années, à deux milliards de dollars. Le gouvernement québécois fera sa part en injectant 200 millions $ sur cinq ans dans un nouveau programme, administré par le MTQ, visant à contribuer aux projets d'infrastructures ferroviaires et intermodales.

Il soutiendra également la construction de voies d'accès routières à des sites portuaires et multimodaux situés dans des pôles logistiques. La construction de terminaux de croisières est aussi prévue, 300 millions de dollars étant alloués à cet effet.

La participation gouvernementale aux infrastructures portuaires devrait s'élever à 500 millions de dollars au cours des cinq dernières années et 1500 emplois seraient directement liés à la période de réalisation des travaux d'infrastructures. Le gouvernement libéral espère que ces investissements auront un effet de levier pour les autres paliers de gouvernement (municipaux et fédéral), ainsi que pour le secteur privé.

Pour en rester seulement aux trois plus grands ports québécois, Montréal, Québec et Sept-Îles, chacun a sa vocation propre et donc des besoins spécifiques. Le port de Montréal est principalement associé aux conteneurs, celui de Québec, en plus du tourisme de croisière, au vrac solide et liquide, et celui de Sept-Îles, au minerai. Le port de Sept-Îles, le plus important port minéralier au Canada, s'est déjà doté d'un quai multiusager en mesure de recevoir les plus grands vraquiers, et il devrait profiter d'une façon particulière,



Pour en rester seulement aux trois plus grands ports québécois, Montréal, Québec et Sept-Îles, chacun a sa vocation propre et donc des besoins spécifiques. Le port de Montréal est principalement associé aux conteneurs, celui de Québec, en plus du tourisme de croisière, au vrac solide et liquide, et celui de Sept-Îles, au minerai.

par sa position stratégique, du Plan Nord. Les ports de Montréal et de Québec jouiront quant à eux d'investissements importants dans les cinq prochaines années.

Le port de Québec

Le port de Québec a deux spécialités principales à son actif : le transbordement du vrac solide et liquide et le tourisme de croisière. Des investissements de 550 millions $ sont prévus. Le projet global, qui a pour nom Beauport 2020, est localisé dans le secteur portuaire de Beauport.

La phase 1 du projet – un prolongement de la ligne de quai actuelle de 610 mètres avec un tirant d'eau allant jusqu'à 16 mètres à marée basse, des nouvelles installations pour accueillir davantage de vrac liquide, l'agrandissement de la surface d'entreposage de 18,5 hectares et le réaménagement de la plage de la baie de Beauport – nécessitera un investissement de 190 millions $ (62 millions $ ont été demandés au gouvernement fédéral dans le cadre du programme Nouveaux Chantiers Canada, volet Infrastructures nationales), auxquels s'ajouteront plusieurs centaines de millions de dollars de nouveaux équipements. 3 000 emplois permanents en résulteront selon l'administration du port. Des projets de réaménagement du terminal de croisières sont également en cours.

Quant à la phase 2 du projet Beauport 2020, qui consiste en la construction d'un duc-d'albe (un quai en eau profonde permettant à des navires de s'approvisionner en vrac liquide ou d'en décharger sans toucher la côte grâce à un réseau de pipelines sous-marins), ce qui constituerait pour le port de Québec, un point de sortie pour les exportations de produits pétroliers canadiens, la réalisation en a été reportée et aucune demande financière à ce sujet n'a été déposée, mais le coût de ce quai en eau profonde est présentement estimé à 140 millions $ (voir l'article en page 24).

L'exemple du port de Montréal

Le port de Montréal est le plus important port à conteneurs de la côte est canadienne, le deuxième plus grand port canadien et le cinquième plus important de la côte est du continent. Interconnecté aux réseaux ferroviaires (CN et CP) et routiers, il rejoint, dans un rayon de 1 000 kilomètres, 135 millions de personnes. La mondialisation des marchés et les congestions qu'elle a entraînées dans les ports de la Côte-Ouest américaine ont grandement favorisé le port de Montréal.

Des investissements sont prévus dans des terminaux de croisière à Québec et à Montréal (ici le Maasdam à Québec)

Mais la concurrence est féroce et le port de Montréal ne peut espérer prospérer sur son air d'aller. Toute forme de passivité lui est interdite, d'autant plus que, d'après l'American Association of Port Authorities (AAPA), les administrations portuaires américaines et leurs partenaires privés investiront plus de 8 milliards de dollars américains, entre 2012 et 2016, dans leurs infrastructures portuaires de l'Atlantique et des Grands Lacs. Parmi ces ports, certains concurrencent directement Montréal comme porte d'entrée du trafic maritime arrivant de l'océan Atlantique, d'autres sont en compétition pour le transport des conteneurs.

L'administration portuaire de Montréal (APM) travaille actuellement à la structure de financement pour la rénovation de la gare maritime Iberville et de la jetée Alexandra. Le coût total prévu est de 78 millions $. La Ville de Montréal a déjà consenti à contribuer pour 15 millions $ et le gouvernement du Québec pour 20 millions $. L'APM souhaite que le gouvernement fédéral s'engage pour les 43 millions $ restant.

Dans le secteur de la rue Viau, un nouveau terminal pour les conteneurs est présentement en construction. On parle ici de la dernière expansion possible du port sur l'Île même de Montréal. Ce projet de 152 millions $ inclut la phase de réaménagement du terrain réalisée en 2013, la phase de construction d'un terminal en cours actuellement, et l'agrandissement futur de ce même terminal, qui sera réalisé ultérieurement en fonction de la croissance du marché. Ce montant comprend des investissements de 70 millions $ de la part d'un opérateur privé et de 27 millions $ du gouvernement du Canada (annonce faite le 20 janvier 2015). « Aux termes des deux phases, explique Mélanie Nadeau, chef des communications au port de Montréal, la capacité sera de 600 000 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds) au Terminal Viau. En 2013, les travaux de réaménagement du terrain avaient permis l'entreposage et manutention de 150 000 EVP. La phase 1 des travaux de construction (en cours) permettra d'ajouter 200 000 EVP supplémentaires. Puis, la phase 2 (en fonction de la croissance du marché) viendra ajouter une capacité supplémentaire de 250 000 EVP. Avec ce projet, une fois toutes les phases complétées, la capacité du port de Montréal sera de 2,1 millions d'EVP. »

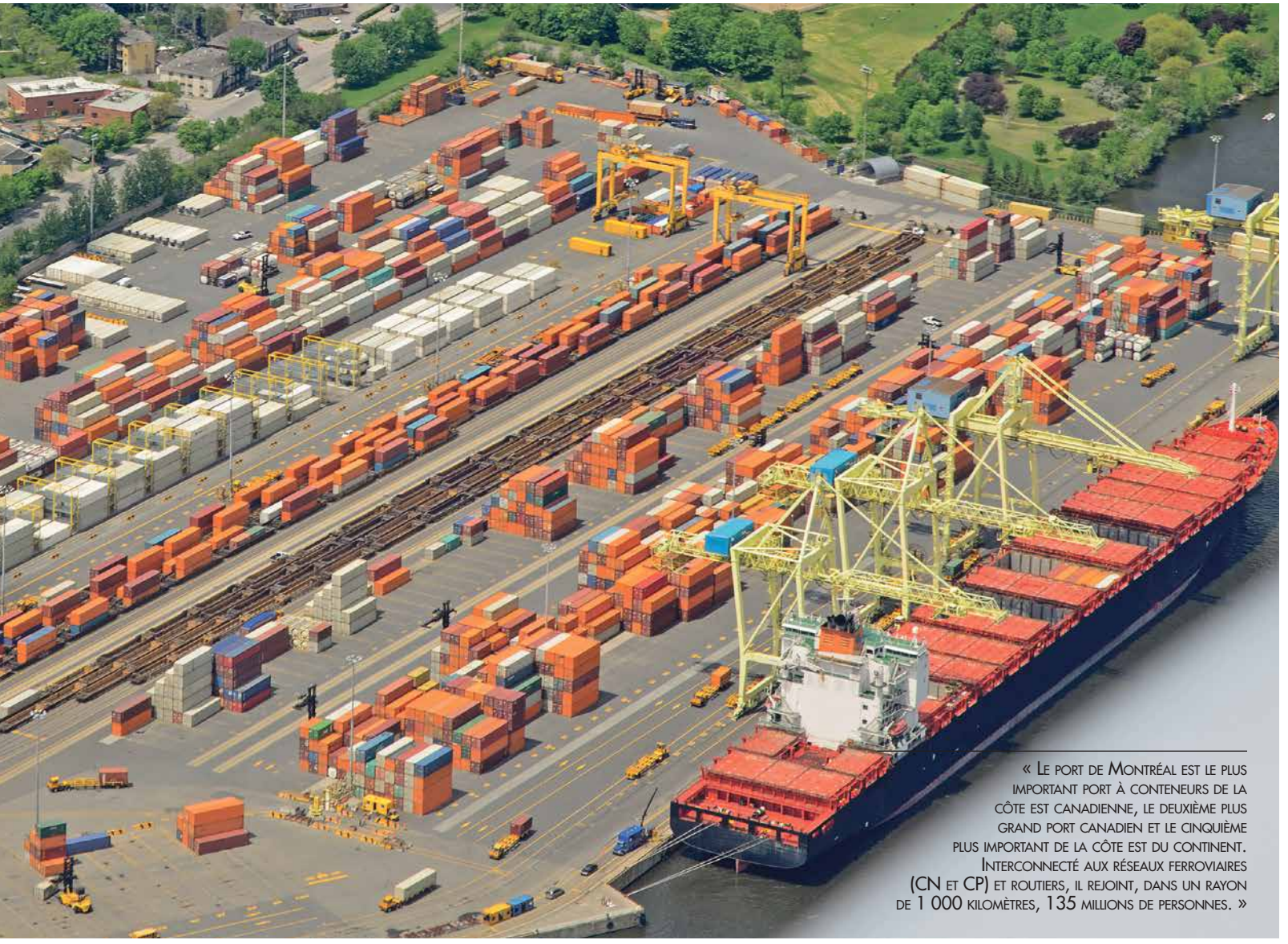
Mais le projet majeur que planifie actuellement le Port de Montréal se situe à Contrecœur, à 40 km à l'est de Montréal. Il devrait profiter d'investissements publics et privés de l'ordre de

750 millions de dollars. Ce site pourrait accueillir jusqu'à 1,15 million de conteneurs de plus. Le pari de l'APM rejoint celui du gouvernement du Québec. Ils misent sur une intensification du trafic de conteneurs grâce à l'accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne. Pour le moment, l'administration du port espère entreprendre les travaux de construction dès 2018 et voir un premier terminal en exploitation à Contrecœur dès 2021. « Nous sommes actuellement en phase d'études environnementales et techniques, souligne Mélanie Nadeau. Ce projet est d'une durée d'au moins 10 ans, afin d'obtenir tous les permis requis, de réaliser toutes les études et processus requis, et de trouver le ou les partenaires d'affaires qui permettront l'exploitation d'un tel terminal. Cela dit, pour que ce projet se réalise, il faut aussi que les facteurs de succès soient présents : poursuite de la croissance dans le marché des conteneurs, retombées concrètes des accords économiques entre le Canada et l'Union européenne, structure de financement, etc. Nous estimons que le terminal pourrait donc, si tous ces facteurs se réalisent, être en opération vers le début de la prochaine décennie. Notre estimation des coûts d'un tel projet est donc pour le moment très préliminaire, il m'est donc impossible de décortiquer les coûts. De plus, il n'a pas encore été question de la structure financière du projet, impossible à ce stade de préciser si des contributions gouvernementales sont prévues. Pour le moment, nous estimons les retombées de ce projet à 4 000 emplois pendant la construction, 950 emplois directs pendant l'exploitation, et une contribution de 1,2 milliard / an au PIB québécois. »

L'amélioration des accès routiers au port de Montréal

Le MTQ a alloué une somme de 75 millions $ à son dernier budget pour le réaménagement des accès au port sur ses voies routières (bretelle Sherbrooke de l'A-25 et prolongement de Souligny dans l'axe l'Assomption). La ville de Montréal a ajouté une somme de 55 M$ à son dernier Programme triennal d'immobilisation pour le prolongement de Souligny et du boulevard L'Assomption.

« Pour ce qui relève directement de la juridiction du Port de Montréal, commente Mélanie Nadeau, un viaduc sera construit, partant du port et enjambant Notre-Dame, pour se connecter au prolongement de la rue Souligny, puis au réseau supérieur. Ce projet vise à améliorer la fluidité aux abords du port, par exemple en permettant aux camions d'éviter les feux de circulation et les croisements avec la rue Notre-Dame. Il est en lien avec l'échéancier maître du MTQ qui est maître d'œuvre pour le prolongement de la rue Souligny. » La portion qui relève du port est d'une valeur de 23 M$ (incluant une contribution fédérale de 9 M$). •



« Le port de Montréal est le plus important port à conteneurs de la côte est canadienne, le deuxième plus grand port canadien et le cinquième plus important de la côte est du continent. Interconnecté aux réseaux ferroviaires (CN et CP) et routiers, il rejoint, dans un rayon de 1 000 kilomètres, 135 millions de personnes. »

LA RELÈVE
CA SE CONSTRUIT

FIERS ET COMPÉTENTS .COM
FORMATION DANS L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION

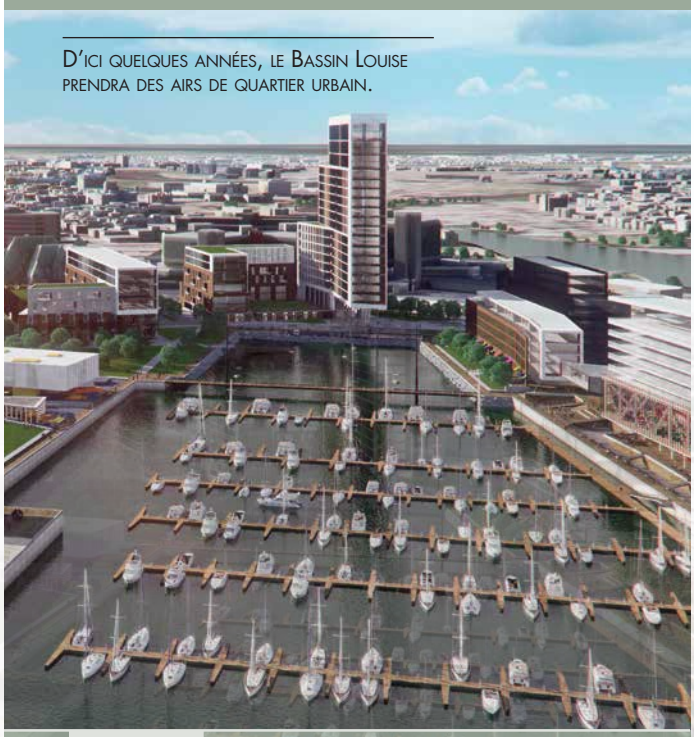
DES TRAVAILLEURS BIEN FORMÉS, C'EST PAYANT !

UNE INITIATIVE DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION PRODUITE PAR LA COMMISSION DE LA CONSTRUCTION DU QUÉBEC.

6416089

VAGUE D'INVESTISSEMENTS AU PORT DE QUÉBEC

La Stratégie maritime multiplie la force du courant



D'ici quelques années, le Bassin Louise prendra des airs de quartier urbain.

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

Création d'un quartier portuaire, aménagement d'une promenade, agrandissement du terminal multifonctionnel en eaux profondes... le moins qu'on puisse dire, c'est que l'Administration portuaire de Québec (APQ) a le vent en poupe par les temps qui courent. Et ce n'est qu'un début : l'adoption récente par le gouvernement québécois de la Stratégie maritime du Québec, qui table sur le commerce maritime et ses retombées pour stimuler l'économie, promet de susciter de nouveaux investissements. Tour d'horizon.

Par Marie Gagnon

C'est du moins l'avis du vice-président Affaires et développement portuaires de l'APQ, Patrick Robitaille, qui croit que cette nouvelle politique permettra de mieux faire connaître les avantages du port de Québec sur la scène internationale. Le port de Québec, qui entretient des relations commerciales avec plus de 60 pays, possède en effet des atouts qui lui donnent une longueur d'avance sur les grands ports américains.

D'abord son emplacement stratégique, qui le désigne comme la porte d'entrée continentale du corridor commercial Ontario-Québec, mais aussi la profondeur naturelle de l'eau, qui atteint 15 mètres à marée basse et en fait le dernier port sur le Saint-Laurent, avant les Grands-Lacs, à posséder cette particularité.

Ensuite son intermodalité, qui lui permet de compter sur plusieurs moyens de transport – routier, maritime, ferroviaire – pour convoyer les marchandises. Enfin ses installations portuaires qui représentent, pour le secteur Beauport seulement, 90 hectares de terminaux et d'entrepôts et 1,1 kilomètre de quais, sans oublier ses nombreuses fonctions récréatives et commerciales.

Croissance stratégique

« La stratégie a pour but de stimuler la croissance de l'économie maritime, entre autres en faisant la promotion à l'international des installations portuaires du Québec, rappelle Patrick Robitaille. Le gouvernement a déjà planifié cet automne une première mission commerciale en Belgique pour faire connaître sa nouvelle stratégie. Notre président-directeur général, Mario Girard, sera d'ailleurs du voyage. »

« Au port de Québec, la stratégie maritime devrait plus précisément soutenir le développement des infrastructures de croisières et la mise en place de zones industrialo-portuaires, poursuit-il. On compte d'ailleurs sur cette action pour développer de nouveaux partenariats d'affaires en lien avec notre projet Beauport 2020. »

Il faut dire qu'avec 24 millions de tonnes de vrac transbordées en 2014, les infrastructures du port de Québec sont aujourd'hui utilisées à pleine capacité. La situation est à ce point criante en période de pointe, qu'elle menace la compétitivité du port face à ses concurrents américains. Aussi, pour assurer la pérennité de ses activités portuaires, l'APQ planche actuellement sur plusieurs projets d'investissements, dont Beauport 2020 est sans contredit le plus important.

Un projet structurant

« Beauport 2020, c'est un projet structurant pour doter le port de nouvelles infrastructures afin d'accroître sa capacité d'accueil,

indique Patrick Robitaille. Avec la croissance soutenue qu'on connaît ces dernières années, il est de plus en plus fréquent de voir des navires en attente d'un quai disponible. Pour réduire la congestion maritime, on doit donc bonifier nos installations portuaires. »

Il précise que Beauport 2020, qui se décline en deux phases, représente un investissement global de 530 millions de dollars. Sa première phase se résume au prolongement de la ligne de quai actuelle sur 610 mètres et à la création de 18,5 hectares de nouveaux terrains. Elle inclut aussi le rechargement de la plage existante, dont les berges commencent à s'éroder sous l'effet des marées.

Cette première phase ne se limite pas à ces seules étapes, loin de là. Elle comprend aussi l'ajout de deux postes à quai, le raccordement des voies ferroviaires du côté sud du boulevard Henri-Bourassa, l'installation des équipements de quai et l'aménagement d'une salle électrique.

Le prolongement de l'émissaire d'urgence de l'usine de traitement des eaux de la Ville de Québec ainsi que la construction d'une digue de retenue et d'un brise-lame, figurent également au programme. En tout, 190 millions seront nécessaires à sa réalisation, qui devrait créer 1 200 emplois par année d'ici cinq ans et générer des investissements privés de l'ordre de 400 millions de dollars.

« Le fédéral a annoncé son soutien au projet avec une aide financière de 60 millions, indique le gestionnaire. Une fois le financement complété, nous soumettrons le projet au Processus environnemental de participation citoyenne afin d'assurer son acceptabilité sociale. Pour ce qui est de la deuxième phase, soit la construction d'un duc-d'Albe dans le secteur Beauport, aucun échéancier n'est établi pour l'instant.»

La parole aux citoyens

Le Processus environnemental de participation citoyenne (PEPC), qui constitue une première dans l'histoire des ports canadiens, est un nouvel outil de consultation publique lancé en mai dernier à l'occasion de l'assemblée générale annuelle de l'APQ. Ce processus comporte trois grands axes, à savoir : informer et assurer la participation du public sur les projets; faire appel à une firme indépendante pour évaluer les impacts environnementaux; et prendre en compte les commentaires et préoccupations des citoyens.

Le PEPC sera désormais appliqué à tous les projets de développement du Port de Québec. Il est d'ailleurs en cours dans le redéveloppement du Bassin Louise en quartier portuaire. Ce secteur regroupe notamment la marina, les activités de transbordement de céréales de Bunge du Canada, le siège social du Groupe Océan, le marché du Vieux-Port, une piste cyclables, des promenades et des parcs.

« Depuis quelques années, on réfléchit sur la manière de redéfinir ce site, confie le gestionnaire. On veut lui donner une signature internationale et favoriser un projet intégrant la vie portuaire et les activités récréotouristiques. Notre vision repose aussi sur la création de milieux de vie avec la construction de maisons de ville, de condos et d'hôtels, en plus de l'aménagement d'espaces pour des commerces et des bureaux. »

Dans un univers hautement concurrentiel où les risques sont omniprésents, il devient nécessaire de prévoir l'imprévisible pour assurer la pérennité de l'entreprise.

L'équipe de professionnels de **Renaud Assurances & Gestion de risques** possède une solide expertise dans les dossiers d'assurances complexes à hauts risques et de grandes valeurs pour les entreprises. Nos experts créatifs et dévoués travaillent sans relâche pour trouver des solutions novatrices avantageuses pour vous, tant sur le plan économique que technique.

Assurance des entrepreneurs • Assurances chantier, *Wrap up*
Cautionnements • Gestion de risques
Plan de continuité des affaires • Assurances spécialisées

RENAUD
Assurances & Gestion de risques
Cabinet en assurance de dommages

Mieux gérer.
Moins risquer.

renaudassurances.com | 1 877 530-9292

>6413663

Mener les projets à ... bon port

Impossible de chiffrer le projet pour l'instant, la vision du Port n'étant pas complétée à 100 %. « On aura les résultats de la première consultation vers la fin de l'automne, par la suite des ajustements seront apportés au concept, poursuit-il. On devrait revenir à la population avec un projet final d'ici deux ans. En principe, la phase de réalisation devrait débuter à l'horizon de 2018.

Même chose pour la Promenade portuaire du Foulon, soumise à la consultation publique à l'automne 2014. Ce projet d'une valeur de 12 millions de dollars, qui prévoit notamment le réaménagement de la piste cyclable et l'implantation d'un sentier piétonnier, de belvédères et de postes d'observation, en est aujourd'hui à l'étape des plans et devis. Les travaux doivent s'amorcer l'an prochain.

Également dans les cartons de l'APQ, le développement des infrastructures de croisières se dessine un peu plus chaque jour. Le projet de 89,5 millions $, auquel le gouvernement du Québec accorde une aide financière de 35 millions $, vise à moderniser le terminal Ross-Gaudreault et à installer un terminal mobile au quai 30, dans le secteur de l'Estuaire. À terme, soit d'ici 2025, il permettra de double la capacité d'accueil du terminal actuel et d'améliorer l'abord des navires de grande taille. •

Beauport 2020 dotera le port de Québec de nouvelles infrastructures et permettra à des navires de plus grand tonnage d'y accoster.

DES EXPERTS POUR ARRIVER À BON PORT

Ici comme ailleurs, WSP est fière de contribuer au succès de vos projets maritimes depuis plus de 50 ans.

INGÉNIEURS DE POSSIBILITÉS

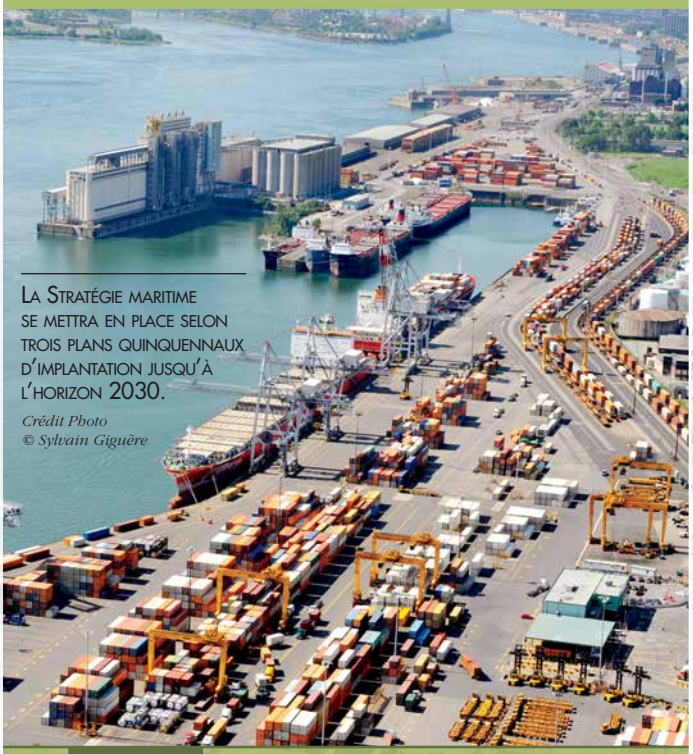
wspgroup.ca | 1 866-217-5830 | Découvrez ce qui est possible : MondeDePossibilites.ca

WSP

>6424646

STRATÉGIE MARITIME ET DÉVELOPPEMENT DU SAINT-LAURENT

Le fer de lance de la reprise économique



La Stratégie maritime se mettra en place selon trois plans quinquennaux d'implantation jusqu'à l'horizon 2030.

Crédit Photo © Sylvain Giguère

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

La Stratégie maritime annoncée par le gouvernement le 29 juin dernier imagine ce que sera le Québec maritime d'ici les quinze prochaines années afin que tous travaillent ensemble pour faire du Québec une nation maritime prospère tournée vers l'avenir. La Sodes est partie prenante de ce vaste projet. Sa présidente, Nicole Trépanier, en précise les enjeux.

par Stéphan Rosa

«Un projet? Plutôt une action gouvernementale qui répond à une demande forte des acteurs et partenaires œuvrant tout le long du fleuve Saint-Laurent: Remettre le Saint-Laurent au cœur des décisions économiques et environnementales du Québec et des Grands Lacs», explique Nicole Trépanier, présidente de la Sodes (Société de développement économique du Saint-Laurent.)

«La société québécoise et le Saint-Laurent ont une histoire intimement liée. Aujourd'hui encore, près de 80% de la population du Québec habite la vallée du Saint-Laurent où se développe une importante proportion d'entreprises. Il s'agit donc de reconnaître la valeur du fleuve comme axe d'échanges. Cette requête de la Sodes, c'est un message que nous livrons depuis plus d'une décennie.»

Renouer l'avenir avec l'histoire

Le Québec avait-il tourné le dos au Saint-Laurent? «Les villes du Québec se sont développées vers les terres en omettant le fleuve, en délaissant la navigation au profit du transport terrestre», rappelle Nicole Trépanier. «Comme on le tient pour acquis, on a oublié à quoi a servi le fleuve Saint-Laurent pour les populations qui s'installaient sur ses rives. On a oublié comment au cours de l'histoire le fleuve a facilité le développement de cette région du monde.»

«En parallèle, on a perdu de vue que la présence d'un réseau d'une vingtaine de ports démontre comment chaque communauté obtient ses approvisionnements par bateau et envoie ses produits vers le reste du monde par voie maritime. Comme on a perdu de vue l'activité économique et démographique qui s'effectue dans ces ports. C'est une réalité, l'activité maritime génère une activité économique très importante, mais la population ne voit pas ce qui se passe et que ce qu'ils consomment arrive principalement par navire.»

Momentum politique

«La Stratégie maritime se mettra en place selon trois plans quinquennaux d'implantation jusqu'à l'horizon 2030», reprend Nicole Trépanier. «À terme, les objectifs du gouvernement du Québec (la création d'emploi est un objectif de la Stratégie maritime dont bénéficiera l'industrie maritime) seraient de l'ordre de 30 000 emplois créés sur 15 ans. Cette Stratégie maritime démontre également l'intérêt des ports régionaux puisqu'il sera question de les entretenir. Il faudra aussi penser à draguer le fleuve pour accueillir des navires plus imposants et demeurer compétitif à l'échelle mondiale. Pour ce faire, une enveloppe de 1,5 milliard $ sera consacrée entre autres au rajeunissement des infrastructures.»

«Il y a un momentum politique», admet la présidente de la Sodes. «Le gouvernement voulait prendre le pouls de l'industrie pour élaborer la stratégie maritime et nous avons été largement consultés dans ce sens. En partie ou en totalité, cette Stratégie maritime est l'une des pierres d'assise du programme économique du gouvernement pour relancer l'économie et créer des emplois. Le Québec doit tirer pleinement et durablement parti de son savoir-faire et de ses richesses maritimes en assurant la pérennité de ses milieux marins et de leur biodiversité», poursuit Nicole Trépanier.

Le fleuve Saint-Laurent est la porte d'entrée du nord-est de l'Amérique du Nord.
(Photo © Louis Rhéaume)

La Sodes

Fondée en 1985 par le géographe Hugues Morissette, la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) fêtera ses trente ans le 19 novembre.

Cet organisme sans but lucratif regroupe plus de 80 entreprises et organisations, des intervenants privés et publics dont les activités ont un impact direct ou indirect sur l'économie du fleuve, et ce, dans toutes les régions du Québec. La Sodes se définit donc comme le porte-parole de la communauté maritime du Québec auprès des différents paliers de gouvernements.

«En plus de ce potentiel de croissance, le gouvernement reconnaît par cette action stratégique la part de l'industrie maritime dans l'atteinte des objectifs environnementaux contre les émissions de gaz à effet de serre (GES).»

L'aorte du marché nord-américain

En suscitant les investissements et la création d'emplois, la Stratégie maritime vise à affirmer la place du Québec comme plaque tournante pour le commerce transatlantique. «Le fleuve Saint-Laurent offre au Québec la possibilité de se positionner comme la porte d'entrée du nord-est de l'Amérique du Nord», poursuit la responsable de la Sodes. En effet, dans ce corridor de commerce Saint-Laurent/Grands-Lacs, la voie navigable reste le plus court chemin pour accéder au cœur du continent, au bout des lacs Supérieur et Michigan, à la limite des provinces des plaines et des états américains du Middle-West. «C'est l'aorte du marché nord-américain», affirme-t-elle. «Il s'agit donc de bien coordonner les investissements fédéral et provincial dans les infrastructures afin de maintenir et accroitre la productivité qui nous permettra d'attirer de l'activité portuaire dans notre partie du monde.»

«Parmi ces enjeux, il s'agit de bien comprendre avec qui sommes-nous en compétition», insiste Nicole Trépanier. «L'industrie maritime nécessite des infrastructures imposantes et des installations coûteuses. Mais le jeu en vaut la chandelle. Nous faisons énormément de représentations depuis des années pour cela. Si cette Stratégie existe aujourd'hui, c'est aussi grâce aux investissements du secteur privé dans l'industrie maritime. Que ce soit les armateurs qui ont entamé un important renouvellement de leur flotte ou les opérateurs de terminaux, qui maintiennent l'activité portuaire québécoise et canadienne, ceux-ci n'ont jamais cessé d'investir». •

UNE FAUNE ET UNE FLORE UNIQUES À PROTÉGER

EN RAISON DE SES MASSES D'EAU DOUCE ET D'EAU SALÉE, COMBINÉES AUX VARIATIONS DES MARÉES ET DE LA SALINITÉ, LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET SES RIVES ABRITENT AINSI ENVIRON :

- 1 900 espèces de plantes;
- 400 espèces d'oiseaux;
- 20 espèces de poissons d'eau douce et d'eau salée;
- 16 espèces d'amphibiens;
- 14 espèces de reptiles;
- 70 espèces de mammifères terrestres ou amphibies;
- 20 espèces de mammifères marins, dont la plus grande espèce de la planète, le rorqual bleu;
- et l'unique baleine blanche du Québec, le béluga.

UNE INDUSTRIE MOINS POLLUANTE

LES ÉMISSIONS DE CO2 LIÉES AU TRANSPORT PAR NAVIRE RESTENT LES PLUS FAIBLES LORSQU'ON LES COMPARE AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT. AINSI, LE TRANSPORT MARITIME REPRÉSENTE SEULEMENT 1,1 % DES ÉMISSIONS DU SECTEUR DES TRANSPORTS AU QUÉBEC :

- un grand porte-conteneurs émettra 3 grammes de CO2 par tonne et par kilomètre;
- un pétrolier 5,9 gr/t/km;
- un vraquier 7,9 gr/t/km;
- un camion 80 gr/t/km;
- un avion 435 gr/t/km.

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

6418074

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

6417792

QUAND LA FORMATION CHANGE LA DONNE

La compétitivité passe par la formation

La compétence de sa main-d'œuvre est un enjeu crucial pour l'industrie de la construction.

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

La compétence de sa main-d'œuvre est un enjeu important pour l'industrie de la construction. La complexification des technologies et des tâches à accomplir exige une main-d'œuvre toujours mieux qualifiée. Encore faut-il convaincre employeurs et salariés des atouts de la formation permanente.

Par Stéphan Rosa

«L'industrie de la construction a besoin d'une main-d'œuvre qui s'adapte. N'oublions pas qu'elle génère près de 47 milliards $ d'investissement chaque année au Québec», rappelle Josée Fortier, vice-présidente – Service aux partenaires auprès de la Commission de la construction du Québec (CCQ) et présidente du Comité sur la formation professionnelle de l'industrie de la construction (CFPIC). Créée en 1987, la CCQ est responsable de l'application de la Loi sur les relations de travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction, communément appelée Loi R-20.

L'industrie de la construction s'est dotée d'outils afin de faciliter et favoriser le perfectionnement de ses travailleurs. En effet, qu'il s'agisse d'une obligation de formation ou de perfectionnement reliée à leur métier ou occupation, les travailleurs de l'industrie de la construction peuvent bénéficier d'un soutien financier offert par le Fonds de formation des salariés de l'industrie de la construction (FFSIC).

Le financement de ce fonds provient principalement d'un prélèvement sur la masse salariale effectué auprès de la main-d'œuvre et des employeurs de son industrie. Ce fonds se constitue par un prélèvement de 15 cents (0,15 $) par heure travaillée. «Toutes les entreprises dans l'industrie paient ainsi des cotisations dédiées à la formation», explique Jean-Marc Jacob, conseiller à la formation à l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ).

Trois leviers pour développer la compétence

«On a ainsi prélevé près de 150 millions d'heures en 2013-2014 pour l'ensemble de l'industrie de la construction, ce qui représente entre 28 et 30 millions de dollars en moyenne annuelle consacrés au secteur de la formation des travailleurs», dit-il. Ces cotisations sont gérées par la CCQ qui veille à la réalisation d'activités de formation au sein de son industrie grâce à plusieurs conseillers à la formation qui élaborent l'offre de perfectionnement afin de proposer aux entreprises et aux travailleurs de multiples formations ciblées.

«Pour la CCQ et pour l'industrie, ce sont les compétences du travailleur qui priment», reprend Josée Fortier. «Nous disposons de trois leviers étroitement imbriqués pour développer la compétence : la formation initiale scolaire, l'apprentissage en chantier, et le perfectionnement de la main-d'œuvre.»

Comme plusieurs autres de ses mandats, la CCQ articule la formation professionnelle en collaboration avec les représentants des associations syndicales et patronales, de même qu'avec les partenaires gouvernementaux. «Partenaire de la Commission de la construction du Québec, l'ACRGTQ reçoit un montant forfaitaire du FFSIC afin de promouvoir une offre de service de formation auprès de toutes les entreprises, membres et non membres, de son réseau», explique le conseiller Jacob.

Le CFPIC, un appui aux entreprises et aux travailleurs

«En 2014, l'industrie estimait qu'elle aurait besoin de près de 6 000 travailleurs diplômés par an de 2015 à 2018», commente Josée Fortier. «C'est une réalité, malgré le ralentissement de l'activité dans l'industrie. Pour satisfaire à la demande, il va falloir poursuivre les efforts de promotion dans certains métiers clés et auprès de certaines clientèles cibles – les femmes au premier chef. L'industrie n'a pas les moyens de se passer de 50 % de la population du Québec.»

Le Comité sur la formation professionnelle de l'industrie de la construction (CFPIC) donne des avis et des commentaires sur toutes les questions relatives à la formation professionnelle et sur tous projets concernant les règlements découlant de la Loi R-20.

Le régime de formation est développé conjointement avec les partenaires de l'industrie qui siègent au CFPIC, les 26 sous-comités professionnels, qui identifient métier par métier les besoins de main-d'œuvre, et les 9 sous-comités régionaux qui quantifient les besoins partout au Québec. «Notre structure veille également au développement des programmes de formation initiale, et elle soutient les commissions scolaires dans la gestion des centres de formation dédiés», précise Josée Fortier.

Des outils puissants: le Fonds de formation et les mesures incitatives

Les quatre principaux axes d'intervention en ce qui a trait à la formation sont:

- le développement et la révision des programmes de formation;
- la satisfaction des besoins de perfectionnement;
- les besoins en main-d'œuvre de chaque région;
- les besoins en formation de la main-d'œuvre visée.

«Le CFPIC détermine également les règles générales d'utilisation de ce fonds que la CCQ administre au nom de l'industrie», ajoute Josée Fortier. «Grâce aux contributions des employeurs, ce fonds s'élève maintenant à plus de 200 millions $. Nous avons donc les moyens d'assumer une foule de frais – comme l'hébergement, le transport, la réserve d'assurance –, ce qui représente un incitatif de poids au bénéfice du perfectionnement pour la main-d'œuvre de la construction.» Le Fonds de formation rembourse également plusieurs formations offertes par d'autres partenaires.

Des formations sur mesure

Dans le cadre des sous-comités professionnels, syndicats et employeurs se réunissent périodiquement pour faire une estimation des besoins en formation de la main d'œuvre. «Les formations sont élaborées et validées par le service formation de la CCQ», note Jean-Marc Jacob. «Ces formations sont supervisées par les Commissions scolaires du Québec en charge de trouver les formateurs compétents; des compétences souvent dispensées par des enseignants techniques, des compagnons seniors, des ingénieurs en retraite ou d'anciens cadres de chantier. Bien sûr, dans mon secteur, celui du génie civil et voirie de l'industrie, ces formations concernent les métiers du gros œuvre et certains titres occupationnels.

UN PEU D'HISTOIRE

LA CCQ A ÉTÉ CRÉÉE EN 1987. CEPENDANT DE 1934 À 1968, PATRONAT ET SYNDICATS DE LA CONSTRUCTION SE RÉFÉRAIENT À LA LOI SUR LES DÉCRETS DE CONVENTIONS COLLECTIVES. EN 1968, LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC ADOPTE LA LOI R-20, SPÉCIFIQUE À L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION QUI PRÉVOIT LA CRÉATION D'UN ORGANISME PROVINCIAL QUI PORTERA PLUSIEURS NOMS AU FIL DU TEMPS :

- LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION (CIC) DE 1971 À 1975;
- L'OFFICE DE LA CONSTRUCTION DU QUÉBEC (OCQ) DE 1975 À 1986.

POUR VOUS AIDER À RÉUSSIR
VOTRE STRATÉGIE DE RELÈVE

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

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

Faites comme les 470 entreprises satisfaites qui ont embauché 1030 stagiaires en génie de la construction au cours de la dernière année.

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

PRÈS DE 1100 ÉTUDIANTS EN GÉNIE DE LA CONSTRUCTION SERONT DISPONIBLES POUR UN STAGE EN 2016

VOUS RECHERCHEZ :

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

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

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

ÉTS
Le génie pour l'industrie
École de technologie supérieure

6418309

La tendance des demandes en formation en ce moment s'oriente vers les opérateurs d'équipements lourds (pelles mécaniques, grutiers, mécaniciens), les monteurs de ligne, les arpenteurs et les plongeurs sous-marins. Ceci montre bien la diversité et l'évolution plus complexe des chantiers modernes.»

La formation en entreprise permet de répondre sur mesure aux besoins spécifiques d'une entreprise pour apporter une compétence particulière à ses travailleurs, modulable selon les attentes. «Un entrepreneur cherchait un cours de pavage complémentaire pour répondre à un contrat. Nous avons fait le tour des compétences déjà acquises au sein de l'entreprise, afin de cibler le besoin spécifique de formation pour ses travailleurs. Dans notre secteur, beaucoup de formations se réalisent quand les chantiers fonctionnent au ralenti», précise le conseiller Jacob.

Adapter la formation au contexte local

Jean-Marc Jacob parcourt le Québec pour proposer ce répertoire de formations disponibles aux entrepreneurs, ou mettre en place des formations ciblées pour des besoins spécifiques. «Les employeurs connaissent leurs équipements et leurs travailleurs. Par exemple, nous proposions une session "lecture de plans et devis".

À la demande de l'entrepreneur qui ne voulait pas du chapitre "devis", nous avons modulé une formation sur le terrain, en entreprise, sur la lecture de plans simplement.»

Selon lui, la demande est croissante en région, car les entrepreneurs souhaitent conserver leur main d'œuvre locale. «En règle générale, les formations sont les mêmes partout au Québec. Leur adaptation au niveau local concerne surtout les conditions climatiques propres à chaque région. Par exemple, il était question pour un employeur de poser de l'asphalte à Sept-Îles. On a donc organisé un cours d'asphaltage dans cette région. Quand il s'agit de cours théoriques, la formation peut avoir lieu n'importe où et n'importe quand. Mais les travaux pratiques, eux, se font selon la saison.»

La formation, un investissement rentable

«Chaque formation est une plateforme d'échange entre les travailleurs et les formateurs; une occasion de développer l'esprit d'équipe et le réseautage. Les entreprises doivent comprendre que les travailleurs sont la force de notre économie et que mieux les travailleurs seront formés, mieux l'entreprise se développera.» Pour Jean-Marc Jacob, la formation en entreprise apporte de nombreux avantages:

- une meilleure adaptation aux nouvelles technologies;
- une meilleure intégration du fonctionnement des équipements et des infrastructures;
- un meilleur niveau de santé et de sécurité pour les travailleurs;
- des réalisations bien faites, exécutées dans le respect des règles de l'art;
- une plus grande durabilité des équipements et des installations;
- une meilleure garantie des travaux exécutés;
- une valorisation des employés, mieux formés, plus compétents.

«En bout de ligne, ces formations permettent une meilleure compétitivité de l'entreprise et de sa main-d'œuvre, et, d'une certaine manière, la fidélisation des travailleurs au sein d'une entreprise qui veille à leur évolution professionnelle et à leur sécurité. Investir dans la formation, ce n'est pas une dépense, c'est une rente à long terme» insiste Jean-Marc-Jacob. «Investir dans des formations, c'est investir dans son entreprise!» •

CALENDRIER DES FORMATIONS OFFERTES
DES OUTILS INDISPENSABLES POUR VOS GRANDS TRAVAUX
AUTOMNE 2015
QUÉBEC

GESTION ET EFFICACITÉ	
21 au 23 octobre 2015	Gestion de projets pour ingénieurs: mesure de la performance
23 octobre 2015	La sécurité sur les chantiers et l'ingénieur
29 et 30 octobre 2015	Application et programmation en Excel en ingénierie
2 et 3 novembre 2015	Gestion des coûts de projets pour ingénieurs
16 et 17 novembre 2015	ISO-9001: 2015
16 et 17 novembre 2015	Ingénieurs et chargés de projets: développer ses habiletés de gestionnaire *coach*
20 novembre 2015	Gestion des risques
26 novembre 2015	Négociation: un art qui se maîtrise
16 et 17 décembre 2015	Gestion de projets pour ingénieurs: outils et méthodologie 1 (Montréal)
GÉNIE CIVIL	
22 et 23 octobre 2015	Conception et dimensionnement de chaussées municipales
GÉNIE ÉLECTRIQUE	
28 octobre 2015	Introduction à la commande prédictive
29 et 30 octobre 2015	Contrôle PID: régulation de base et avancée
FORMATION TECHNIQUE	
25 et 26 novembre 2015	Mieux connaître la corrosion pour mieux la combattre
RÉCLAMATIONS SUR CONTRATS	
4 février 2016	15e journée d'étude sur les réclamations sur contrats
17 février 2016	15e journée d'étude sur les réclamations sur contrats (Montréal)

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

UNIVERSITÉ LAVAL
Faculté des sciences et de génie
Formation continue

6414525

LA CANTINE À RÉAL

« Servez-vous ! Comme les formations, c'est gratuit ! », lance Réal Béland aux travailleurs d'un chantier de construction lors d'une pause devant une cantine mobile. Dans un cadre humoristique, les capsules vidéo La Cantine à Réal présentent de vrais travailleurs de l'industrie. À la fin d'un quart de travail, Réal leur sert des collations, et parle avec eux de la formation continue.

Sous le thème L'expertise, ça se construit!, ce second volet de la campagne publicitaire de l'industrie se déploie à nouveau en 2015-2016, sur le web, pour inciter travailleurs et employeurs à se perfectionner grâce aux formations offertes. L'information est accessible sur le site fiersetcompetents.com.

Cette plate-forme présente aussi les mesures incitatives auxquelles ont droit les travailleurs qui suivent une formation, et propose également les renseignements nécessaires sur le Programme pour la formation des femmes en entreprise.

QUELQUES CHIFFRES

PLUS DE 600 FORMATIONS SPÉCIFIQUES SONT PROPOSÉES CHAQUE ANNÉE AUX TRAVAILLEURS DE LA CONSTRUCTION AU QUÉBEC. POUR LE SEUL SECTEUR « GÉNIE CIVIL ET VOIRIE » EN 2013-2014, LA FORMATION DES TRAVAILLEURS EN ENTREPRISE REPRÉSENTAIT :

160
ENTREPRISES RENCONTRÉES

48
ENTREPRISES QUI ONT SOLLICITÉ DES FORMATIONS POUR LEURS TRAVAILLEURS

121
ACTIVITÉS DE PERFECTIONNEMENT RÉALISÉES EN ENTREPRISE

3122
HEURES DE FORMATION EN ENTREPRISE

+800
TRAVAILLEURS PERFECTIONNÉS

925 000$
INVESTIS (RESSOURCES HUMAINES ET MATÉRIELLES, INCITATIFS FINANCIERS, ETC.)

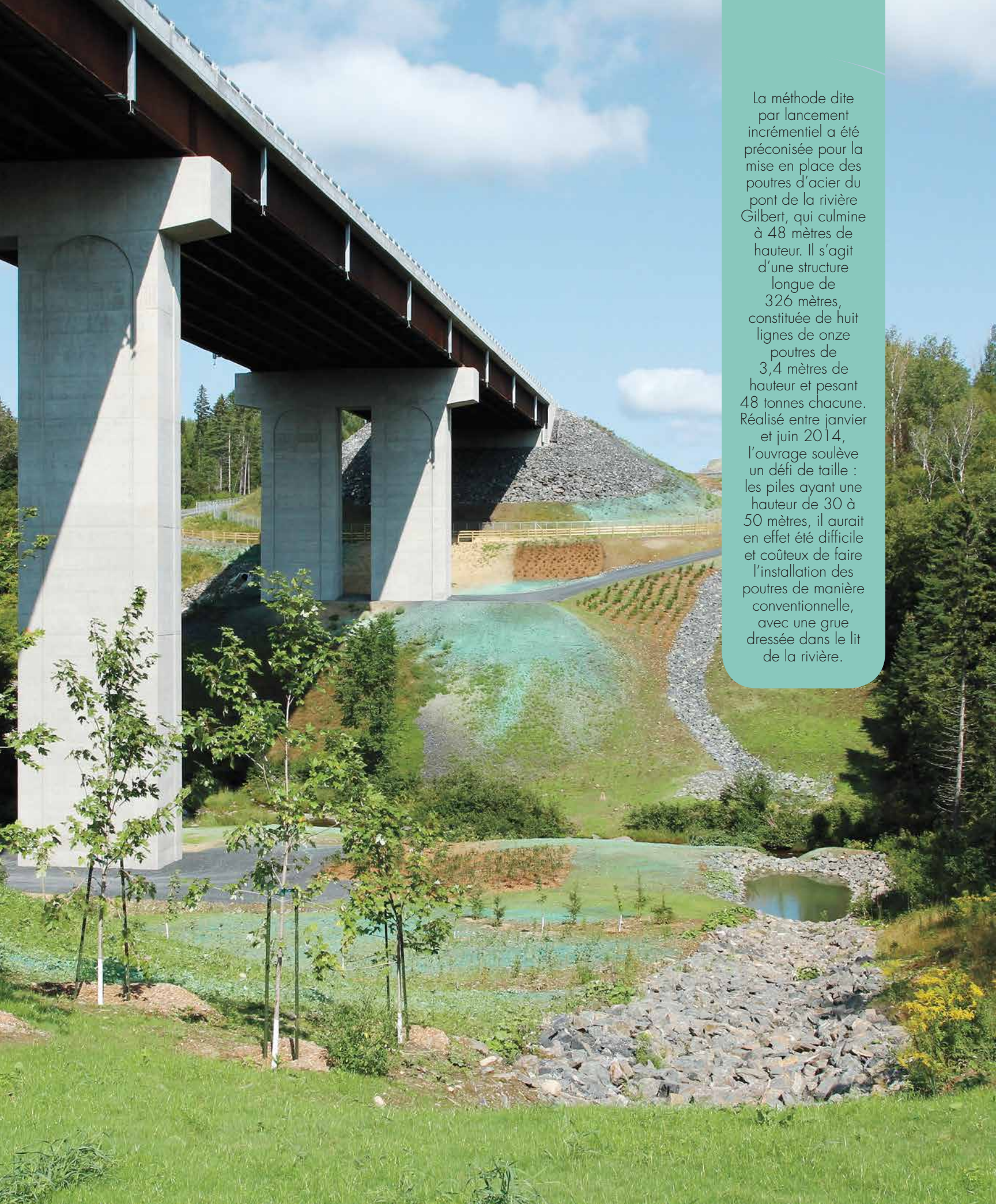
LES EFFORTS DE PROMOTION DU FFSIC CIBLENT CERTAINES CLIENTÈLES COMME LES FEMMES.
(Photo © Shutterstock)

L'AUTOROUTE ROBERT-CLICHE AU DERNIER DROIT

Construction de l'ultime tronçon de l'A-73

Printemps 2010. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) donne le coup d'envoi d'un vaste projet en deux volets visant à relier Lévis à Saint-Georges au moyen d'un lien autoroutier rapide. Le premier concerne le doublement de la chaussée de l'autoroute 73 sur 28,9 kilomètres, entre Sainte-Marie et Beauceville. Le second a pour objet le prolongement de la même autoroute sur une distance de 17,7 kilomètres, entre Beauceville et Saint-Georges. L'investissement global frôle les 570 millions de dollars. Retour sur le chantier de l'heure en Chaudière-Appalaches.

Par Marie Gagnon



La méthode dite par lancement incrémentiel a été préconisée pour la mise en place des poutres d'acier du pont de la rivière Gilbert, qui culmine à 48 mètres de hauteur. Il s'agit d'une structure longue de 326 mètres, constituée de huit lignes de onze poutres de 3,4 mètres de hauteur et pesant 48 tonnes chacune. Réalisé entre janvier et juin 2014, l'ouvrage soulève un défi de taille : les piles ayant une hauteur de 30 à 50 mètres, il aurait en effet été difficile et coûteux de faire l'installation des poutres de manière conventionnelle, avec une grue dressée dans le lit de la rivière.

Ce mégaprojet poursuit plusieurs objectifs dont, au premier chef, l'amélioration de la sécurité des usagers circulant entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges. Il vise également l'ajout d'un nouvel axe nord-sud traversant la rivière Famine, à Saint-Georges, en plus de faciliter la circulation de transit sur la route 173.

Menés de front par la direction Chaudière-Appalaches du MTQ, les deux volets tirent aujourd'hui à leur fin. Et l'heure est au bilan. Un bilan positif, malgré les embûches qui ont jalonné le projet et la grogne soulevée à l'annonce du prolongement de l'autoroute, qui sera jugulée en juin 2012 par l'adoption de la Loi 2. De son côté, le projet de doublement, qui est réalisé à l'intérieur des emprises de la chaussée existante, ne génère ni conflit, ni fait marquant.

«Pour avancer le projet du prolongement en attendant que le litige qui entourait l'acquisition des emprises routières se règle, on a découpé le chantier en trois grandes phases et subdivisé chaque phase en plusieurs lots de construction, note le directeur de Chaudière-Appalaches, Richard Charpentier. En fractionnant les phases, les lots devenaient aussi accessibles à plusieurs entrepreneurs. En tout, on a accordé neuf contrats pour l'ensemble du prolongement.»

Un chantier colossal

Il précise que le projet, qui aura coûté 410,5 millions $ au bout du compte, a été orchestré en mode traditionnel afin d'en faciliter la mise en œuvre. Le chantier est en effet colossal. Il comprend la construction de 9,4 kilomètres de voies de raccordement, en plus des 17,7 kilomètres d'autoroute, de 19 structures, dont un échangeur à la hauteur de la 74e Rue, un carrefour giratoire dans l'axe de la route 204 et des ponts qui traversent les rivières Famine et Gilbert.

Ce dernier pont, qui culmine à 48 mètres au-dessus de la rivière Gilbert, dans le secteur de Notre-Dame-des-Pins, est une structure longue de 326 mètres, constituée de huit lignes de onze poutres de 3,4 mètres de hauteur et pesant 48 tonnes chacune. Réalisé entre janvier et juin 2014, l'ouvrage soulève un défi de taille: les piles ayant une hauteur de 30 à 50 mètres, il aurait en effet été difficile et coûteux de faire l'installation des poutres de manière conventionnelle, avec une grue dressée dans le lit de la rivière.

Pour contourner cette difficulté, le MTQ a préconisé la méthode d'installation dite par lancement incrémentiel. «Les poutres ont été assemblées en sections de quatre lignes longues de 80 mètres, note le gestionnaire. Elles ont été mises en place à raison d'un lancement par mois. En tout, huit poussées ont été nécessaires pour réaliser l'ouvrage, qui a nécessité autrement la coulée de 14000 mètres cubes de béton et la mise en œuvre d'environ 3 tonnes d'acier, en plus des poutres.»

Le pont de la rivière Famine, d'une longueur de 148 mètres et dont la pile centrale atteint 37 mètres, a également donné du fil à retordre à l'étape de la conception. D'abord parce que la profondeur de la vallée rendait difficile l'accès au chantier. Ensuite parce la topographie du site commandait l'installation de poutres d'acier recourbées pour respecter l'axe autoroutier.

Place à l'innovation

La hauteur de ces deux ouvrages, qui les expose à des conditions météorologiques difficiles, a par ailleurs donné place à des solutions novatrices en matière de sécurité routière. Du côté du pont de la rivière Famine, un système de détection de conditions givrantes déclenche des feux clignotants pour prévenir les usagers de l'état de la chaussée.

«Pour le pont de la rivière Gilbert, on est allé un peu plus loin avec un système d'aspersion automatique actionné par des capteurs, mentionne Richard Charpentier. C'était la première fois qu'on recourait à ce système au Québec. Et ç'a été tout un défi d'intégrer les divers équipements – contrôles, capteurs et buses d'aspersion – à la structure.»

Afin de faciliter son acceptation sociale, le projet a aussi été le théâtre de plusieurs mesures d'atténuation environnementales, dont des bassins de rétention afin d'éviter de surcharger le milieu naturel et de permettre la décantation des matières en suspension. Sans compter les deux portiques de béton pour le passage des cervidés, qui seront aménagés sous l'autoroute dans le cadre du dernier tronçon à Beauceville. Long de deux kilomètres, ce segment compris entre la route Fraser et le rang Saint-Charles a été mis en chantier en avril dernier. Son parachèvement, à l'automne 2016, marquera le point final de l'aventure. •

ENTREPRENEUR	MANDAT	ÉCHÉANCIER
COUILLARD CONSTRUCTION	3 STRUCTURES / 1 ÉCHANGEUR (NOTRE-DAME-DES-PINS)	OCTOBRE 2015
ROXBORO EXCAVATION	5 STRUCTURES / 1 ÉCHANGEUR (74E RUE)	SEPTEMBRE 2013
PAVAGE ABÉNAKIS	2 STRUCTURES	JUILLET 2015
COUILLARD CONSTRUCTION	PONT DE LA RIVIÈRE GILBERT	AOÛT 2015
SINTRA-GRANDMONT	2 STRUCTURES	SEPTEMBRE 2016
J. R. SAVARD	2 STRUCTURES	SEPTEMBRE 2016
CONSTRUCTION BML	1 STRUCTURE / PONT DE LA RIVIÈRE FAMINE	SEPTEMBRE 2012
GIROUX & LESSARD	PROLONGEMENT DE LA 181E RUE	JUILLET 2013

Le prolongement de l'A-73 aura nécessité la construction de 19 structures au total.

UNE HISTOIRE D'EAU ET D'ÉLECTRICITÉ

Manic-2 célèbre un demi-siècle d'énergie grâce à l'or bleu

Repère Web www.magazineconstas.com/Infrastructures

Le barrage Manic-2 dans toute sa splendeur.
(Photo Hydro-Québec)

L'année 2015 marque le 50e automne du barrage Manic-2. Pièce maîtresse de la centrale Jean-Lesage, baptisée ainsi en 2010 à l'occasion du 50e anniversaire de la Révolution tranquille, l'œuvre est impressionnante. C'est donc sans surprise que le mastodonte de béton accueille annuellement des milliers de visiteurs – ils sont plus de 375 000 à avoir sillonné ses installations à ce jour, venus témoigner de l'ingénierie ayant mené à la construction de l'un des plus grands joyaux québécois.

Par Frédérick Masson

Difficile de parler de Manic-2 sans d'abord effectuer un bref retour en arrière afin de mieux comprendre le contexte ayant mené à son érection. Transportons-nous à l'automne 1959, moment où, confrontée aux effets d'un baby-boom, d'une expansion territoriale à l'extérieur des grandes villes de Québec et de Montréal, ainsi que d'une éclosion sans précédent de nouveaux appareils électriques, Hydro-Québec se voit dans l'obligation de produire des quantités d'énergie considérables. À titre indicatif, la demande en électricité croît à l'époque de 7% par année, comparativement à 0.25% en 2014.

Forte d'une expertise enviable dans les domaines de la production, du transport et de la distribution d'électricité, la société d'État doit doubler sa capacité de production tous les dix ans pour subvenir aux besoins. Voilà pourquoi elle lancera, sur les rivières Manicouagan et aux Outardes, les travaux d'aménagement du plus ambitieux complexe hydroélectrique jamais entrepris au Canada. Naîtra de ce projet Manic-2, qui sera mis en service quelques années plus tard, soit en 1965.

«Ce chantier donne lieu à des exploits techniques et à des premières mondiales qui assurent d'emblée à Hydro-Québec une renommée internationale. À l'initiative d'un jeune ingénieur, Jean-Jacques Archambault, Hydro-Québec effectue une percée technologique déterminante dans le domaine du transport de grandes quantités d'électricité sur de longues distances, en poussant la tension à un niveau jusque-là inégalé : 735 kV. À une tension inférieure, les pertes en cours de transport auraient été considérables, et le nombre de lignes nécessaires, beaucoup plus important», explique Julie Dubé, conseillère – Communication et collectivité à la direction régionale Manicouagan.

Encore aujourd'hui, Manic-2 se veut le deuxième plus grand barrage-poids à joints évidés du monde, n'étant devancé que par le celui d'Itaipu, situé à la frontière du Brésil et du Paraguay. Haut de 94 mètres et long de 692 mètres, il contient 1 097 000 mètres cube de béton, pour un poids total de 2 500 000 tonnes. Son réservoir, qui s'étend sur une superficie de 124 kilomètres carrés, peut contenir 35 000 000 000 mètres cubes d'eau.

Un essor régional hors du commun

D'aucuns s'entendent pour dire que Manic-2 représente pour les Nord-Côtiers beaucoup plus qu'un pan important de l'histoire hydroénergétique. C'est aussi celui du développement de toute une région qui, n'eut été l'intérêt pour le minerai et l'importance de son réseau hydrographique, n'aurait peut-être jamais connu l'essor qu'on lui connaît.

MANIC-2 EN CHIFFRES

Puissance lors de la mise en service: **1015 MÉGAWATTS**

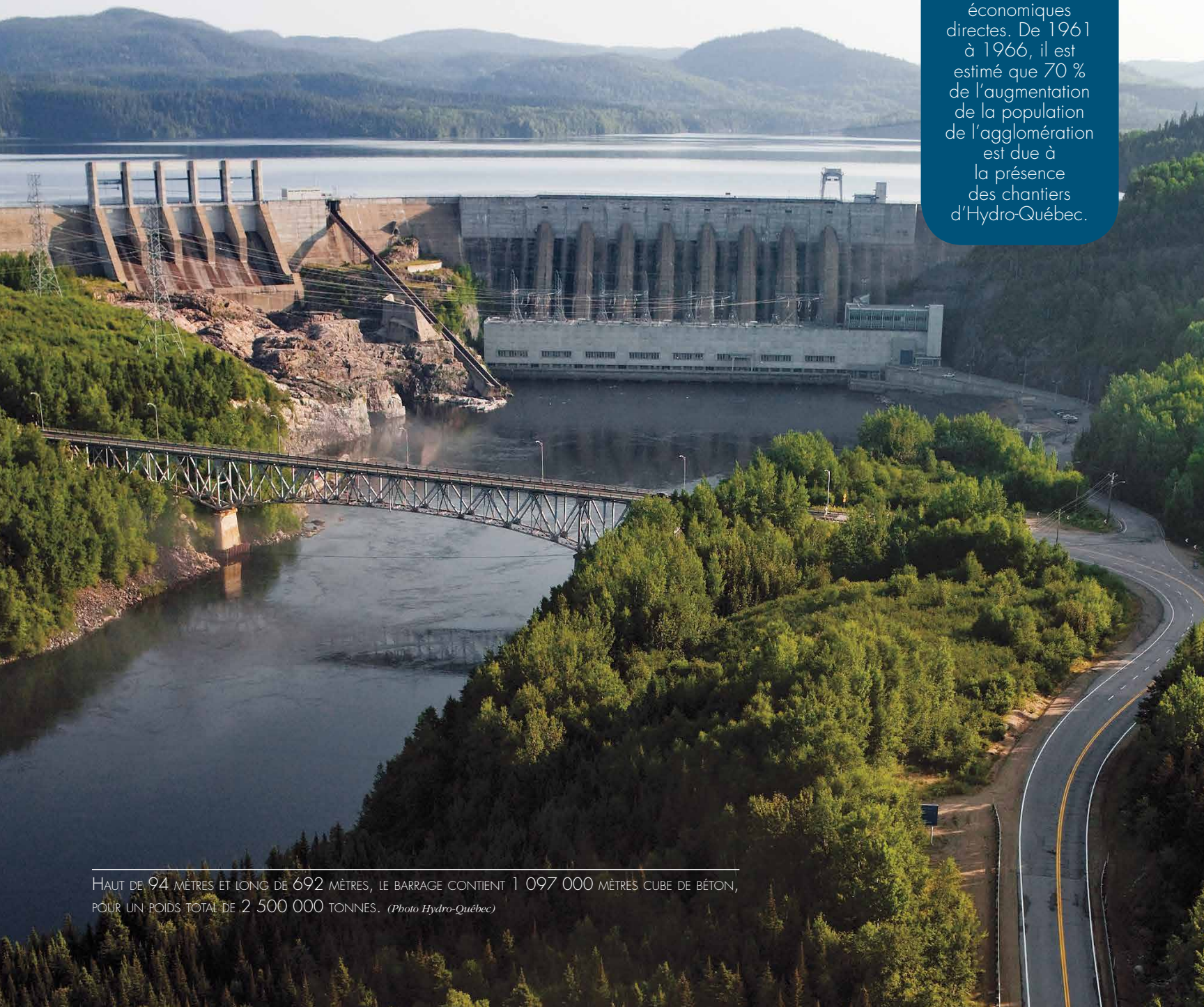
Puissance actuelle : **1229 MÉGAWATTS.**

Coût de construction : **145 524 569 $.**

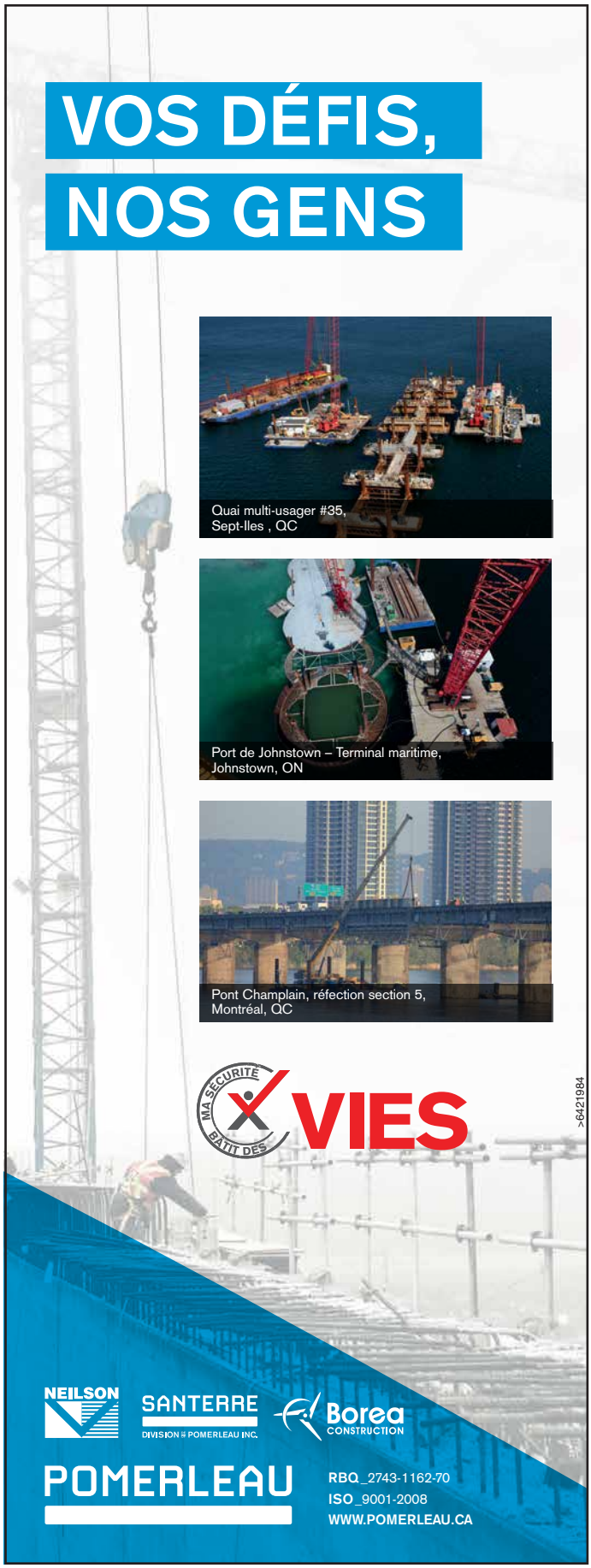
Valeur actuelle : **1,45 MILLIARD $.**

Capacité maximale de déversement de l'évacuateur de crues :
5560 MÈTRES CUBES D'EAU PAR SECONDE,
ce qui représente deux fois le débit des chutes Niagara.

Pour sa seule construction, le barrage a nécessité les efforts conjugués de 8571 travailleurs. En très grande majorité des hommes qui se sont établis dans le secteur de Baie-Comeau/Hauterive, lequel a bénéficié d'un pourcentage croissant de retombées économiques directes. De 1961 à 1966, il est estimé que 70 % de l'augmentation de la population de l'agglomération est due à la présence des chantiers d'Hydro-Québec.



Haut de 94 mètres et long de 692 mètres, le barrage contient 1 097 000 mètres cube de béton, pour un poids total de 2 500 000 tonnes. *(Photo Hydro-Québec)*



Pour sa seule construction, le barrage a nécessité les efforts conjugués de 8571 travailleurs. En très grande majorité des hommes qui se sont établis dans le secteur de Baie-Comeau/Hauterive, lequel a bénéficié d'un pourcentage croissant de retombées économiques directes. De 1961 à 1966, il est estimé que 70% de l'augmentation de la population de l'agglomération est due à la présence des chantiers d'Hydro-Québec.

À cette réalité s'ajoute ce qui était convenu d'appeler le campement de Manic-2. Le village Lac aux phoques, situé à quelque trois kilomètres au nord du barrage, permettait d'accueillir plus de 1500 personnes. Au plus fort du chantier (1963-1964), le campement comptait 14 camps à un étage et 12 camps à deux étages, alors que le village comptait 59 roulottes d'Hydro-Québec et 34 roulottes familiales privées. L'endroit était si imposant que plusieurs services étaient offerts, dont une clinique médicale, une chapelle, un restaurant, une épicerie, un bureau de poste, une banque, une buanderie, une cafétéria, une taverne, une bibliothèque, un salon de quilles, un cinéma, une caserne de pompiers et un poste de police. Le hockey, le ski, la chasse et la pêche représentaient les passe-temps favoris des travailleurs et de leurs familles.

ENTREPRENEURS AYANT PARTICIPÉ AU PROJET

Pièces diverses	Groupe GLM, Fermocat, Rona
Entretien des véhicules	Garage des îles, Garage Haute Baie
Béton et concassage	Hervé Fréchette, Carrières du Boulevard
Ingénérie	Groupe-conseil TDA
Plomberie	Plomberie Octave Roy et fils inc.
Transport	Transports Savard ltée
Fondations, érection de pylônes, construction et entretien des routes et des chemins d'accès, construction des infrastructures civiles autour des centrales et des barrages, agrandissement des postes, protection des digues	Jean Fournier inc.
Rachat de surplus d'actifs d'Hydro-Québec et réutilisation dans la construction d'autres bâtiments	Fortin & Lévesque inc.

De la progression des travaux jusqu'à la fin de votre projet
Fiez-vous à notre expertise. Voyez des exemples sur
www.photohelico.com

photohélico.com

les yeux du ciel

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

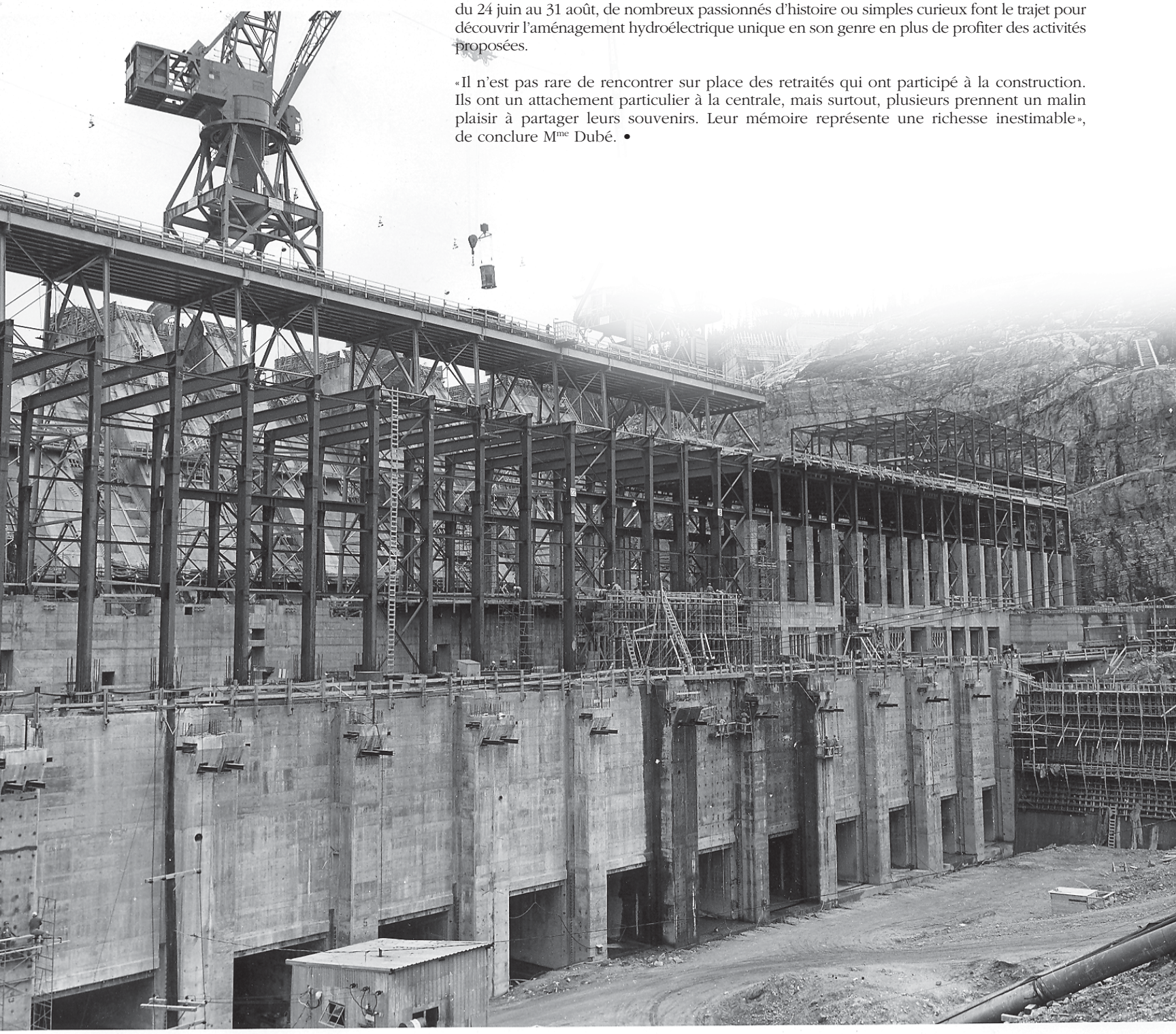
>6454474

Sur le plan des retombées indirectes, il y a lieu de noter qu'au début de la construction du complexe, le système d'attribution des contrats fonctionnait sans appel d'offres. De ce fait, ce système était fortement critiqué. Dès la prise du pouvoir du Parti libéral, en 1960, des règles d'équité et de transparence dans les procédures d'octroi de contrat par les ministères et autres organismes gouvernementaux ont été mises en place.

50 ans et toujours attrayant

Même s'il a gagné en âge, Manic-2 n'a rien perdu de son pouvoir d'attraction. Chaque année, du 24 juin au 31 août, de nombreux passionnés d'histoire ou simples curieux font le trajet pour découvrir l'aménagement hydroélectrique unique en son genre en plus de profiter des activités proposées.

«Il n'est pas rare de rencontrer sur place des retraités qui ont participé à la construction. Ils ont un attachement particulier à la centrale, mais surtout, plusieurs prennent un malin plaisir à partager leurs souvenirs. Leur mémoire représente une richesse inestimable», de conclure Mme Dubé. •



Manic-2 au moment de sa construction, le 9 juillet 1964. Superstructure d'acier aux groupe 4-5-6 de la centrale. *(Photo Hydro-Québec)*

Ordre des ingénieurs du Québec

GUIDE DE SURVEILLANCE DES TRAVAUX

DE L'ORDRE DES INGÉNIEURS DU QUÉBEC

L'OUTIL INDISPENSABLE
POUR ASSURER UN RÉSULTAT DE QUALITÉ !

Un projet a beau être parfait à la conception, il doit aussi être bien réalisé. L'ingénieur surveillant de travaux apporte une garantie, celle que le produit final est conforme aux plans et devis et répond aux désirs du client. L'importance de ce mandat est telle que l'Ordre des ingénieurs du Québec vient de diffuser le Guide de surveillance des travaux qui se trouve sous la section « Travail de l'ingénieur » du Guide de pratique professionnelle, une référence à consulter... encore et encore !

—

gpp.oiq.qc.ca

Section – Travail de l'ingénieur

6431658

PARCE QU'ON EST FAIT FORT

ON NIAISE PAS AVEC L'HIVER

ON VEND

FLAMBEZ MOINS D'ESSENCE AVEC UN 924K FLAMBANT NEUF*

Obtenez 1$ pour chaque litre dépassant la garantie de consommation de carburant de Cat à l'achat d'un 924k.

ON LOUE

JUSQU'À 50% À LA LOCATION D'UN COMPACT CAT*

Et ne payez que pour les heures utilisées!

ON ENTRETIENT

TOUT LE KIT NEIGE À 35% DE RABAIS*

Filtres, huile, graisse et antigel!

*Certaines conditions s'appliquent.

hewitt.ca/hiver

LOCATION HEWITT CAT CENTRE DE Location D'ÉQUIPEMENT®

Hewitt CAT®

MAC 45-15

>6413588

LES SELS DE DÉGLAÇAGE ET LEUR IMPACT

Conjuguer, sécurité et préservation de l'environnement

Repère Web www.magazineconstas/matériaux

*Par Jimmy Armstrong**

Il est possible de réduire l'impact environnemental des sels de déglaçage. D'ailleurs, une nouvelle solution est apparue récemment dans cette industrie. En effet, le CMH-30, un produit éprouvé servant à l'humidification du sel conçu entièrement avec des composantes canadiennes. Le principe est de mélanger une solution liquide non gélive au sel afin de l'humidifier. Cette technique est bien documentée et elle gagne en adeptes à chaque année. Il existe deux méthodes pour traiter le sel, soit l'humidification des réserves entreposées et le prétrempage.

L'humidification des réserves est la méthode la plus facile et la moins dispendieuse parce qu'elle ne nécessite aucun investissement au niveau des équipements et de la main d'œuvre puisque la technique d'épandage est identique à celle du sel non traité. Elle permet aussi de maintenir malléable le sel entreposé en évitant la formation de grumeaux (sel gelé). Il est possible d'acheter un sel déjà humidifié ou de le faire traiter au site d'entreposage.

La méthode du prétrempage consiste à injecter le liquide sur le sel dans le camion juste avant l'épandage au sol. Elle permet à l'opérateur de faire varier le taux d'application du liquide de manière à améliorer encore d'avantage la performance du sel. Il est donc possible de l'ajuster en fonction des conditions de la chaussée. Cette technique requiert des équipements supplémentaires ainsi qu'une formation de l'opérateur et des patrouilleurs.

Une fois enrobé, le sel voit plusieurs de ses propriétés améliorées : la capacité de fonte est augmentée, la plage d'utilisation s'étend jusqu'à des températures plus basses et la corrosivité est diminuée parce que les liquides contiennent un inhibiteur de corrosion. Le sel humidifié adhère mieux à la chaussée lors de l'épandage, réduisant ainsi les pertes par rebondissement. En effet, le « Michigan Departement of Transport » a été parmi les premiers à comparer les sels traités et non traités. En 1974, ils ont conclu que plus de 32 % de la quantité épandue restait au bon endroit. Depuis, d'autres publications ont validé les conclusions de la première étude.

L'humidification du sel permet de réduire considérablement la période d'activation ; c'est-à-dire le temps nécessaire au grain de sel pour se transformer en saumure (eau salée) et de commencer son action déglaçante. Le sel non traité doit absorber une certaine quantité d'humidité, ce qui cause un délai de plusieurs minutes. Puisque le grain de sel traité est enrobé d'une solution aqueuse, il contient déjà l'humidité nécessaire pour débuter immédiatement la réaction chimique. Le sel humidifié permet donc d'obtenir plus rapidement une chaussée sécuritaire.

Les abrasifs servent à améliorer la traction sur la chaussée ; ils sont épandus en milieu rural ou lorsque le sel n'est plus efficace (-12°C pour le sel non traité). Ceux-ci contiennent un certain pourcentage d'eau, c'est pourquoi, la plupart des utilisateurs mélangent leurs abrasifs ou leur sable avec une certaine quantité de sel de manière à éviter la formation de grumeaux gelés. Il est possible d'humidifier ces matériaux de manière à ce qu'ils restent malléables même par grand froid. On évite donc l'ajout de sel limitant ainsi la quantité de chlorure épandue dans l'environnement.

Bien que le sel humidifié représente un coût d'achat plus élevé, il permet tout de même de réaliser des économies. En effet, pour une action plus rapide et plus performante sur la chaussée, moins de sel traité est requis comparativement au sel non traité. Le volume annuel sera donc moindre et la dépense reliée à l'achat de sel le sera également.

On sent vraiment une volonté d'agir venant de tous les intervenants du milieu concernant la gestion des sels de voirie. Certaines améliorations ont déjà donné des résultats positifs quantifiables. Cependant, l'utilisation des sels traités ne représente qu'une faible partie des 1,5 millions de tonnes qui sont épandues chaque année au Québec. Un effort supplémentaire peut être fait pour limiter davantage les effets des sels de voirie sur l'environnement.

** M. Jimmy Armstrong est directeur technique de Les Entreprises Bourget.*

Source :
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC.
« Stratégie québécoise pour une gestion environnementale des sels de voirie », 2010.

MDOT.
« Salt Bounce and Scatter Study : Project Summary Report », 2012.

CHARBONNEAU, Patrick. « Sels de voirie : une utilisation nécessaire, mais lourde de conséquences », Le Naturaliste canadien. Vol. 130, numéro 1 (hiver 2006), pages 75-81.

TRUCAGE D'APPELS D'OFFRES ET LOI SUR LA CONCURRENCE

Éclairage de la cour supérieure de l'Ontario

*Par Me Peter Mantas**

Le 26 avril 2015, dans l'affaire R. c. Durward, un jury de la Cour supérieure de l'Ontario a déclaré six personnes et trois sociétés non coupables de 60 chefs accusations suite à un procès d'une durée de huit mois. Cette affaire, l'une des plus importantes de cette nature, établit les balises en matière de truquage des offres au Canada à la lumière de l'alinéa 47 (1) b de la Loi sur la concurrence.

Les accusations en question se rapportaient à dix demandes de propositions lancées par Travaux publics et services gouvernementaux Canada et par Transport Canada pour des services professionnels rendus en matière de technologie de l'information durant l'été et l'automne 2005. L'enquête du Bureau de la concurrence amorcée en 2005 avait mené, en 2009, au dépôt d'accusations qui auraient pu rendre les accusés passibles d'un emprisonnement d'une durée maximale de cinq ans, d'une interdiction de faire affaire avec le gouvernement fédéral pour une période maximale de dix ans et d'amendes considérables.

Pour en arriver à son verdict de non-culpabilité, le jury a suivi des instructions précises de la Cour. Ces instructions avaient notamment pour but de lui permettre de répondre à l'une des questions cruciales (il y en avait cinq au total) de cette affaire, à savoir: est-ce que la soumission déposée «est le fruit d'un accord ou d'un arrangement» entre les soumissionnaires? En effet, c'était justement la tâche du jury de procéder à l'analyse des faits afin de déceler la présence d'un tel accord ou arrangement illicite.

Y avait-il accord et intention d'accord? Et de quel type?

Afin de répondre à cette question la Cour a établi dans ses instructions qu'il s'agissait essentiellement de déterminer si deux ou plusieurs accusés (qui ne sont pas des sociétés membres du même groupe) et/ou d'autres personnes (parties au complot dont le nom figure à l'acte d'accusation) ont eu l'intention de conclure un « arrangement ou un accord » en vue de la préparation ou de la conclusion d'une offre ou d'une soumission dans le but d'obtenir le contrat public visé. Le travail du jury sur ce point consistait donc à vérifier si, dans la preuve, on pouvait identifier une situation qui lui permettrait de conclure à la présence d'un tel accord. Or, dans ses instructions, la juge du procès a justement fourni plusieurs exemples « d'accord ou d'arrangement » acceptables.

Entre autres choses, la juge a indiqué qu'un accord visant une collaboration pour le recrutement de la main-d'œuvre nécessaire («ressources») dans les offres ou les soumissions serait admissible. La juge a aussi souligné qu'un accord ou arrangement entre un entrepreneur principal et un sous-traitant lorsque ce sous-traitant présente sa propre proposition dans le cadre du même appel d'offres ou de la même demande de soumissions serait admissible. Il en irait de même pour un accord ou un arrangement visant une relation mutuelle de service et de sous-traitance admissible (c'est-à-dire lorsque la Société A agi à la fois en tant qu'entreprise principale et en tant qu'entreprise sous-traitante pour la Société B et que la Société B agit à la fois en tant qu'entreprise principale et en tant qu'entreprise sous-traitante pour la Société A), lorsqu'il n'est pas le fruit d'un accord ou d'un arrangement inadmissible intervenu entre la Société A et la Société B relativement à leurs offres ou leurs soumissions respectives.

> Est-ce que la soumission déposée « est le fruit d'un accord ou d'un arrangement » entre les soumissionnaires ?

La juge a également donné au jury la directive de déterminer si, sur la base des exigences strictes de la Demande de proposition (DDP), les similitudes retrouvées dans les différentes soumissions présentées étaient le fruit du hasard; ou si les similitudes dans les offres ou les soumissions résultaient d'une intention volontaire visant à présenter une offre ou une soumission suite à un accord ou à un arrangement.

Une documentation pour l'avenir

Il ne s'agit évidemment ici que d'un très bref aperçu du contenu des instructions fournies par la Cour dans cette cause, lesquelles totalisent plus de 300 pages de texte. Il y a fort à parier que ce document constituera pour l'avenir une source fondamentale d'informations pour les avocats afin de leur permettre de mieux conseiller et de défendre leurs clients qui pourraient être aux prises avec ce type d'accusation.

* *Me Peter Mantas est avocat chez Fasken Martineau à Ottawa.*

En bref

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

LANCEMENT DE LA CAMPAGNE PUBLICITAIRE FIERS ET COMPÉTENTS POUR PROMOUVOIR LA FORMATION CONTINUE DES TRAVAILLEURS

La Commission de la construction du Québec (CCQ), en collaboration avec les associations patronales et syndicales de l'industrie de la construction, lance le deuxième volet de sa campagne publicitaire afin d'inciter travailleuses, travailleurs et employeurs à se perfectionner grâce aux formations offertes en 2015-2016.

Cette année, la campagne sera de nouveau déployée sur le Web, notamment avec efiersetcompetents.com, servant de destination centrale pour s'informer, consulter le répertoire des cours et partager. On y retrouvera, entre autres, des capsules mettant en vedette Réal Béland, qui débarquera sur un chantier pour y rencontrer des travailleurs. Dans un cadre humoristique, La Cantine à Réal vous présente de vrais travailleurs de l'industrie. À la fin d'un quart de travail, Réal les intercepte en leur servant des collations, et en profitant de l'occasion pour partager de judicieux conseils sur l'importance de la formation continue pour parfaire ses connaissances et demeurer un travailleur convoité par les employeurs.

Le site Web fiersetcompetents.com servira de plateforme pour promouvoir le perfectionnement de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction. Encore une fois cette année, ce site mettra de l'avant la formation sous le thème L'expertise, ça se construit ! En effet, le perfectionnement est considéré comme un atout incontournable dans une carrière, peu importe l'expérience acquise.

Autre nouveauté : les travailleurs peuvent maintenant évaluer, directement sur le site, les mesures incitatives auxquelles ils ont droit lorsqu'ils suivent une formation. De plus, une foule de renseignements sur la formation des femmes en entreprise est également disponible.

Soulignons que l'an dernier, 25 000 travailleuses et travailleurs ont suivi une activité de perfectionnement - une proportion beaucoup plus élevée que dans la plupart des autres secteurs d'activité. Ce succès est le fruit d'une volonté et d'un travail concerté de la part des partenaires de l'industrie de la construction depuis plus de 30 ans.

Source : CCQ.

L'ACRGTQ REMET 62 000$ À LEUCAN

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) profitait de son tout premier cyclo-golf qui se tenait au Centre de Golf le Versant le 12 août dernier pour remettre au nom de ses membres un somme de 62 000 $ à Leucan.

L'ACRGTQ est fière de contribuer au succès de Leucan en amassant des fonds lors de la soirée Construire-l'espoir qui s'est déroulée le 15 juillet dernier à bord du Louis-Jolliet. L'ACRGTQ remet également une partie des profits recueillis lors du Cyclo-golf annuel.

« La contribution de l'ACRGTQ favorise notamment le transport des enfants malades pour qu'ils puissent recevoir leurs soins, ainsi que de leur famille, et c'est avec une grande fierté que nos membres supportent cette cause si importante », a tenu à rappeler le président du Conseil d'administration de l'ACRGTQ, Alexis Loisel.

M. Loisel a d'ailleurs rappelé que depuis maintenant 14 ans, c'est 555 000 $ qui ont été remis à Leucan grâce à la participation des entrepreneurs. Source : ACRGTQ

AGENDA

72e CONGRÈS ANNUEL DE L'ACRGTQ
Le 72e congrès de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec se tiendra du 20 au 22 janvier 2016 au Centre des congrès de Québec.
Pour plus d'information : www.acrgtq.qc.ca

SUPERCONFÉRENCE SUR LA CONSTRUCTION
mardi 24 novembre et mercredi 25 novembre 2015
Hôtel Omni Mont-Royal, Montréal, Québec
Pour information :
www.institutcanadien.com/2015/252/superconference-sur-la-construction

LA 60ième CONFÉRENCE ANNUELLE DE L'ASSOCIATION TECHNIQUE CANADIENNE DU BITUME
du 15 novembre au 18 novembre 2015
Ottawa, Fairmont Château Laurier

CONGRÈS INFRA 2015 (CÉRIU)
du 30 novembre au 2 décembre 2015 au Centre des congrès de Québec
Pour information : www.ceriu.qc.ca

BITUME QUÉBEC • FORMATION TECHNIQUE 2015
du 1er au 3 décembre 2015
Pour information : www.bitumequebec.ca

PROGRÈS DANS LE DOMAINE DU BÉTON 2015
2-3 décembre 2015
Hotel Mortagne, Boucherville (Québec) J4B 5h1

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

JE SUIS KOMATSU

ABE RIDDLE / DIRECTEUR DES PIÈCES OPÉRATIONS / RIPLEY, TN

ENTREPÔT DE PIÈCES DE 650,000 PI²

«Lorsque vous avez besoin d'une pièce, de n'importe quelle pièce, vous en avez besoin maintenant – votre besoin est légitime. Et je vous comprends. Notre entrepôt des plus modernes compte 650 000 pieds carrés de pièces. Situé au centre des États-Unis, il est ouvert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Selon vos besoins, votre commande vous sera expédiée le jour même. Voilà pourquoi je suis fier de faire partie de l'équipe Komatsu. Mon équipe! Nous ferons tout ce qu'il faut pour vous soutenir et vous remettre en course. Voilà pourquoi, JE SUIS KOMATSU.

KOMATSU®

komatsuamerica.com

Copyright ©2015 Komatsu America Corp. Tous droits réservés

6416105

UNE PROMOTION QUI DÉFIE L'HIVER

Profitez de nos programmes spéciaux d'accessoires et d'équipement pour la neige.

Promotion d'hiver sur les chargeurs sur roues :
WA200-7, WA270-7 et WA320-7. Quantité limitée.
Faites vite !

Des offres de location ou d'achat avec plans de financement tout à fait incroyables !

Ne ratez pas cette offre ! Communiquez avec votre succursale ou votre représentant dès maintenant !

ÉQUIPEMENT SMS

1 866 458-0101 – smsequip.com

KOMATSU

>6421274