CONSTAS

NOVEMBRE 2008

MAGAZINE DE L'ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES ET GRANDS TRAVAUX DU QUÉBEC

Numéro 5

DOSSIER

LES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ : ENJEUX

Québec et les PPP
Entretien avec le PDG de l'Agence des partenariats public-privé du Québec, **Pierre Lefebvre**

Origine et évolution des PPP

Pour ou contre les PPP ?
Observations de cinq spécialistes

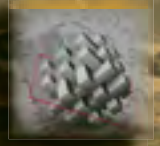
Le Canada prend le virage

Partage des risques et développement local Les autoroutes 25 et 30, la centrale de Magpie et le Centre de congrès et d'expositions de Lévis

Du nouveau pour nos barrages : mission accomplie pour Nemiscau-1

L'ACRGTQ visite Eastmain 1A-Sarcelle-Rupert

L'ACRGTQ en bref
Le Service des relations du travail



Chronique formation
Le mandat et les objectifs du Fonds de formation de l'industrie de la construction

Chronique juridique
Nouvelles occasions d'affaires en matière de PPP : des pièges à éviter pour les entrepreneurs

Innovations
Des armatures de viaducs en matériaux composites

Technique et environnement
La fondeuse géothermique de Québec

Les mots de Sexton
La nécessaire gestion de la main-d'oeuvre II

ACRGTQ

435, Grande Allée Est, Québec (Québec) G1R 2J5
- Envoi de publication - Convention no 40020392

MAGAZINE CONSTAS^MD

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ)

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, Anjou (Québec) H1K 4E4

Tél.: (514) 354.1362
1 877 903.1362
Téléc. : (514) 354.1301

Internet
www.acrgtq.qc.ca/constas

Courriel général
constas@acrgtq.qc.ca

Le magazine CONSTAS^MD est publié trimestriellement par ACRGTQ.

ACRGTQ

Éditrice :
ACRGTQ

Rédactrice en chef :
Me Gisèle Bourque

Rédacteur en chef adjoint :
Christian Croteau

Comité de rédaction :
Me Gisèle Bourque
Christian Croteau
Guy Duchesne
Me Christian Tétreault
Pierre Tremblay, ing.

Maquette et direction artistique :
Claude Bourget
claudebourget@gmail.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 volume et le numéro. Les opinions exprimées dans ConstAs ne reflètent pas nécessairement celles de l'ACRGTQ.

Medias Transcontinental S E N C

Éditeur délégué et directeur des ventes :
Yvon L'Allier
(418) 686.3036 p. 251
yvon.lallier@transcontinental.ca

Conseillers publicitaires :
Jocelyne Bilodeau
(418) 686.6400
Paul-Émile Therrien
(418) 686.3036, p. 247
Marc Pigeon
(418) 686.3036, p. 284

Production
Marc-André Duquet
(418) 686.3036, p. 273

Rédaction
Directeur de l'information :
Claude Bourget
claudebourget@gmail.com

Journalistes :
Jacques Bélanger, François Cattapan, Michel Joanny-Furtin, Guillaume Picard, Annie Saint-Pierre, Jean-Pascal Lavoie

Chroniqueurs :
Me Nancy Demers, Me Pierre-Hugues Vallée, Guy Duchesne CRIA, Jean Sexton, Yves Paré

Mise en page et graphisme :
Rémi Langevin

Correction d'épreuves :
Andrée Boisvert, Jean Brindamour

Imprimerie
Imprimerie Transcontinental Québec

ISSN 1912-1830

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

Copyright © ACRGTQ 2007

Sommaire

CONSTAS / numéro 5, novembre 2008

ÉDITORIAL 5

GÉNIE ET SAVOIR-FAIRE QUÉBÉCOIS EN ÉVIDENCE
VISITE DU CHANTIER HYDROÉLECTRIQUE EASTMAIN 1A-SARCELLE-RUPERT 6

DU NOUVEAU POUR NOS BARRAGES 8

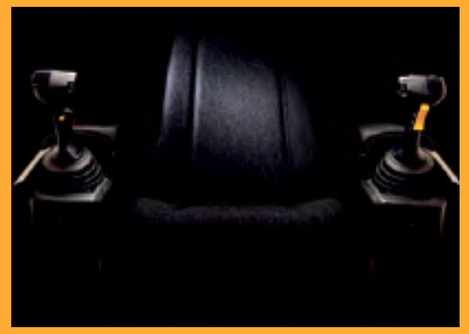
DOSSIER

LES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ : ENJEUX
1. DIX QUESTIONS À PIERRE LEFEBVRE, PDG DE L'AGENCE DES PPP 11
2. ORIGINE ET ÉVOLUTION DES PPP 14
3. LE CANADA PREND LE VIRAGE DES PPP 18
4. PPP : POUR OU CONTRE ? 20
5. PARTAGER LE RISQUE 22
6. LA CENTRALE MAGPIE 28
7. LE CENTRE DE CONGRÈS ET D'EXPOSITIONS DE LÉVIS 30
8. DES PIÈGES À ÉVITER POUR LES ENTREPRENEURS 32

LA FONDEUSE GÉOTHERMIQUE DE QUÉBEC
CONSIDÉRER L'HIVER SOUS UN ANGLE… ÉCOLOGIQUE ! 37

CHRONIQUES
RELATIONS DU TRAVAIL 35
INNOVATION 38
QUESTION DE FORMATION 40
EN BREF 44
AGENDA 45
LES MOTS DE SEXTON 46

Commande par manipulateur révolutionnaire



Champ de vision maximal

La nouvelle Série M de Cat[MD] est l'exemple parfait du progrès technique fulgurant des niveleuses. Grâce à leur commande par manipulateur révolutionnaire, les mouvements de main et de bras sont réduits jusqu'à 78 %; cela a pour conséquence d'accroître la productivité et d'épargner la fatigue de l'opérateur. La Série M redéfinit aussi le champ de vision des niveleuses pour en améliorer la sécurité et l'efficacité.

Aucune autre niveleuse ne lui ressemble, même pas un peu.

Vous pouvez compter sur Cat pour vous offrir des innovations sans pareilles qui sont logiques pour vos affaires.

Pour un avant-goût de la nouvelle Série M de Cat, communiquez avec votre représentant Hewitt afin qu'il vous renseigne et vous parle de la disponibilité des niveleuses.

Hewitt CAT

Entreprise québécoise en affaires depuis 55 ans avec plus de 350 techniciens pour vous servir.

Baie-Comeau 418 296-3003	Hull 819 770-1601	Saint-Hubert 450 678-6888	Trois-Rivières 819 371-1005
Chicoutimi 418 545-1560	Pointe-Claire 514 630-3100	Saint-Laurent 514 334-7004	Val-d'Or 819 825-5494
Estmain 819 865-2404	Québec 418 878-3000	Sept-Îles 418 962-7791	Wabush, Labrador 709 282-3386

1 866 999-4228 • hewitt.ca

MAC 50-07

2172239

Éditorial

Par Me Gisèle Bourque
rédactrice en chef

LES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ

L'équilibre est de mise

ConstAs entre maintenant dans sa deuxième année. La première fut assurément un grand succès. Notre magazine a littéralement enchanté l'industrie qu'il dessert. Rappelons à nos lecteurs que ConstAs, de façon objective, a pour rôle d'illustrer le savoir-faire et les compétences des acteurs du génie civil et de la voirie au Québec, mais aussi d'agir à la fois comme carrefour d'information pour le domaine de la construction et comme moteur de réflexion quant à ses grands enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Compte tenu de cet excellent départ, bien entendu, la deuxième année s'annonce des plus prometteuses. Nous l'entamons en faisant le point sur un sujet de grande importance, si ce n'est le sujet de l'heure en matière de construction : les partenariats public-privé (PPP). Les questions à ce chapitre sont inévitables, et les réponses doivent être les bonnes. Notre industrie sera touchée au plus près, et sans doute profondément, par la mise en place des partenariats public-privé. En effet, les grands projets des autoroutes 25 et 30, les grands hôpitaux de Montréal et la multiplication, pour un futur qui s'approche à grands pas, de plans basés sur ce modèle, nous obligent à y regarder de plus près, à mieux écouter, à savoir davantage.

La problématique des infrastructures publiques, de leur développement et de leur entretien, doit discerner les solutions applicables et additionner des réussites à très court terme. L'absence de succès en cette matière ne manquerait pas d'ajouter aux difficultés de croissance que nous promettent la conjoncture et les spasmes financiers de nos voisins et du monde. Certes, mais que faire et comment ? Les PPP nous fournissent à tout le moins une partie de la réponse. Ce qui est envisageable, toujours, doit être envisagé. Mais est-ce un remède à l'ensemble des problèmes ou un simple échappatoire ? Généraliser en un sens ou dans l'autre, tout en ignorant les circonstances qui toujours accompagnent un projet, une situation, une occasion, serait ici une erreur coûteuse. L'équilibre est certainement de mise, et chaque cas mérite son analyse et son débat. ConstAs tente ici de démontrer ce fait par le détail, les témoignages et les exemples.

Du coté de l'ACRGTQ, nous ne pouvons qu'être ouverts à toute solution qui permette la mise à niveau et la bonne santé des infrastructures québécoises. C'est pourquoi l'ACRGTQ persévérera sans discontinuer, avec toute l'attention dont elle est capable, dans la reconnaissance et le perfectionnement des solutions novatrices, tels les PPP, ainsi que dans leur compréhension. L'enjeu n'est pas banal, qui consiste à assurer la vie et le bon usage de notre patrimoine collectif.

Bonne lecture,

Gisèle Bourque

GÉNIE ET SAVOIR-FAIRE QUÉBÉCOIS EN ÉVIDENCE

Visite du chantier hydroélectrique Eastmain 1A-Sarcelle-Rupert

« Lorsqu'on a l'opportunité d'apprécier sur place l'immensité du projet hydroélectrique en cours de réalisation et le travail colossal qui y est exécuté, on ne peut qu'y voir une démonstration percutante du génie et du savoir-faire de nos entrepreneurs. C'est par des exploits semblables que le Québec se hisse au rang des forces de renommée mondiale en matière de développement et de grands chantiers. »

Par François Cattapan

Voilà les termes qui résument la très bonne impression qu'a eu la directrice générale de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, Me Gisèle Bourque, à l'issue de sa récente visite éclair du chantier hydroélectrique Eastmain 1A-Sarcelle-Rupert en compagnie du président du conseil d'administration de l'ACRGTQ, M. Denis Turgeon, de la compagnie CRT Construction qui, elle-même, exécute des travaux de génie civil sur ces chantiers.

Le passage dans le Grand Nord du Québec a eu lieu le 18 septembre, à l'invitation d'Hydro-Québec et de la Société d'énergie de la Baie James (SEBJ), en compagnie de représentants des industries électriques et manufacturières. Les participants ont eu droit à une visite pour le moins accélérée, mais riche en détails, notamment sur les centrales Eastmain 1A et Sarcelle, le tunnel d'amenée d'eau de la Rupert, ainsi que les travaux d'excavation des futures installations du site.

« Impossible de rester insensible devant l'ampleur des travaux qui sont exécutés sous nos yeux ébahis, renchérit Gisèle Bourque. Il faut constamment se rappeler que ce sont des humains qui pilotent la machinerie et interviennent auprès d'une nature parfois prévisible et docile, parfois beaucoup moins. Je dois dire que malgré tout le talent de nos ingénieurs et de nos entrepreneurs, il faut saluer bien bas le courage et l'excellence de la main-d'œuvre qui accepte d'être déracinée parfois pendant plusieurs années pour participer à la réalisation d'un projet d'une telle envergure. »

Innovations techniques

Un autre aspect fort impressionnant de l'avis de la directrice générale de l'ACRGTQ est l'esprit novateur dont font preuve les intervenants du vaste projet Eastmain. « On sent à Hydro-Québec et ses partenaires un défi constant d'être à la fine pointe. Toujours à l'avant-garde, les techniques et méthodes de travail sont constamment améliorées afin d'utiliser les ressources naturelles de la façon la plus efficace », observe encore Gisèle Bourque.

Elle cite en exemple le recours dans le cadre d'un projet pilote au noyau en béton bitumineux. Il s'agit d'une façon de faire bien connue en Europe, notamment en Norvège, pour assurer l'étanchéité d'un ouvrage en l'absence de moraine (amas de sédiments solides). Bien que ce ne soit pas le cas dans la région de Nemiscau, Hydro-Québec met à l'essai cette technique en vue de la maîtriser pour de futurs projets dans des régions nordiques, comme la Romaine (lire notre article dans ce numéro — NDLR), où la moraine se fait plus rare.

LA MISE EN EAU DE L'ÉVACUATEUR DE CRUES DE LA RUPERT S'EST DÉROULÉE À LA MI-JUILLET.

Deux autres innovations sont également mises à l'essai. Notons d'abord qu'Hydro-Québec réalisera une autre première en dotant la centrale Sarcelle de groupes bulbes de production. Ceux-ci confinent turbine et alternateur dans des enveloppes métalliques étanches, pour tirer le maximum d'une chute à grand débit, mais de faible hauteur. Par ailleurs, la construction de la superstructure de la centrale Eastmain 1A se fera à partir d'éléments préfabriqués en usine, ce qui favorise l'accélération des travaux.

Souci environnemental

Au terme de sa visite, Gisèle Bourque se réjouit également du souci environnemental affiché par les intervenants. « L'intention est que l'intervention laisse le moins de traces possible. À cet égard, tout est prévu afin de remettre le site dans son état naturel à la fin du chantier. Et puis, il faut voir l'endroit du haut des airs, pour s'apercevoir qu'il s'agit d'une parcelle infime d'une vaste étendue sauvage peuplée de cours d'eau et de lacs », rassure la directrice générale de l'ACRGTQ, pour qui la nature demeure reine dans le Grand Nord québécois. •

Trois grandes composantes

ASSÈCHEMENT DE LA PRISE D'EAU DE LA CENTRALE EASTMAIN-1-A GRÂCE À LA DIGUE PROVISOIRE.

Rappelons que le complexe hydroélectrique de l'Eastmain 1A-Sacelle-Rupert est entré en phase de construction à la suite des autorisations gouvernementales au début de 2007. La Société d'énergie de la Baie James a obtenu le mandat de réaliser le projet, qui doit être inauguré d'ici 2011-2012. Les principales composantes de ce complexe hydroélectrique devant produire 8,7 TéraWatts/Heure (TWH) sont :

- la construction d'une centrale de 768 MégaWatts – la centrale de l'Eastmain 1A – à proximité de la centrale de l'Eastmain 1;
- la construction d'une centrale de 125 MégaWatts – la centrale de la Sarcelle – à l'exutoire du réservoir Opinaca;
- et la dérivation d'une partie des eaux de la rivière Rupert – appelée dérivation Rupert – vers ces deux centrales, puis vers les centrales Robert-Bourassa, La Grande 2A et La Grande 1.

NOUS PENSONS,
DESSINONS,
CONSTRUISONS,
RESTAURONS DES PONTS
ET DES VIADUCS.
DEPUIS 25 ANS.

www.tntmerceron.com
(450) 431.7887

DU NOUVEAU POUR NOS BARRAGES

Habituée à exporter son expertise un peu partout dans le monde, Hydro-Québec a récemment eu recours à celle de Norvégiens pour la construction d'un barrage à la Baie James.

Par Jean Pascal Lavoie

Qui aurait cru qu'après avoir bâti tant de barrages, Hydro-Québec devrait un jour se tourner vers l'étranger pour mener à bien un projet au cœur même de son royaume hydroélectrique ?

C'est pourtant ce qui s'est produit cet été, alors qu'un entrepreneur norvégien s'est joint aux ouvriers d'Hydro-Québec pour l'érection du barrage Nemiscau-1, l'un des nombreux éléments du projet de dérivation de la rivière Rupert.

La compétence des Québécois en la matière n'est toutefois pas en cause. Si Hydro-Québec a eu recours au savoir-faire norvégien pour ce barrage, c'est pour s'approprier une technologie inédite en Amérique du Nord, qui pourrait s'avérer très utile pour de futurs projets.

La dérivation de la rivière Rupert s'inscrit dans le projet hydroélectrique de la décennie : Eastmain-1A-Rupert-Sarcelle. Il consiste en la dérivation de 71% de la rivière Rupert vers le nord pour alimenter deux nouvelles centrales, ainsi que d'autres déjà en service, en aval des réservoirs Eastmain, Opinaca et Robert-Bourassa. En tout, le projet comprend la construction de 4 barrages, 74 digues, 8 ouvrages hydrauliques et une usine d'eau potable. À terme, ce sont 893 MW de puissance qui s'ajoutent au réseau, soit une production de 8,5 terawattheures ou l'équivalent de la consommation annuelle d'électricité de la ville de Québec.

Vue aérienne du barrage Nemiscau-1

L'un des quatre barrages du projet de dérivation de la Rupert ;

Son noyau est fait d'un enrobé bitumineux de 400 millimètres de largeur ;

L'entreprise québécoise Pavex et la norvégienne Kolo-Veidekke ont collaboré à l'installation du noyau.

L'ensemble des digues et barrages sur la Rupert sont de type classique, dans la grande tradition de la Baie James. « Nemiscau-1 utilise lui aussi le même concept de barrage ; avec un remblai en enrochement, des filtres et des zones de transition et un noyau étanche, explique Pierre Vannobel, spécialiste en géotechnique à Hydro-Québec. Cependant, Nemiscau-1 se distingue par la composition de son noyau, qui est fait d'un enrobé bitumineux plutôt que de till. »

Le till, ou moraine, est un matériau granulaire très fin laissé par les glaciers. On le compacte pour former le noyau imperméable des barrages. Présent en grande quantité à la Baie James, son utilisation a toujours représenté une solution beaucoup moins coûteuse que le béton dans un endroit aussi éloigné. L'absence de till près d'un site peut même compromettre la rentabilité économique de tout un projet.

Mais puisque le till est disponible en grande quantité sur le cours de la rivière Rupert, pourquoi ne pas l'avoir utilisé pour Nemiscau-1 ? C'est qu'Hydro-Québec envisage de développer le projet La Romaine, un endroit où le till est à toute fin pratique absent. « Nous essayons donc cette nouvelle technologie, le noyau d'enrobé bitumineux, sur un projet de moindre envergure, pour bien se l'approprier », répond Pierre Vannobel.

Une idée brillante selon l'expert, puisque les impacts financiers d'éventuels ajustements, retards ou même erreurs sont moindres sur un ouvrage somme toute assez simple, comme Nemiscau-1. « L'objectif est évidemment d'être en mesure de concevoir, construire, gérer et exploiter de futurs ouvrages utilisant cette technologie », souligne Pierre Vannobel.

Les barrages avec un noyau d'enrobé bitumineux ont été conçus en Europe, ce qui explique le recours à la firme norvégienne Kolo-Veidekke dans le cas présent. Les travaux sur Nemiscau-1 ont débuté à la fin du printemps avec toutes les étapes classiques de la construction d'un barrage, en plus de la construction d'un socle de béton sur lequel doit reposer le noyau bitumineux et les zones de transition.

« Le rythme et les enjeux n'étant pas les mêmes, c'est Hydro-Québec Construction qui a réalisé la majeure partie des travaux, sauf le noyau », précise Pierre Vannobel. La firme québécoise Pavex a assuré la fourniture et l'installation de l'enrobé bitumineux, guidée par l'équipe norvégienne.

Bien que fort différente de ce à quoi l'entrepreneur québécois a l'habitude, l'expérience s'est avérée concluante pour Pavex. « Bien que le processus soit assez complexe, en particulier quand vient le temps de dérouler le bitume, les opérations se sont très bien déroulées, dans les délais et sans problème », indique Luc Ménard, directeur des opérations chez Pavex.

D'une largeur constante de 0,4 mètre, le noyau de Nemiscau-1 est composé d'un enrobé bitumineux extrêmement concentré. « Le mélange contient 7,3 % de bitume, ce qui est particulièrement élevé et donne à l'enrobé l'allure d'un gros boudin de caoutchouc, explique Luc Ménard. C'était important de bien synchroniser le déroulement des couches successives de bitume avec le compactage du gravier de chaque côté de la bande, pour éviter qu'elle ne s'affaisse. »

« L'opération d'installation du noyau est très impressionnante et très différente de ce qui est habituellement fait, renchérit Olivier Bouchard, ingénieur junior à l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, présent lors des travaux. Il n'y a eu aucun pépin, ce qui est très intéressant pour les entrepreneurs québécois advenant la mise en œuvre de nouveaux projets de ce type. J'ai l'impression que nos entreprises pourront relever le défi. »

Pierre Vannobel confirme la réussite de l'entreprise. « L'ouvrage est un succès et nous n'avons pas rencontré de problèmes, ce qui est très satisfaisant, puisque c'est beaucoup de travail d'adapter un concept étranger à nos méthodes et exigences. »

Préparation de la base de béton qui supporte le noyau du barrage.

Nemiscau-1 en chantier

Installation du noyau d'enrobé de bitume au barrage Nemiscau-1. (Photos Hydro-Québec)

Le noyau est maintenant recouvert et le travail sur Nemiscau-1 presque complété. Il ne reste qu'à attendre la mise en eau complète du projet Eastmain-1A-Rupert Sarcelle, prévue pour novembre 2009.

« Maintenant, il faut qu'Hydro-Québec convainque nos dirigeants d'aller de l'avant avec un projet comme celui La Romaine. Mais je suis confiant ! », conclut Olivier Bouchard. •

Dossier

LES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ : ENJEUX

Québec et les PPP
Entretien avec le PDG de l'Agence des partenariats public-privé du Québec, **Pierre Lefebvre**

Origine et évolution des PPP

Le Canada prend le virage des PPP

Pour ou contre les PPP ?
Observations de cinq spécialistes

Partage des risques et développement local Les autoroutes 25 et 30, la centrale de Magpie et le Centre de congrès et d'expositions de Lévis

Chronique juridique
Nouvelles occasions d'affaires en matière de PPP : des pièges à éviter pour les entrepreneurs

« C'est une légende urbaine de croire que la présence d'entreprises étrangères signifie l'absence de nos entreprises canadiennes dans ces projets. D'ailleurs, le financement de l'autoroute 30 est notamment assuré par deux banques canadiennes. »

« Le domaine de l'Énergie représente ici la genèse des PPP. »

1. QUÉBEC ET LES PPP

Dix questions à Pierre Lefebvre, PDG de l'Agence des PPP

Créée en 2005, l'Agence des partenariats public-privé du Québec est en train de devenir un pilier de l'industrie de la construction au Québec. Mandataire de l'État québécois, cette agence a le rôle de conseiller le gouvernement sur toute question relative aux PPP, mais son intention est aussi de devenir un centre d'expertise et d'information en la matière. Car son mandat est clair : PPP Québec a pour mission de contribuer au renouvellement des infrastructures publiques et à l'amélioration de la qualité des services aux citoyens par la mise en œuvre des projets de PPP.

Par Annie Saint-Pierre

L'Agence, qui a son siège social à Québec et tient bureau à Montréal, regroupe maints professionnels et experts. Son président-directeur général, M. Pierre Lefebvre, nommé par le gouvernement, a bien voulu répondre, pour le bénéfice de nos lecteurs, aux dix questions de ConstAs.

Q1. *M. Lefebvre, nous assistons actuellement au Québec à un véritable déploiement de la formule des partenariats public-privé dans les chantiers de construction d'infrastructures publiques. Une dizaine de projets sont en cours. Est-ce que les partenariats public-privé sont viables dans tous les cas de construction ?*

R. Pas nécessairement. Dans chacun des cas, il faut faire une analyse préliminaire pour le savoir et si c'est non, on ne dépensera pas l'argent des contribuables inutilement. Trois éléments favorisent cependant le mode de PPP ; soit la complexité du projet, sa longue durée de construction et l'ampleur des investissements nécessaires.

Q2. *Le gouvernement a déjà indiqué que le recours aux PPP ne sera pas systématique et qu'une grande part des investissements publics continuera d'être assumée selon le mode de financement traditionnel. Comment sera déterminé le choix du mode de construction ?*

R. Le choix se fait en collaboration avec les ministères concernés à la suite de la préparation du dossier d'affaires qui compare les deux modes de financement d'un projet supérieur à 40 millions $. En deçà de cette somme, jamais le mode des PPP n'est envisagé.

Q3. *On constate que les consortiums retenus pour la construction des premiers PPP, soit celle des autoroutes 30 et 25, comportent des entreprises étrangères. Comment peut-on intéresser les fonds d'investissements canadiens et les grandes entreprises canadiennes à investir dans les projets de PPP au Québec ?*

R. C'est une légende urbaine de croire que la présence d'entreprises étrangères signifie l'absence de nos entreprises canadiennes dans ces projets. D'ailleurs, le financement de l'autoroute 30 est notamment assuré par deux banques canadiennes. On accorde beaucoup d'importance à la nouveauté d'avoir des entreprises étrangères dans nos projets au Québec mais on doit se rappeler que les premiers projets de la Baie James comportaient des firmes extérieures et plusieurs de nos entreprises, dont SNC et Dessau-Soprin ont profité de cette situation.

Q4. *Le ministère des Transports a confié à Partenariats public-privé Québec le mandat de réaliser un dossier d'affaires initial relatif au projet de reconstruction des échangeurs du complexe Turcot et des travaux afférents. Où en est-on aujourd'hui ? Est-ce que le projet de Turcot sera fait en PPP ? Et si oui, quel sera le mandat du consortium ?*

R. Le mandat a été donné à l'agence et au ministère des Transports pour le dossier d'affaires initial que nous avons complété et soumis en avril dernier au gouvernement. Ce rapport de 100 pages contient effectivement une recommandation que je ne peux révéler car c'est au propriétaire de faire son choix quant au mode de construction.

Q5. *Est-ce que le péage va devenir la solution à l'entretien et la réfection du réseau routier québécois ?*

R. C'est une question qui va bien au-delà des PPP. Le concept d'utilisateur/payeur peut s'appliquer dans tous les projets de construction, peu importe le mode de financement. Plusieurs juridictions utilisent d'ailleurs cette formule.

Q6. *Sur la rivière Magpie en Basse-Côte-Nord, nous avons eu droit au premier PPP en matière d'ouvrage hydroélectrique. Est-ce qu'Hydro-Québec pourrait s'associer avec un promoteur pour la construction de barrages ?*

R. Très certainement. Le domaine de l'énergie représente ici la genèse des PPP, les premiers projets étaient dans ce secteur. D'ailleurs, les projets éoliens du Québec sont pratiquement réalisés en formule PPP ; alors rien n'empêche Hydro-Québec de recourir à cette méthode.

Q7. *Le projet du CHUM est sans contredit le sujet le plus chaud de l'Agence des PPP et du gouvernement. Où en est-on dans les travaux préliminaires et quand verra-t-on la première pelletée de terre ?*

R. Tous nos projets sont chauds et je dirais que le cas des trois projets universitaires sont plus avancés maintenant qu'ils ne l'étaient il y a 15 ans. Ils sont même à un point de non-retour. Nous avons lancé l'appel de propositions dans les trois cas, dont celui du CHUM la semaine dernière et c'est l'étape finale avant l'octroi du contrat. Je pense que la première pelletée de terre du CHUM pourrait survenir dans la première partie de l'année 2010.

Q8. *Le contrat de réfection de neuf haltes routières a été octroyé le 9 janvier dernier en mode PPP. Est-ce qu'il est de l'intention du gouvernement de reconstruire l'ensemble des haltes routières du Québec en mode PPP ?*

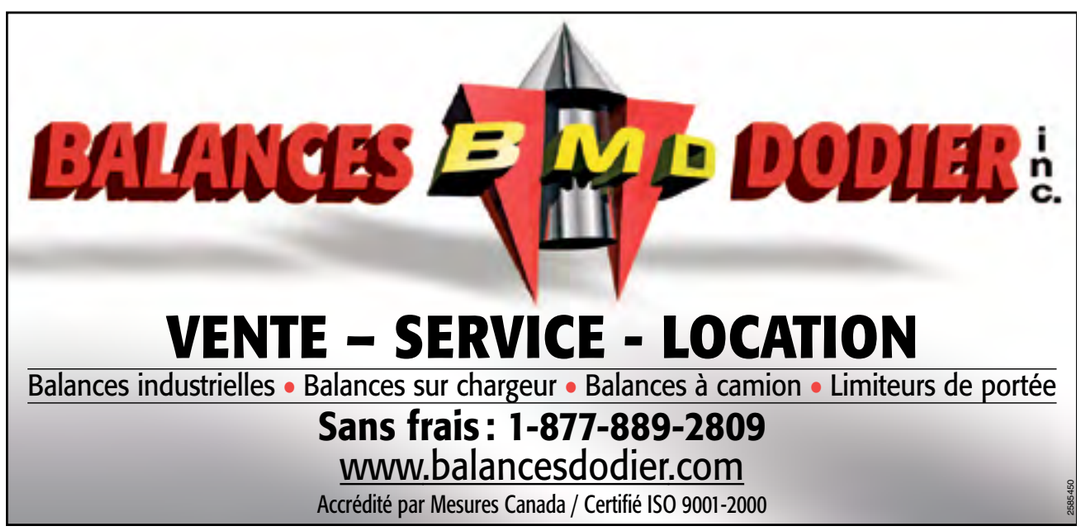
R. On admettra qu'il y a un besoin réel de reconstruire toutes les haltes routières mais la décision n'a pas encore été prise concernant le mode de financement et de réalisation. Il faudra voir avec le ministère des Transports qui décidé de l'orientation à prendre.

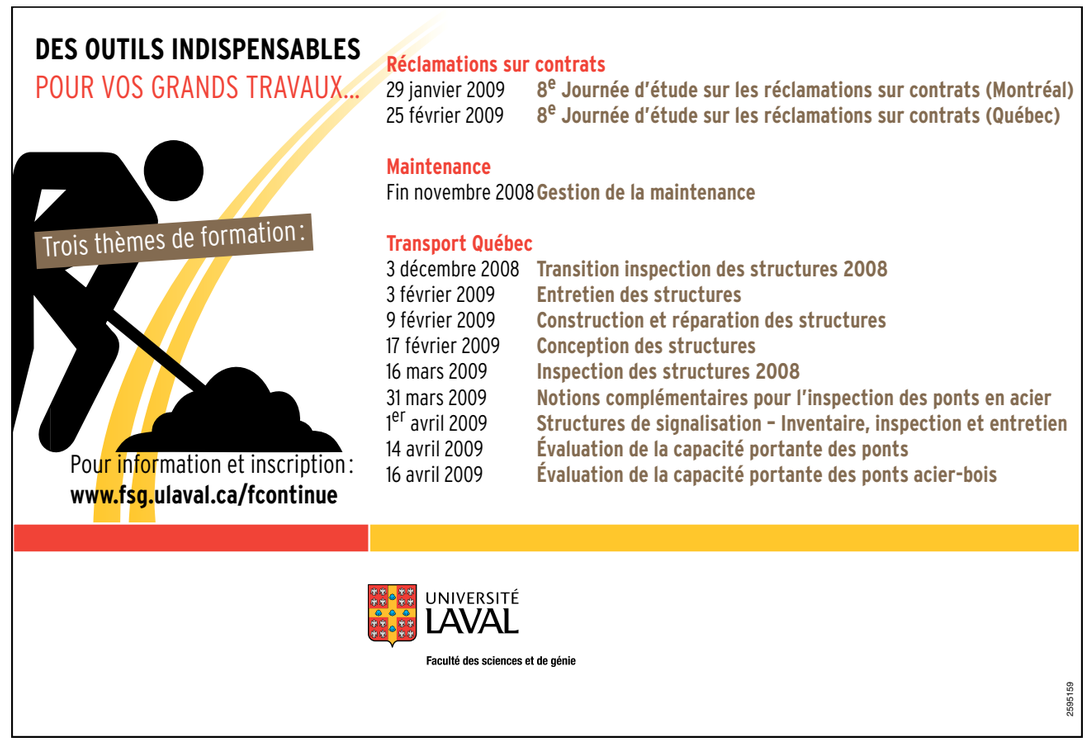
Q9. *La règle d'octroi des contrats impose au gouvernement de choisir le plus bas soumissionnaire conforme dans l'ensemble des appels d'offre publics. Quelle est la position du gouvernement à cet effet ? Et êtes-vous favorable à revoir cette pratique ?*

R. En regardant nos projets, vous comprendrez rapidement que la réponse, c'est définitivement oui. Dans le cas de l'Orchestre symphonique de Montréal, nous retenons une formule qui favorise un rapport qualité/prix. C'est facile d'imaginer que le plus haut soumissionnaire peut être celui qui a le plus haut niveau de qualité. C'est un principe que nous appuyons, avec un plafond évidemment.

Q10. *Une pratique très répandue en Europe, notamment en Angleterre, est sans contredit celle d'impliquer l'entrepreneur en amont (Early contractor involvment). Cette pratique, peu répandue, doit-elle devenir la norme au Québec ?*

R. On le fait déjà ici. On a l'objectif d'inclure les constructeurs dans le design rendu approximativement à 15 et 20%. C'est à cette étape que l'on commence à faire des ateliers avec des concessionnaires. C'est une norme dans les PPP. •



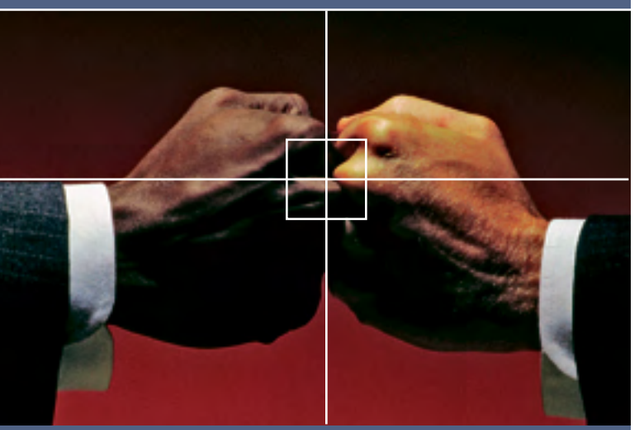


Les partenariats public-privé

Enjeux

2. ORIGINE ET ÉVOLUTION DES PPP

De la Grande-Bretagne au Québec



Les partenariats public-privé ne sont pas apparus subitement au Québec dans le seul et unique but de tout chambarder le fonctionnement actuel des grands travaux d'infrastructures publiques. Ce mode de financement a d'abord parcouru l'Europe avant de se déployer au pays.

Par Annie Saint-Pierre

En fait, c'est la Grande-Bretagne qui est reconnue comme la vraie pionnière dans le domaine des partenariats entre l'État et le secteur privé pour la réalisation des infrastructures publiques de grande envergure.

Son modèle d'initiative de financement privé, le *Private Financement Initiative* (PFI) a été créé en 1992 par le gouvernement de Margaret Thatcher à la suite de la disparition, en 1989, des règles qui restreignaient, jusque là, l'utilisation de capitaux privés pour le financement d'actifs publics.

Ce premier modèle de PPP est toujours en vigueur en Grande-Bretagne malgré le changement de gouvernement en 1997 qui occasionna l'entrée en scène du premier ministre du Parti travailliste Tony Blair, suivi de Gordon Brown depuis juin 2007.

L'explication du gouvernement est que le programme PFI permet d'atteindre plusieurs objectifs dont celui de respecter les accords européens de Maastricht qui limitent l'endettement à 60 % du PIB national.

Mais en plus, les PPP britanniques favorisent la construction de nouvelles infrastructures, qui en ont vraiment besoin, et permettent de diminuer l'endettement public tout en haussant la participation du privé dans la restructuration du système de santé.

En initiant cette méthode de travail, le but exact du gouvernement britannique, tel qu'exprimé par M. Peter Ryan, alors directeur général des politiques et des initiatives avec le secteur privé, était : « plutôt que d'injecter des sommes considérables dans la construction des écoles, hôpitaux, prisons et autres éléments d'infrastructures requis par la société britannique, l'État en confierait le design, l'édification et la gestion, par contrat à long terme de 30 ans, de manière typique, à des regroupements d'entreprises privées ».

Une fois la bâtisse, la route ou la digue construite, sa Majesté la louerait, en tenant compte, au moment de payer le loyer, de la performance de son responsable privé. Ainsi, un consortium toucherait moins d'argent pour une école ou une route livrée en retard ou entretenue avec négligence que pour une autre construite à temps et gérer avec soin.

Les raisons

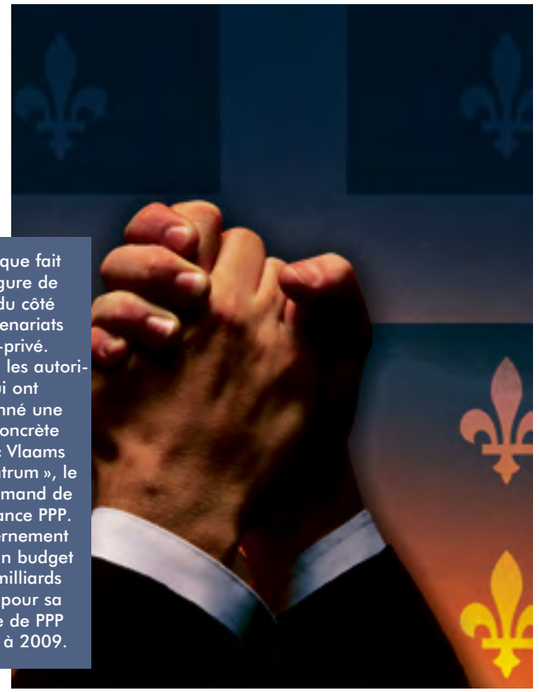
Plusieurs observateurs racontent que c'est la pression exercée par le gouvernement de la Grande-Bretagne sur les administrateurs du réseau de la santé qui a forcé l'imposition des PPP.

« Ainsi, parallèlement au sous-financement chronique du réseau, le gouvernement imposait des critères d'efficience de plus en plus élevés et pour stabiliser temporairement le fonctionnement des établissements, les administrateurs n'avaient d'autres choix que de recourir de plus en plus aux PFI pour la construction de nouvelles installations médicales », soutient, pour sa part, le professeur Gabriel Danis, titulaire d'une maîtrise en science politique de l'Université de Montréal, qui s'est penché sur la question.

Par contre, il est logique d'interroger les motivations réelles du gouvernement travailliste à avoir maintenu le programme conservateur de PFI. Trois raisons expliqueraient cette décision.

D'abord, l'insécurité entourant alors le Parti travailliste et sa relation avec le milieu des affaires depuis le début des années 1990. Ce malaise engendre une volonté de rapprochement du parti avec la communauté des affaires et, à ce chapitre, les PFI offrent une très bonne opportunité.

La deuxième explication renvoie à l'obsession de la dette publique. Finalement, les PFI offrent un excellent avantage électoraliste en permettant la construction, à court terme, de nouvelles infrastructures dans chacune des circonscriptions, tout en reléguant les inconvénients à moyen et à long terme.



La Belgique fait aussi figure de proue du côté des partenariats public-privé. En Flandre, les autorités lui ont déjà donné une forme concrète avec le « Vlaams Kenniscentrum », le centre flamand de connaissance PPP. Le gouvernement a prévu un budget de 2,6 milliards d'euros pour sa politique de PPP de 2004 à 2009.

La définition

Le recours aux entreprises privées pour la construction de grands ouvrages s'est donc répandu depuis. Le modèle a été inclus dans les accords commerciaux sur les marchés publics de l'Organisation mondiale du commerce (OMC-AMP), dans l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis-Mexique (ALÉNA) et dans l'Accord sur le commerce intérieur liant les provinces (ACI).

On recense même trois principaux acronymes qui définissent cette pratique, soit le PFI en Grande-Bretagne, l'*Alternative Service Delivery* (ASD) aux États-Unis et les PPP (ou P3) dans le reste de l'Occident.

Peu importe, ces définitions arrivent au même point et ont permis l'aménagement de nombreux projets. D'ailleurs, le programme britannique des PFI, qui a été légèrement modifié, a encadré plus de 600 projets depuis 1992.

On y retrouve au moins 40 hôpitaux, 200 écoles, une multitude de prisons, des équipements militaires ainsi que les systèmes de traitement de l'eau. Parmi ces projets, 119 ont été endossés par des élus municipaux, responsables d'hôpitaux, d'écoles et d'installations diverses pour les déchets. Le reste a été entériné par le gouvernement national.

Les investissements actuels réalisés avec le privé s'élèvent à 120 milliards de dollars en Grande-Bretagne et les prévisions estiment à 206 milliards de dollars le montant consacré à de futures ententes d'ici 2026.

Malgré ces réussites, le cas régulièrement cité est celui du prolongement du métro de Londres qui fut un échec. Quatre ans après avoir obtenu un contrat de réfection de 75 % des lignes de métro en PPP, le consortium Metronet,

Bernard Tremblay, coresponsable de l'équipe Construction, infrastructures et fabrication.

BCF AVOCATS
AGENTS DE BREVETS ET DE MARQUES

Quelle est l'entente de partenariat la plus profitable pour mon organisation?

Pour des réponses claires et des conseils adaptés à vos besoins, consultez notre équipe de spécialistes en construction, infrastructures et fabrication.

www.bcf.ca ...et tout devient possible.

2584033

a été incapable de respecter ses engagements et a réclamé du gouvernement 258 millions $ supplémentaires pour tenter de faire face à ses obligations. Les déboires financiers de l'entreprise ont suivi.

La France

Parmi les autres pays d'Europe, c'est du côté de la France que les partenariats public-privé sont également les plus populaires. Il faut cependant préciser qu'au 19e siècle, la France faisait déjà appel au secteur privé pour développer ses infrastructures publiques.

L'État français accordait alors des contrats de concession pour la construction et l'entretien de routes, de systèmes d'aqueduc et de chemins de fer.

Il s'agissait alors d'un type de « concession française » très particulière à l'égard de l'imposante réglementation et du respect de l'intérêt public accompagnant ces ententes. « Cet état de fait, combiné au cadre légal public français, rend difficiles les comparaisons entre ce pays et le Québec », disait d'ailleurs récemment la ministre Monique Jérôme-Forget, marraine des PPP au Québec.

> En sol américain, les partenariats avec le secteur privé dans les infrastructures sont loin de se multiplier à la vitesse de l'éclair. La tendance observée depuis le milieu des années 1990 est plutôt l'inverse puisque l'État effectue un retour aux services publics et aux appels d'offres traditionnels.

Mais la France s'est aussi engagée sur la voie des PPP pour les mêmes raisons que la Grande-Bretagne. La première est le haut niveau d'endettement de l'État français.

Un ratio dette/PIB établi à 63 % dépasse effectivement le pourcentage de 60 % imposé par l'Union européenne.

Le viaduc de Millau a fait beaucoup parler de lui. Le projet, conçu par Michel Virlogeux, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, et dessiné par Sir Norman Foster, a été préféré à quatre autres. En 1998, le gouvernement a opté pour « la mise en concession » de la construction et de l'exploitation du viaduc, d'une durée de 75 ans. À la suite d'un appel d'offres, le groupe Eiffage a été retenu pour les travaux.

La Belgique fait aussi figure de proue du côté des partenariats public-privé. En Flandre, les autorités lui ont déjà donné une forme concrète avec le « Vlaams Kenniscentrum », le centre flamand de connaissance PPP. Le gouvernement a prévu un budget de 2,6 milliards d'euros pour sa politique de PPP de 2004 à 2009.

Le viaduc de Millau.

Timides, les États-Unis.

En sol américain, les partenariats avec le secteur privé dans les infrastructures sont loin de se multiplier à la vitesse de l'éclair. La tendance observée depuis le milieu des années 1990 est plutôt l'inverse puisque l'État effectue un retour aux services publics et aux appels d'offres traditionnels.

« Ainsi, de 1992 à 1997, 88 % des administrations publiques américaines avaient repris au moins un service auparavant en sous-traitance et 65 % des administrations avaient repris plus de trois services », révèle un rapport de recherche, publié en 2002, sur le retour à la privatisation (*CUPE Research Branch, The Drive to Privatize. Why Public Is Better for our Communities... and For Local Business, 2002*).

Au Canada, certaines provinces ont une longueur d'avance sur le Québec. Les secteurs les plus dynamiques au niveau fédéral sont ceux des transports et des questions environnementales, comme le traitement des eaux usées ou la gestion des déchets.

Les exemples de l'autoroute ontarienne à péage 407 et du pont de la Confédération, dans l'est du pays, sont souvent cités comme étant des réussites canadiennes.

Le cas du pont remonte en 1993 alors que le gouvernement canadien confie à la Strait Crossing Development Inc. (SCDI) le financement, la conception et la construction de la vaste infrastructure qui permet de traverser le détroit de Northumberland.

En contrepartie, le gouvernement du Canada paie une subvention annuelle d'une durée de 35 ans qui est basée sur le montant que le gouvernement payait auparavant pour le service de traversier et sur les coûts associés au maintien d'un tel service dans les années à venir.

Le pont a été ouvert à la circulation le 31 mai 1997. La SCDI gérera le pont de la Confédération pendant 35 ans. L'entente stipule que le gouvernement du Canada permet en retour à la SCDI de percevoir des droits de péage sur le pont pour payer son exploitation quotidienne et pour financer les besoins d'entretien du pont à long terme. Les montants résiduels sont les profits de l'exploitant. À la fin des 35 ans, le pont sera retourné au gouvernement, qui l'exploitera et en assurera l'entretien pendant la période restante des 100 ans de la durée de vie prévue du pont.

Qu'ils en soient à l'étape préliminaire, comme au Québec, ou remontent à une époque lointaine, comme en Grande-Bretagne, les partenariats public-privé continuent de faire l'objet de discussions et de controverses dans de nombreux pays.

Les milieux syndicaux, certaines organisations professionnelles et même certains fonctionnaires de l'administration publique doutent de l'efficacité de cette approche.

Quant aux partisans de la pratique, ils allèguent que cette avenue permet de réduire les coûts d'un projet de 15 à 25 %. •

Les partenariats public-privé

Enjeux

3. LE CANADA PREND LE VIRAGE DES PPP

Si certaines provinces sont déjà bien engagées, d'autres accusent du retard

Par Guillaume Picard

Le Conseil canadien pour les partenariats public-privé (CCPPP), fondé en 1993 en vue de promouvoir ce mode de réalisation, croit que le Canada n'a d'autre choix que de s'engager, résolument, sur la voie des partenariats public-privé (PPP). Après des années de sous-financement, croit-on au Conseil, l'heure est à la remise à niveau des infrastructures d'un océan à l'autre, et les contrats à long terme ratifiés avec le privé permettront de faire plus et mieux.

Selon Jane Peatch, directrice générale du CCPPP, les provinces canadiennes profitent de l'expertise développée ailleurs – notamment en Grande-Bretagne, en Australie et en France – pour mettre de l'avant leurs propres partenariats avec le secteur privé. Et le Canada prend rapidement du galon, même si certaines régions traînent de la patte.

« Le Québec est sûrement l'un des grands champions en matière de PPP au Canada avec l'Ontario et la Colombie-Britannique, relate Mme Peatch. Votre Agence jouit d'une force et d'une crédibilité énormes », dit-elle.

Ailleurs, d'autres provinces sont engagées à fond dans des programmes de PPP. La Colombie-Britannique a créé Partnerships BC, l'Ontario mise sur l'organisme Infrastructure Ontario et trois ministères en Alberta comptent leur propre service de PPP. « La Nouvelle-Écosse a engagé un fonctionnaire qui développe des PPP et le Nouveau-Brunswick pourrait se doter d'une agence, résume-t-elle. C'est plutôt tranquille en Saskatchewan et au Manitoba. »

Dès 1993, quand il fut question de relier l'Île-du-Prince-Édouard au continent, il était bel et bien question d'un partenariat public-privé, soutient Jane Peatch. « Le pont de la Confédération, construit de 1994 à 1997, c'est un PPP, mais à l'époque on n'utilisait pas cette expression. Le Canada n'est pas un pionnier en termes de programmes gouvernementaux, mais il y a des exemples, ici et là, de projets réalisés avec le privé. »

Selon elle, le contribuable a tout à gagner avec les PPP, « car le risque est partagé, les ouvrages sont livrés à temps et en fonction des coûts prévus et, autre avantage, à la fin du contrat, le pont, l'autoroute ou l'hôpital sont en bon état ». •

PROCHAIN NUMÉRO JANVIER 2009

CONSTAS

Réservez tôt votre espace publicitaire
418 686-3036, poste 251

OPTIMISER LA PERFORMANCE
ENJEU DE NOTRE INDUSTRIE

- Entrepreneurs en structures : les suites du rapport Johnson
- La main-d'œuvre : état de la situation
- Contrats de construction des ministères et organismes publics : impact des nouvelles exigences
- La gestion des risques inhérents aux contrats de construction
- Les outils de collaboration et d'échanges d'information entre les travailleurs
- L'Utilisation des techniques d'enrobés spéciaux

Distribué aux 65e Congrès annuel de l'ACRGTQ

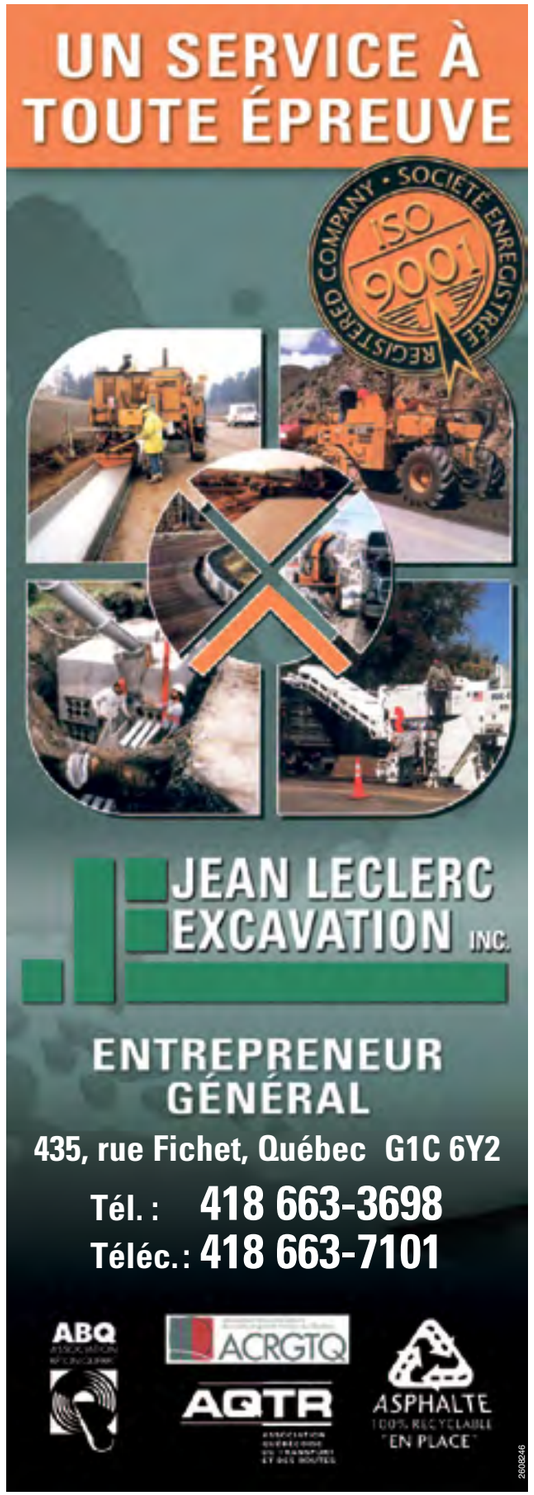
Distribution par publipostage régulier le 26 janvier 2009
Date de tombée : 12 décembre 2008

2844778

Une dizaine de PPP en cours au Québec

Par Guillaume Picard

Trois ans après sa fondation, l'Agence des partenariats public-privé du Québec (PPP-Québec) ne chôme pas, avec, dans son collimateur, plus d'une dizaine de projets aussi structurants que complexes à mener à bon port. Le dossier du Centre hospitalier de l'Université de Montréal semble toujours épineux, un an après que le gouvernement eut retenu les consortiums qui participeront aux appels de propositions. La livraison du CHUM et de son centre de recherche demeure prévue pour décembre 2013 après des investissements de près de 2 G$ dans le cadre d'un PPP de 35 ans. Le nouveau Campus Glen du Centre universitaire de santé McGill dispose pour sa part d'un budget de 1,6 G$ et accueillera aussi le nouvel hôpital Shriners. Deux consortiums ont été retenus en vue de participer à l'appel de propositions. La Vieille-Capitale n'est pas en reste, avec le projet d'agrandissement et de rénovation de l'Hôtel-Dieu, évalué à 535 M$. Au moment d'aller sous presse, l'Agence des PPP prévoyait enclencher sous peu le processus d'appel de qualification. Les projets de PPP abondent du côté routier. Le parachèvement de l'autoroute 25 va bon train et les travaux de la 30 devraient débuter incessamment. Dans le cas du Complexe Turcot, qui comprend quatre échangeurs, l'Agence étudie toujours le dossier et le mode conventionnel n'a pas encore été écarté. Enfin, l'Orchestre symphonique de Montréal aura sa salle de 1900 places, sur l'Esplanade Est de la Place des Arts, toujours dans le cadre d'un PPP. Aucun partenaire n'a encore été retenu.



Les partenariats public-privé

Enjeux

4. PPP : POUR OU CONTRE ?

Observations de cinq spécialistes

Encensés par les uns et décriés par les autres, en tout ou en partie, les partenariats public-privé (PPP) prennent rapidement leur place dans le paysage québécois en s'attaquant aux plus importants projets du moment : les deux centres hospitaliers universitaires de Montréal, le parachèvement des autoroutes 25 et 30, ainsi que la construction de la salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal.

Par Guillaume Picard

En plus de ces grands projets, la voie est pavée pour un gigantesque chantier de réfection comme le Québec n'en n'a pas connu depuis la Révolution tranquille et Expo 1967. Deux ans après l'effondrement du viaduc de la Concorde, le gouvernement a accéléré ses investissements et promis 30 milliards de dollars pour rénover ou reconstruire les infrastructures publiques du Québec.

Pour Pierre Lefebvre, président-directeur général de l'Agence des partenariats public-privé du Québec (PPPQ), (lire notre entretien principal en page 11), la belle province accuse un coûteux retard. « Nous sommes en retard au niveau de la compétitivité de nos joueurs dans le monde de la construction. Il y avait, il y a 10-15 ans, plus d'entreprises de construction importantes qu'il n'y en a maintenant. Nous devons réinvestir dans les infrastructures et dans cette industrie d'envergure », dit-il en entrevue, soulignant qu'il manque à la fois d'ingénieurs et de travailleurs pour soutenir la cadence sur les chantiers.

Selon M. Lefebvre, les gouvernements n'ont pas développé d'expérience très pointue leur permettant d'orchestrer, en même temps et dans les coûts, l'ensemble des projets. Partant de ce constat, il n'y a qu'un pas à franchir avant d'adopter le mode de réalisation en PPP, plus discipliné selon lui. « Parce que la plupart des gens, y compris le Vérificateur général, disent que le gouvernement a été incapable, en général, de mener à bien, c'est-à-dire rapidement et dans les coûts, les projets d'infrastructures des dernières années. »

Avantage indéniable du mode PPP : garantir l'entretien

Pourfendeurs et partisans des PPP s'accordent sur une chose : les contrats à long terme ratifiés avec le privé comportent un avantage indéniable : ils garantissent, durant toute la durée de l'entente, l'entretien des ouvrages publics, les maintenant ainsi dans de meilleures conditions que ne le fait Québec, en solo.

Mathieu Laberge, économiste de l'Institut économique de Montréal (IEDM), plaide en faveur des PPP, notamment pour leur malléabilité, d'un projet à l'autre. « Il y a autant de formes possibles de PPP qu'il y a de projets, explique-t-il, car un PPP repose sur une négociation contractuelle. Le gouvernement a la capacité de négocier pour en arriver à une entente adaptée parfaitement à chaque projet. Quand des gens ont des craintes face au PPP, ils oublient souvent cet élément. Un PPP, c'est ce qu'on veut bien qu'il soit. »

Pierre J. Hamel, professeur-chercheur à l'Institut national de recherche scientifique (INRS), croit que les PPP menottent les administrations publiques. « Un PPP, c'est tout sauf souple. C'est, je crois, la principale qualité, mais aussi le principal désavantage, dans le sens que les affaires sont barrées et qu'on ne peut pas, de toute façon, tout prévoir. Quand il arrive un imprévu, là on est mal pris. »

PPP, chasse-gardée des gros joueurs ?

M. Hamel croit que le mode PPP bénéficie surtout aux batteries d'avocats appelés à négocier chaque clause, ainsi qu'à une chasse gardée, constituée de grands consortiums internationaux.

Ce à quoi adhère l'économiste Jean-Pierre Aubry, président du Comité des politiques publiques de l'Association des économistes du Québec. « Combien d'entreprises peuvent se qualifier pour les PPP. Ce n'est pas un milieu très concurrentiel. Dans le cas d'un PPP visant la construction et l'entretien de 10 écoles, un plus grand nombre d'entreprises pourraient tenter leur chance, mais dans le cas du CHUM, il va y avoir un groupe restreint. La taille, la longévité et la complexité des PPP réduisent la concurrence à quelques grands joueurs. »

> Selon M. Lefebvre, les gouvernements n'ont pas développé d'expérience très pointue leur permettant d'orchestrer, en même temps et dans les coûts, l'ensemble des projets. Partant de ce constat, il n'y a qu'un pas à franchir avant d'adopter le mode de réalisation en PPP, plus discipliné.

> Mathieu Laberge, économiste de l'Institut économique de Montréal (IEDM), plaide en faveur des PPP, notamment pour leur malléabilité, d'un projet à l'autre. « Il y a autant de formes possibles de PPP qu'il y a de projets, explique-t-il, car un PPP repose sur une négociation contractuelle. »

« C'est comme ça partout sur la planète, précise Pierre J. Hamel, uniquement les grandes sociétés profitent des PPP. Pas les entrepreneurs locaux. C'est la logique du système qui veut que, quand ça se passe sur une longue période, seuls les consortiums et les entreprises importantes ont les reins assez solides. Les plus petits ne trouvent pas d'appui chez les banques. »

Pierre Lefebvre rejette ces affirmations et rappelle que, dans les années 1970, dans le cadre de la construction des grands barrages hydroélectriques, les firmes québécoises ont acquis une solide expertise en travaillant aux côtés de multinationales étrangères pour, ensuite, mieux conquérir la planète. Il cite notamment SNC-Lavallin et Dessau-Soprin.

« La compagnie qui fait l'autoroute 30, Acciona, est Espagnole. Les travaux vont débuter dans quelques semaines, mais est-ce qu'on s'imagine qu'il va y avoir beaucoup de gens avec des casques durs et des caps d'acier qui vont parler espagnol en Montérégie ? Est-ce qu'on pense vraiment que les gens qui vont tenir les pelles, conduire la machinerie et couler le ciment vont être des Espagnols ? La réponse est non. Quand on regarde les gens qui vont faire le travail, on se rend compte que ce sont des entreprises québécoises qui vont en profiter pour grossir et se capitaliser pour pouvoir être plus compétitives », clame M. Lefebvre.

Considérer toutes les options

Mathieu Laberge estime que, dans le cas du réseau routier, le gouvernement peut travailler en mode PPP sans problème, mais en ce qui a trait à des « cas plus névralgiques, soutient-il, il faut prendre le temps et faire venir des experts internationaux, quitte à faire en sorte que ce soit des consortiums étrangers qui pilotent les projets en travaillant avec des firmes d'ici. Mais ça doit être du cas par cas. Il faut étudier chaque projet pour voir quel mode de réalisation maximise l'investissement public. »

Jean-Pierre Aubry n'en croit pas moins. Il faut, selon lui, considérer toutes les options, peu importe l'infrastructure à construire. « Quand on bâtit une route, on sait ce dont on a besoin à long terme. Dans le cas du CHUM, par exemple, c'est un risque, mais on ne le saura pas tout de suite et, advenant qu'il soit nécessaire d'apporter des changements, pourra-t-on les faire à un coût raisonnable ? Je me pose des questions par rapport au CHUM qui ne semble pas faire l'objet d'un consensus. Ça fait combien de temps qu'on travaille là-dessus et on ne sait même pas ce qu'il va y avoir dans l'hôpital ni si on va détruire l'aile nord ou la rénover. Pendant ce temps-là, le projet prend du retard. »

Daniel Aubut, premier vice-président du Conseil du patronat du Québec (CPQ), juge que le mode de réalisation en PPP ne doit pas être réservé exclusivement aux projets majeurs. « On ne doit pas se limiter aux mégaprojets. Pourquoi ne pas réaliser une bibliothèque de quartier en mode PPP », se questionne-t-il.

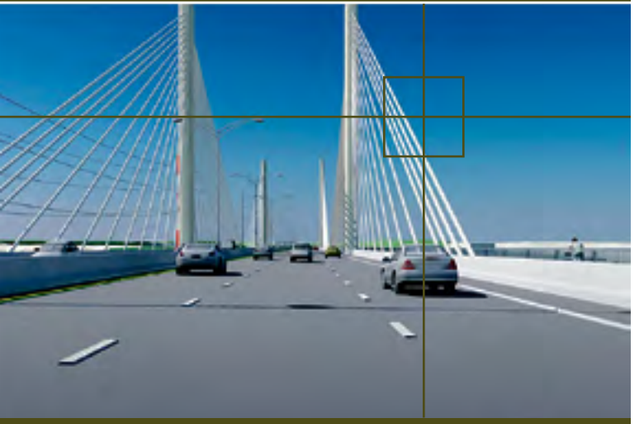
Mais M. Aubut pense que les PPP cadrent aussi avec les grands projets, parce que l'expertise du privé à l'égard de la gestion des risques a maintes fois fait ses preuves. « Le métro de Laval est un bon exemple de mauvaise planification, mais aussi de dépassement des coûts et des échéanciers. C'est une histoire d'horreur qui montre que quand le gouvernement assume seul les risques, ça peut se transformer en trou sans fond. C'est un luxe que n'ont pas les grandes entreprises, mais elles disposent d'une expertise utile pour sauvegarder la capacité de payer des contribuables. » •

Les partenariats public-privé

Enjeux

5. **PARTAGER LE RISQUE**

Service public et intérêts privés… et réciproquement !



L'A25 et l'A30 sont deux projets d'envergure en cours de construction pour le premier et de conception pour le second pour lesquels le gouvernement a choisi le mode du partenariat public-privé (PPP).

Par Michel Joanny-Furtin

Dans le domaine des transports, le PPP se traduit le plus souvent par un contrat à long terme de 35 ans ou plus, contrat que conclut ici le ministère des Transports du Québec (MTQ) avec un partenaire privé dans le but d'acquérir, pour un projet routier nécessaire à la collectivité, une gamme de services pouvant aller de la conception à l'exploitation.

En retour, le partenaire privé garantit au Ministère la qualité de ses services à un coût prédéterminé et s'engage à absorber tout dépassement, s'il y a lieu. Il s'agit donc d'une entente contractuelle entre partenaires et non pas de la privatisation d'une activité gouvernementale.

Une telle collaboration avec le secteur privé est déjà une réalité au MTQ, avec une majorité des dépenses affectées aux activités principales confiées aux entrepreneurs. Outil supplémentaire dans sa mission d'amélioration des services à la population, un PPP est privilégié lorsqu'il s'avère avantageux en matière de qualité de service aux citoyens et d'efficience : maîtrise des coûts et des délais, meilleure valeur pour l'argent investi, et pérennité de l'actif.

Mais il s'agit d'un mode de réalisation complexe qui exige la collaboration de nombreux intervenants et de plusieurs partenaires gouvernementaux, sans négliger l'importance de l'opinion publique.

« L'A25 est le premier PPP du gouvernement du Québec en transport », explique Daniel Toutant, président-directeur général du consortium Concession A25. « L'intérêt de mettre en place un tel mode de réalisation est de budgéter dès sa conception les coûts de l'ouvrage sur tout le cycle de vie du projet notamment l'entretien à long terme et la réhabilitation. »

« Dans le mode conventionnel, les crédits d'entretien sont votés et alloués chaque année et ne permet pas que les sommes nécessaires à l'entretien soit toujours au rendez-vous. »

« Dans le mode PPP, on regarde le cycle de vie entier de chacun des projets. On a un modèle financier, des réserves et des budgets pour toute la durée de vie du projet. Comme citoyen, ce que je trouve d'intéressant, c'est qu'on a fait un modèle de budget sur 35 ans avec un fond dédié à l'entretien. Nous connaissons donc combien il va être investi en 2028 pour entretenir la route, sceller les fissures; peut-être est-ce l'année pour remplacer les glissières, l'année d'après le joint de tel pont, etc. Intégrés à l'exploitation, les budgets d'entretien ne seront plus tributaires des politiques budgétaires. Pendant au moins 35 ans, ce projet-là va être entretenu sans coût supplémentaire et on aura longtemps une infrastructure de qualité et en bon état. »

« De plus, dans l'entente, la réhabilitation de fin de terme oblige le partenaire privé à ramener l'infrastructure à neuf selon des cotes du ministère qui intègrent l'usure normale selon un entretien régulier et vigilant », poursuit Daniel Toutant. « C'est une mesure objective qui sert à gérer les

actifs. Le partenaire privé doit donc remettre en fin de terme un ouvrage réhabilité. Cela donne une garantie au gouvernement qu'il reprendra une infrastructure en bon état, qu'il peut remettre ou non en concession. Il y a des concessions qui ont une durée de près de cent ans.

Un projet d'équipe

« Un PPP, c'est essentiellement un partage des risques. Au moment de la signature, un certain nombre d'inconnus existe au niveau de la construction, des coûts et des échéances. Puis on a des risques de péage, d'installation du système de perception électronique; des risques de détérioration rapide, des risques d'entretien. »

> Il s'agit d'un mode de réalisation complexe qui exige la collaboration de nombreux intervenants et de plusieurs partenaires gouvernementaux, sans négliger l'importance de l'opinion publique.

« Dans la répartition des risques, la formule gagnante est de laisser le risque entre les mains de celui qui, l'État y compris, est le plus expert pour le gérer et dont c'est le métier. Le partenaire privé bâtit donc une équipe auprès de qui il va redistribuer les risques en fonction de l'expertise de chacun des joueurs. L'entreprise de construction, c'est son gagne-pain; elle sait très bien gérer ce risque-là. L'arrangeur financier lui, connaît très bien ses risques financiers, comme les taux d'intérêt, etc. »

« Bien sûr les joueurs doivent être très solides, car tout cela est garanti par des cautionnements, des lettres de crédit irrévocables, car si quelque chose ne fonctionne pas et qu'un des membres fait défaut, l'équipe doit pouvoir trouver un autre joueur. Bien sûr tous ces processus sont établis dans l'entente et au fur et à mesure que le projet avance, les risques s'estompent. »

La part de l'État

« L'État prend lui-même un certain nombre de risques. La préparation du processus et l'encadrement financier, légal, technique, etc., réclament des investissements importants. L'État doit équilibrer sa part parce que son premier risque… c'est de ne pas trouver de candidat! Si l'État transfert tous les risques, les éventuels partenaires ne trouveront pas cela raisonnable ni sérieux, ou bien ça va coûter tellement cher que le projet ne tiendra pas la route alors qu'on aura beaucoup dépensé pour le préparer, sans résultat. »

« Autres exemples de risques partagés, le risque juridique si jamais il y a des contestations ; c'est son expertise. Le Ministère avait gardé le risque du certificat d'autorisation de réalisation, ce qu'on appelle aussi le décret environnemental. Le gouvernement garde également le risque des sols contaminés », précise Daniel Toutant qui explique que si le gouvernement transfert ce risque, les partenaires vont se protéger. « Et ce qui était un risque pour lui devient une certitude de payer. Pour l'A25, le gouvernement a garanti un certain volume de sols contaminés de référence et si ce volume est dépassé, le gouvernement en assumera le risque additionel. »

Solidairement responsables

Parmi les membres de la Concession, Kiewit-Parsons assume le risque conception-construction, dont les certificats d'autorisation de construction.

Pont principal – Vue de la rive du côté de Laval.

D'autres membres du consortium assument les risques d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation. Dans l'hypothèse extrême et peu probable d'une faillite de la concession, l'État récupère le projet sans coûts supplémentaires et peut l'attribuer à un autre partenaire privé ou l'exploiter lui-même. À tous les niveaux, il y a des garanties, l'objectif étant de réaliser le projet au meilleur des compétences de chacun pour atteindre un résultat optimal.

« Depuis 40 ans au Québec, Kiewit s'occupe de construction. Parsons s'occupe de conception. Ils se sont dit « on a chacun une expertise, on se joint ». Les deux ont établi une société, un consortium, pour être conjointement et solidairement responsables des deux. Ainsi, les ingénieurs travaillent en équipe avec les chefs de chantier selon des règles du jeu bien définies où tous connaissent les tenants et les aboutissants du projet. »

« Cette manière de faire permet une souplesse et une adaptabilité rapide de l'échéancier aux aléas du chantier selon la disponibilité des matériaux ou des autorisations. On avait pris un peu de retard du côté de Montréal à cause des permis, alors on a avancé un peu plus du côté de Laval. On évite l'effet domino du mode conventionnel où chacun doit réaliser sa partie et doit attendre en cas de retard. »

La clé du succès : la préparation

« Le MTQ a un travail énorme de préparation. Nous devons préciser dans les moindres détails nos exigences », explique Sandra Sultana, directrice du Bureau de la mise en œuvre du partenariat public-privé, qui travaille sur les deux projets de parachèvement de la ceinture routière de Montréal, l'A25 et l'A30.

Parachèvement de l'A25 (400 M$)

PPP : conception - construction - financement - exploitation - entretien.

Parachèvement du lien entre deux tronçons existants à Montréal et Laval, par 7,2 km d'autoroute à péage électronique incluant un pont à six voies de 1,2 km avec une voie réservée au transport en commun.

Travaux : 2007-2011

Parachèvement de l'A30 (plus de 1G$)

PPP : conception - construction - financement - exploitation -entretien - réhabililtation.

Parachèvement du contournement de l'île de Montréal par 42 km d'autoroute à péage électronique incluant deux ponts majeurs (traversée du fleuve Saint-Laurent et du canal Beauharnois), et un tunnel sous le canal Soulanges.

Travaux : 2008-2012

Le consortium Concession A25

- Macquarie Infrastructure Partners sera le seul bailleur de fonds. De plus, Macquarie sera responsable de la gestion du projet, des conseils financiers, ainsi que de la gestion de l'exploitation, de l'entretien et de la réhabilitation.
- Construction Kiewit Cie dirige, en partenariat avec Parsons, un regroupement d'entreprises qui réalise la conception et la construction des ouvrages nécessaires :
- Parsons gère la conception de l'ensemble des ouvrages et du pont enjambant la rivière des Prairies;
- Genivar apporte son expertise en génie-conseil, notamment en planification et conception de projets en transport, ainsi qu'en environnement, selon les normes et standards du MTQ ;
- Ciment St-Laurent, fabrique des produits et services liés à l'industrie de la construction, incluant le ciment, le béton et les agrégats;
- Miller développera ses techniques d'entretien préventif des chaussées afin d'en prolonger la vie utile de nos routes ;
- Transcore appliquera son expertise des services de péages électroniques.

Pour l'A30, le gouvernement fédéral contribue financièrement au projet et le premier volet de l'entente Canada-Québec prévoit des investissements conjoints de 21 millions de dollars pour la réalisation des études et autres travaux préliminaires en vue de confirmer l'intérêt d'un PPP pour ce tronçon et afin de lancer le processus de sélection du partenaire privé.

« La responsabilité du ministère dans un PPP consiste à préciser les exigences, à s'assurer qu'elles soient respectées et de permettre au partenaire privé de prendre les moyens pour y parvenir. Il doit donc veiller au contrôle de la qualité et prévoit dans de ce sens des jalons de vérification, de certifications puis d'attestations. Un PPP doit être un contrat gagnant / gagnant. »

« Dans ce sens et lors des différentes étapes du processus de sélection, nous travaillons avec chacun des candidats invités pour améliorer leur compréhension du projet », reprend Sandra Sultana.

« Entre l'appel de propositions et le dépôt des propositions, nous organisons le dialogue dans le cadre d'ateliers sur les exigences du projet où les candidats invités révisent les études et proposent leurs commentaires pour mieux définir les seuils d'engagement. Tous les partenaires, ministère compris, ont intérêt à ce que le projet soit réalisable et durable, techniquement et économiquement. »

« Un PPP est un contrat fermé dans lequel on a étudié ensemble tous les tenants et les aboutissants. Mais on ne peut pas tout prévoir pour les trente prochaines années. On a toutefois élaboré des procédures générales à l'entente de partenariat de manière à pouvoir s'adapter à toute situation. »

Les leçons de l'A25

« L'A25 nous a permis d'apprendre le processus », reconnaît Sandra Sultana. « Pour concevoir ce premier PPP, on n'a rien inventé. Le ministère des Transports s'est inspiré du modèle de partenariat venu du Royaume-Uni et plus récemment appliqué en Colombie-Britannique. Il a fallu toutefois l'adapter au profil juridique du Québec. »

« Dossier d'affaires, appel de qualification, appel de propositions, suivi de la réalisation, etc., on a retenu une bonne part de la procédure de l'A25 pour adapter le projet de PPP de l'A30. Ce que le MTQ a appris, c'est qu'il faut toujours avoir un projet référence le plus complet et le plus détaillé que l'on peut. Par exemple, ce qu'on a retenu de l'A25 pour l'A30, c'est qu'il fallait pousser plus loin les études complémentaires afin d'établir le plus justement possible le transfert de risque. »

« Il y a un équilibre à trouver pour savoir jusqu'où l'on va afin de ne pas limiter les aspects innovateurs du privé », précise la directrice. « Il ne s'agit pas pour le Ministère de se décharger d'un projet et de l'ensemble de sa responsabilité, mais de transférer autant que possible une part raisonnable du risque en laissant une marge de manœuvre sur le projet pour le partenaire privé. Bien adapté aux projets d'envergure où les coûts sont remboursés sur toute la durée de l'entente, un PPP n'est toutefois pas une démarche exclusive. Ce n'est qu'une faible part des projets qui conviennent à ce mode de réalisation. Le mode conventionnel complète le mode PPP. »

« En effet, des projets de transport nécessitent certains aménagements pour gérer la complexité de la circulation autour des chantiers. Le Ministère a la responsabilité, mais aussi l'expertise pour réaliser localement certains chantiers parallèles préliminaires, selon le mode conventionnel, afin de préparer le terrain afin que le partenaire privé ait les meilleures chances de remplir son contrat parce que c'est l'intérêt public. »

« L'A25 nous a permis d'apprendre le processus », reconnaît Sandra Sultana. « Pour concevoir ce premier PPP, on n'a rien inventé. Le ministère des Transports s'est inspiré du modèle de partenariat venu du Royaume-Uni et plus récemment appliqué en Colombie-Britannique. Il a fallu toutefois l'adapter au profil juridique du Québec. »

Qui prend l'addition ?

« Pour l'État, le mode PPP lui permet de lancer plusieurs projets et grands travaux en même temps sans attendre comme dans le mode conventionnel d'avoir le financement », affirme Daniel Toutant. « Il peut ainsi aménager plus rapidement le territoire et consolider son réseau en contractualisant l'entretien. »

DES CONSEILS BLINDÉS
BÂTIR SOLIDE, C'EST AUSSI BÂTIR EN TOUTE CONFIANCE.

Notre équipe de spécialistes en droit de la construction aide les bâtisseurs à se concentrer sur les mandats qui leur sont confiés en les plaçant en situation de sécurité.

Me Benoit Roussy 514.394.2710
Me André Simard 514.394.2707
Me Pierre-Stéphane Poitras 514.394.2712
Me Jean M. Leclerc 514.394.2705
Me Samuel Bergeron 514.394.2709
Me François Beaudry 514.394.2637

GILBERT SIMARD TREMBLAY
AVOCATS
s.e.n.c.r.l.

«Chef de file en droit de la construction»
selon la revue Le Canadian Legal LExpert Directory

2590825

1200, avenue McGill College, bureau 1800, Montréal (Québec) Canada H3B 4G7
Télécopieur: 514-394-0014
www.gilbertsimardtremblay.com

« Toutefois, ces grands projets coûtent énormément d'argent et demandent beaucoup de financement pendant longtemps parce que tant qu'il n'y aura pas de péage et donc pas de revenus, il faut supporter l'investissement. »

« Grand nombre d'investisseurs sont des fonds de pension qui cherchent à avoir des rentrées régulières pendant longtemps, stables avec des rendements raisonnables. Notre argent roule et finance ces infrastructures qui sont aussi financées par l'usager utilisateur de l'infrastructure. On voit donc que le cycle de vie économique du projet permet de pérenniser d'autres structures. »

« Transcore élabore un péage électronique avec carte magnétique », reprend le PDG de Concession A25. « Finis la guérite, le panier à monnaie et la file d'attente. Un portail à la sortie du pont à Laval lira la carte magnétique ou photographiera la plaque d'immatriculation afin de vous faire parvenir la facture ultérieurement si vous n'avez pas de carte. »

« Toutefois, un PPP n'est pas nécessairement synonyme de péage comme péage n'induit pas forcément PPP. L'État peut toujours appliquer un péage sur une infrastructure conventionnelle. Comme il peut bâtir en PPP et payer un loyer sous la forme de ce qu'on appelle un paiement-disponibilité. Ou cela peut être un hybride des deux. »

Échangeur entre l'A-25 et le boul. Henri-Bourassa – Après les travaux.

Pour l'A25, le risque « péage » a été partagé avec le gouvernement. Il a fixé deux seuils : un seuil minimum d'achalandage. S'il n'est pas atteint, Québec comble le manque à gagner. Au-delà d'un autre seuil, le revenu est partagé à 50% entre les deux partenaires, privé et public.

Pour l'A30, le péage, initialement prévu sur toute la partie Ouest, sera limité au seul passage sur le pont du fleuve Saint-Laurent entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion. Cette mesure permettra d'optimiser l'achalandage sur l'infrastructure tout en permettant les déplacements régionaux sans péage pour les citoyens de la Montérégie.

Une autre approche du temps et du client

« Dans le cadre d'un PPP, nous devons changer notre approche », affirme Sandra Sultana. « L'idée maîtresse est de répartir le risque entre différents partenaires sur le long terme afin de réaliser rapidement des infrastructures en étalant leurs coûts sans grever les budgets de l'État. C'est donc une autre dynamique, une nouvelle culture de réalisation des travaux qui oblige le MTQ à renverser la tendance en regardant à long terme incluant l'entretien et la réhabilitation. C'est comme une assurance d'entretien à la livraison… »

« Tout le monde reconnaît que c'est un nouveau cadre de référence », renchérit Daniel Toutant. « Un PPP peut moduler beaucoup de choses. À chaque fois, c'est un menu différent. On a des objectifs divergents; on a identifié ceux qui convergent et chacun comprend les préoccupations de l'autre. Tout le monde aborde toutes les questions avec ouverture et esprit de collaboration. L'important est de bien savoir qui est le client. Dans le mode conventionnel, ce serait l'État. En PPP, c'est l'usager. Et dans tous nos modèles de gestions de la qualité, c'est clairement identifié ainsi. »

« En plus de minimiser les coûts, on gagne dans l'efficience de réalisation du projet », ajoute Sandra Sultana.

« Ce système donne un objectif commun à tous : le temps ! » complète Daniel Toutant. « Avec ce mode de financement de l'infrastructure, personne n'a aucun intérêt à ce que la réalisation d'un projet s'éternise. » •

Les partenariats public-privé

Enjeux

6. LA CENTRALE MAGPIE

Économie, énergie, écologie, tourisme. Un carré d'as

La réalisation de cette centrale, qui représente un investissement de 75 millions de dollars, est le tout premier partenariat public-privé avec une autorité régionale pour la production indépendante d'électricité.

Par Michel Joanny-Furtin

La MRC de Minganie s'est jointe à Hydroméga pour former une société en commandite dont elle détient 30 % des parts, afin d'aménager et d'exploiter une centrale électrique de 40 MW sur la rivière Magpie à l'emplacement d'un ancien site d'Hydro-Québec, désaffecté depuis plus de 15 ans.

La réalisation de cette centrale, qui représente un investissement de 75 millions de dollars, est le tout premier partenariat public-privé avec une autorité régionale pour la production indépendante d'électricité. Ce projet est une réussite à tout point de vue : la main-d'œuvre était en majorité locale, un site récréo-touristique destiné au public a été aménagé et l'environnement et la faune ont été préservés.

L'économie de la MRC exploite les ressources naturelles mais aussi le tourisme environnemental très présent dans la région. La réunion de ces deux partenaires a permis de concevoir un projet commun où les objectifs conjoints répondaient aux exigences écologiques et de développement de la MRC.

La MRC a bénéficié de retombées économiques supérieures à 10 millions $ pendant la construction. S'ajouteront des redevances de 160 000 $ annuellement correspondant à 2% du revenu d'exploitation. Avec la part de 30% des profits du projet, c'est entre 600 000 et 1,1 M $ qui seront versés annuellement à la MRC pendant les 25 années du contrat d'achat d'électricité.

Au-delà de l'impact économique pour la région, n'oublions pas que le promoteur du projet s'était engagé à réserver une somme de 200 000 $ pour la création d'aménagements récréo-touristiques sur le site du projet. Les impacts environnementaux et la protection de la faune aquatique ont été intégrés au projet selon les demandes des collectivités locales.

Élément crucial de l'environnement, la préservation du paysage a demandé de grands efforts. Afin d'assurer la protection du cadre naturel, le bief d'amont de la centrale existante a été rehaussé de 9m entraînant l'inondation d'une superficie terrestre de 10 ha. Un déboisement additionnel de 2,5 ha aura été nécessaire pour les besoins du chantier et de la construction des infrastructures permanentes.

La mise en valeur du site de la centrale a fait l'objet d'un aménagement récréatif et touristique (kiosque, belvédère, sentier, pique-nique, canoë, passerelle, etc.) afin d'exploiter les aménagements liés aux installations électriques et en permettre une meilleure appropriation pour la population locale. •

La centrale hydroélectrique Magpie

Groupe Conseil B&G inc.
Santé et sécurité du travail

Fondée en février 2000, avec des professionnels qui œuvrent dans ce domaine depuis plusieurs années et qui possèdent une vaste expérience en santé et sécurité ainsi qu'en relations de travail.

financement prévention réparation

5275, boul. Wilfrid-Hamel Bur. 260
Québec (Québec) G2E 5M7
Tel : (418) 877-7646
(877) 901-4445
Télé : (418) 877-8842
www.groupeconseilbg.com

- Choix de limite pour les employeurs au rétrospectif
- Mutuelle de prévention performante
- Prévention sur les chantiers
- Gestion médico-légale de vos dossiers d'événements

COMMUNIQUEZ AVEC NOUS DÈS MAINTENANT AFIN DE VOUS ASSURER QUE VOTRE DOSSIER SANTÉ SÉCURITÉ DU TRAVAIL REFLÈTE BIEN VOTRE SITUATION !

2072502

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

SPÉCIALISTES EN CAUTIONNEMENTS POUR ENTREPRENEURS DEPUIS 1872.

gcna.com

2062873

Les partenariats public-privé

Enjeux

7. LE CENTRE DE CONGRÈS ET D'EXPOSITIONS DE LÉVIS

Le PPP, un moteur de développement local

D'une capacité d'environ 1 000 personnes en formule banquet et de 1 300 personnes en formule conférence, le Centre de congrès et d'expositions de Lévis permettra enfin aux intervenants locaux de disposer d'installations modernes et adaptées aux besoins d'une collectivité de plus de 132 000 résidants, en plein essor économique.

Par Michel Joanny Furtin

Construit en mode partenariat public-privé entre la Ville de Lévis et un exploitant hôtelier, le Centre de congrès et d'expositions de Lévis, comme nouvel équipement collectif, exercera un effet de levier important sur le développement du secteur en immobilier, commercial, institutionnel, mais aussi résidentiel.

L'investissement consenti pour la construction et l'aménagement spécifiques du Centre de congrès et d'expositions de Lévis se chiffre à 14,3 M $. Une part importante de cet investissement provient d'une aide financière obtenue par la Ville de Lévis dans le cadre du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, mis de l'avant par les gouvernements du Canada et du Québec pour l'amélioration des infrastructures.

« Issue des fusions municipales, la nouvelle Ville de Lévis pouvait envisager l'avenir de son développement selon de nouvelles bases en termes d'équipement. Toutefois, son parc hôtelier peu important à l'époque et la force d'attraction de Québec, sa voisine, exigeaient un projet d'une envergure conséquente », explique Philippe Meurant, directeur du développement de la Ville de Lévis. « Or, la Ville n'avait ni l'expertise pour construire un centre de congrès et d'expositions bien adapté à son développement, ni les moyens d'assumer une telle colonne de dépenses. Il fallait donc imaginer un modèle d'affaires qui saurait répondre à toutes les contraintes de temps, d'argent, d'affaires et de développement.

> « Nous inaugurons aujourd'hui un symbole fort du Lévis actuel et un catalyseur du Lévis de demain. Un symbole de partenariat public-privé dont la Ville de Lévis sait concocter les recettes », a déclaré, lors de l'événement, Danielle Roy-Marinelli, la mairesse de Lévis.

« Les études ont privilégié la formule complexe intégré d'un centre de congrès conjoint avec un hôtel. L'un n'allait pas sans l'autre .»

L'idée d'un PPP est apparue alors comme une solution enviable, puisqu'elle permettait de partager le risque et de le financer par la mise en place d'une concession d'exploitation de 50 ans au profit d'un partenaire unique, un consortium composé entre autres d'Ogesco Construction, de la firme d'architecture Gerpatec, des bétons LPG et du développeur immobilier SITE.

« Le projet conçu par la Ville de Lévis repose sur un partenariat des plus original et novateur entre les secteurs publics et privés », affirme Philippe Meurant. « Le complexe intégré comprend donc à la fois un hôtel quatre étoiles de 150 chambres, le centre de congrès et d'expositions ainsi qu'un édifice à bureaux. Le projet dans son ensemble a coûté une trentaine de millions de dollars dont 6 M $ à la charge de la Ville de Lévis, qui rentabilise son investissement à même les revenus de taxation », précise Philippe Meurant. « Cette approche a permis de construire le centre de congrès sans toucher au budget des résidents de la nouvelle ville. »

En effet, la Ville de Lévis est propriétaire de l'édifice. Elle en a concédé l'exploitation à Sheraton Four Points qui devra veiller à la bonne gestion de ces deux composantes physiquement intégrées l'une à l'autre, c'est-à-dire l'hôtel et le centre de congrès et d'expositions, sans autres obligations financières du côté de la Ville. « Le Groupe AMT, qui est associé à la famille Tanguay, est le propriétaire principal de l'édifice à bureaux », ajoute Philippe Meurant. « Les trois édifices ont des fonctions complémentaires qui permettent d'amortir le projet sur ses trois composantes. »

« De plus, si l'on considère l'ensemble des investissements immobiliers projetés en périphérie par les promoteurs privés auxquels la Ville s'est associée, on envisage globalement un développement immobilier de près de 100 M $ autour du Centre de congrès au cours des 5 à 7 prochaines années… »

« L'échéancier fut établi en mai 2006 », précise Philippe Meurant. « Les travaux ont commencé le 3 mai 2007. Inauguré le 20 mai 2008, le projet fut livré en avance de six mois et sans dépassement de coût ! »

« Nous inaugurons aujourd'hui un symbole fort du Lévis actuel et un catalyseur du Lévis de demain. Un symbole de partenariat public-privé dont la Ville de Lévis sait concocter les recettes », a déclaré, lors de l'événement, Danielle Roy-Marinelli, la mairesse de Lévis. •

Les partenariats public-privé

Enjeux

8. NOUVELLES OCCASIONS D'AFFAIRES EN MATIÈRE DE PPP

Des pièges à éviter pour les entrepreneurs

« Bien que les PPP puissent poser des risques importants pour les entrepreneurs québécois, ils représentent des occasions d'affaires importantes pour ceux-ci, à la condition qu'ils soient bien conseillés du début à la fin du processus d'appel d'offres comme pendant le financement, la construction et l'exploitation du projet. »

*Par Me Nancy Demers et Me Pierre-Hugues Vallée**

Au Québec, les partenariats public-privé (« PPP ») ont surtout été employés, jusqu'à maintenant, pour réaliser des « mégaprojets », tels que l'autoroute 25, l'autoroute 30 et les centres hospitaliers universitaires de Montréal. De nouvelles opportunités pour les entrepreneurs généraux et les sous-traitants se développent actuellement en matière de PPP, puisque certains organismes publics, tels que les ministères (dont le ministère des Transports), les universités, les municipalités et les hôpitaux, désirent de plus en plus y avoir recours pour rénover ou construire leurs infrastructures. L'entrée en vigueur, en octobre prochain, de la *Loi sur les contrats des organismes publics* (« projet de loi 17 ») est l'occasion de rappeler qu'il y a tout à gagner à s'informer le plus tôt possible et à se renseigner auprès de spécialistes avant de s'engager dans des projets de type PPP. Les contrats de PPP peuvent prendre différentes formes (rénovation et exploitation d'un bâtiment, construction et exploitation, etc.), peuvent porter sur différents types d'infrastructures (hôpitaux, routes, gestion de l'eau, ponts, transport en commun, etc.) et les revenus peuvent être tirés de différentes sources (utilisateurs, donneurs d'ouvrage, gouvernement ou autres).

Le projet de loi 17 était très attendu par l'industrie de la construction, en particulier par les entrepreneurs généraux qui œuvrent sur des grands chantiers. Son entrée en vigueur simplifiera et uniformisera les règles d'appel d'offres applicables à l'ensemble des organismes publics, y compris les règles d'appel d'offres pour les contrats de type PPP des universités, des hôpitaux et des ministères, dont le ministère des Transports. Le projet de loi n'est pas très détaillé sur ce plan mais, à tout le moins, il accorde au gouvernement le pouvoir d'édicter des règles plus précises par règlement et prévoit des règles minimales de transparence. Malgré cette simplification prochaine des règles d'appel d'offres, plusieurs facettes des PPP rendent très utile la mise à contribution d'experts. Ceux-ci sont en mesure d'anticiper les problèmes, de les éviter ou d'en limiter les conséquences. Voici quelques raisons pour lesquelles leur apport peut être indispensable :

1. Au stade initial, de nombreux documents et règles encadrent de façon assez rigide la procédure d'appel d'offres (encadrement législatif et réglementaire, appels de qualification, appels de proposition, directives, conventions de soumission, devis, addenda, formulaires et lettres d'engagement, etc.). Dès le début du processus, les entrepreneurs doivent bien saisir la portée de leurs droits et obligations (droit de se retirer de la procédure, cautionnement de soumission, conformité des soumissions, etc.) pour éviter les mauvaises surprises.
2. Il est possible que la procédure d'appel d'offres particulière au projet prévoit des occasions pour un certain nombre de soumissionnaires présélectionnés ou pour l'ensemble des soumissionnaires de faire valoir leur point de vue sur les documents contractuels et d'entreprendre des discussions avec les donneurs d'ouvrage. Les ententes de partenariat elles-mêmes, ainsi que leurs nombreuses annexes, sont très détaillées (obligations de reddition de compte à l'organisme public, mécanisme de modifications, mise en concurrence périodique, procédure d'arbitrage, contrats d'approvisionnement en énergie, etc.). À cet égard, il y a lieu d'insister sur l'importance pour les soumissionnaires de présenter des commentaires et d'obtenir des précisions quand l'occasion leur est offerte et de tenter d'obtenir des modifications aux documents contractuels s'il y a lieu. En effet, il n'est plus possible, une fois que le soumissionnaire gagnant est sélectionné, d'apporter des modifications aux documents contractuels sauf pour des éléments mineurs .
3. Parallèlement à la procédure d'appel d'offres, des arrangements contractuels sont mis en place entre les différents joueurs (accords de consortium, contrat de construction, contrats de service professionnels, contrats d'exploitation et d'entretien, accords de coordination et de collaboration, sous-contrats, etc.). Il faut s'assurer que ces arrangements partagent adéquatement les responsabilités et permettent de mener le projet à bien.
4. Il y a en outre l'aspect réglementaire (décrets, lois, règlements et politiques publiques applicables au projet, réglementation environnementale, permis et autorisations, aspect fiscal, etc.). À cet égard, les entrepreneurs ont tout intérêt à connaître la portée de la réglementation pour éviter de subir des déductions sur leurs paiements ou de créer des situations de défaut, tant en vue de limiter le risque que ne soit mis en échec le projet que pour maximiser leurs bénéfices ;
5. Au plan du financement, il y a évidemment les documents de prêt, mais aussi toute une batterie d'autres contrats dont l'importance est primordiale pour le succès du projet (conventions accordant des droits d'intervention aux prêteurs, modèle financier, arrangements relatifs au refinancement, mécanisme de paiement, arrangements concernant les indemnités dans le cas où l'entente devrait prendre fin, etc.). Une bonne connaissance de ces documents, de leur portée et de leur relation avec les documents d'appel d'offres peut permettre de prévenir les embûches au plan du financement du projet.

En somme, bien que les PPP puissent poser des risques importants pour les entrepreneurs québécois, ils représentent des occasions d'affaires importantes pour ceux-ci, à la condition qu'ils soient bien conseillés du début à la fin du processus d'appel d'offres comme pendant le financement, la construction et l'exploitation du projet. •

*Me Nancy Demers et Me Pierre-Hugues Vallée sont respectivement avocate associée, Groupe litige et groupe infrastructure et avocat sociétaire, Groupe infrastructure chez McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L. (Québec)

Les contrats de PPP se distinguent des contrats traditionnels de construction auxquels l'industrie est habituée parce que :

- Le secteur privé est responsable des aspects relatifs au financement, à la conception, à la construction et à l'exploitation (services) de l'infrastructure ;
- Il s'agit de contrats à long terme (la durée d'exploitation peut être de 15 à 100 ans par exemple) ;
- Les donneurs d'ouvrage transfèrent une plus grande part des risques au « secteur privé » (retards, dépassements de coûts, risques liés à l'état du site, etc.) ;
- Les garanties financières, dont les cautionnements d'exécution et de soumission exigés de la part des entrepreneurs sont en général beaucoup plus importants que dans les contrats traditionnels compte tenu des risques en jeu ;
- Le plus souvent, le « partenaire privé » est organisé en consortium composé de firmes d'architectes et de constructeurs qui font affaires avec des sous-traitants ;
- Les processus d'appel d'offres sont plus élaborés et la documentation est généralement plus complexe que dans les contrats de construction traditionnels ;
- Le financement se fait habituellement sur une base de « financement de projet », c'est-à-dire que les prêts sont surtout fondés sur la capacité du projet de générer des bénéfices pendant la durée du contrat et non sur la capacité de remboursement de l'entrepreneur.

Publireportage

30 ans de succès et de passions

En 1978, ICC offrait une solution avant-gardiste en suggérant des services complets en informatique, incluant les logiciels, la programmation, le soutien technique et la formation. Trente ans plus tard, avec 7 places d'affaires au Québec et plus de 140 professionnels, ICC demeure un grand joueur dans l'industrie de l'informatique et une des rares entreprises dans ce domaine à confronter la concurrence internationale efficacement depuis toutes ces années.

La situation dans les années 70

Comme l'explique le fondateur et président d'ICC, Christian Côté : « Il faut comprendre qu'à l'époque (entre 1970 et 1977), les services informatiques aux entreprises étaient principalement offerts par des multinationales, comme NCR et Philips pour lesquels j'ai ouvrés, et qui suggéraient divers traitements de l'informations, des conseillers en gestion interne ou des programmeurs qui fabriquaient des applications sur mesure. La disparité de tous ces services n'atteignait pas les besoins fondamentaux des entrepreneurs au Québec, c'est-à-dire retrouver sous un même toit l'ensemble des services requis pour l'acquisition d'une solution informatique, et collaborer avec une équipe plus accessible et connectée à leur quotidien ». Convaincu d'une opportunité d'affaires, Christian décide de fonder ICC et de se joindre à un groupe de gens d'affaires ayant la même vision que lui. Ce groupement s'appellera VERSYSS et permettra à ICC pendant les 20 prochaines années de partager des idées et des méthodes de travail uniques, incluant le développement de marché, d'outils de programmation innovateurs et un pouvoir d'achats pour les équipements.

Une croissance soutenue

En 1994, ICC effectue sa première acquisition. Par la suite, 6 autres suivront, ce qui permettra à ICC de poursuivre sa croissance en plus de diversifier ses domaines d'affaires et offrir des solutions spécialisés haut de gammes. L'exemple le plus indéniable est la solution « Le Constructeur » qui est une véritable norme dans l'industrie de la construction. Elle adresse directement les activités en génie civil, en bâtiments, et les routes et grands travaux. En 2004, l'arrivée de la solution OGASYS donne un souffle nouveau à ICC. Cette solution unique et innovatrice procure un positionnement stratégique à ICC.

La relève est déjà en place

En 2003, deux des enfants de Christian Côté, Sonya et Louis-Philippe, se joignent à la direction et l'actionnariat de l'entreprise. Une nouvelle dynamique prend place dont la priorité est de continuer à offrir un service supérieur à nos milliers de partenaires/clients et de maintenir des solutions d'affaires aux dernières technologies. Le futur s'annonce prometteur et toute l'équipe d'ICC est bien prête à affronter les nouveaux défis.

2622501

Depuis toujours un partenaire fiable

- Une présence partout au Québec avec 7 places d'affaires
- Plus de 140 professionnels
- Plus d'un millier de partenaires/clients
- Des investissements continus en recherche et développement
- Une expansion sur le marché canadien
- D'autres acquisitions d'entreprises compatibles et complémentaires.

LE CONSTRUCTEUR
SOLUTION SPÉCIALISÉE POUR VOUS

ICC technologies – www.icc.qc.ca – Tél.: 800.363-7252

Relations du travail

Par Guy Duchesne, CRIA

Le service des Relations du travail à l'ACRGTQ

Le Service des relations du travail (SRT) de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) en est à sa treizième année d'existence en 2008. Il est composé d'une équipe de six professionnels spécialisés sous la supervision d'un directeur-général adjoint. Il est au service exclusif des 2 100 employeurs du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction qui embauchent plus de 29 000 salariés.

La Commission de la construction (CCQ) estime à 8,4 la moyenne annuelle du nombre de salariés embauchés par entreprise dans le secteur génie civil et voirie alors que la moyenne générale de l'industrie se situe à 4,5. Les heures travaillées dans le secteur génie civil et voirie sont en constante évolution depuis l'an 2000 et les perspectives économiques indiquent une croissance soutenue au cours des prochaines années. C'est pourquoi les employeurs n'hésitent pas à contacter l'ACRGTQ et son Service des relations du travail afin de valider certaines dispositions de la législation, de la réglementation et de la convention collective en matière de relations du travail et de santé et sécurité au travail, ainsi que pour leurs besoins de perfectionnement et de recyclage de main-d'œuvre.

Le mandat du SRT englobe, en plus de la négociation, l'application et le suivi de la convention collective du secteur génie civil et voirie, l'interprétation des lois et règlements régissant les rapports employeurs-salariés de l'industrie, la formation professionnelle de base de la main-d'œuvre, le perfectionnement et le recyclage des salariés. Ledit mandat comprend également tout l'aspect santé et sécurité au travail régissant les relations employeurs-travailleurs, ce qui inclut les volets information, formation, prévention, indemnisation et financement.

À l'interne, le SRT consulte régulièrement les employeurs membres de l'ACRGTQ par le biais de différents comités dont notamment le Comité des relations du travail, le comité de négociation et ses sous-comités, de même que par le Comité patronal en matière de santé et sécurité au travail.

Depuis que le législateur a confié à l'ACRGTQ en 1995, le mandat de négocier les conditions de travail du secteur génie civil et voirie, le SRT a conclu avec succès cinq conventions collectives avec la partie syndicale. Ces négociations ont permis aux employeurs d'obtenir des conditions de travail propres au secteur, de préserver et de récupérer certains droits de gérance, et de faire certains gains au niveau de la flexibilité des horaires de travail, de l'uniformité des conditions de travail par chantier, de la mobilité de la main-d'œuvre et de l'abolition de la plupart des primes improductives.

Par ailleurs, en matière de santé et sécurité au travail, le SRT supervise entre autres, depuis quelques années la formation en chantier des nouveaux agents de prévention, participe activement aux travaux du comité de révision du *Code de sécurité des travaux de construction*, monte des formations pour les employeurs en matière de financement, de cotisation, de programme de prévention et de planification sécuritaire de travail.

De plus, dans le cadre de leurs fonctions, les conseillers du service participent aux travaux des divers comités de travail émanant de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST), de la CCQ, du Fonds de formation de l'industrie de la construction (FFIC), de divers donneurs d'ouvrage et des écoles de formation dans le but de présenter, de soutenir et de défendre les intérêts des employeurs du secteur génie civil et voirie. En outre, au niveau de la formation en entreprise, depuis qu'un conseiller en la matière s'est joint au SRT, elle progresse annuellement de sorte qu'une mentalité « de formation continue » s'installe dans les mœurs de la plupart des employeurs membres de l'ACRGTQ et ce à leur plus grand bénéfice.

> Le Service des relations du travail (SRT) a comme mission de représenter les intérêts tant collectifs qu'individuels des employeurs du secteur génie civil et voirie auprès de divers organismes dont la Commission de la construction du Québec (CCQ), la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST), le Conseil du patronat du Québec (CPQ) et les associations syndicales.

Également, les conseillers du SRT se rendent de façon régulière aux établissements des employeurs et sur les chantiers dans le but de les assister en matière de perfectionnement de la main-d'œuvre, de santé et sécurité et de relations du travail. Ils interviennent sur le terrain afin d'épauler les entrepreneurs :

- dans l'interprétation et l'application de mesures préventives en santé et sécurité du travail exigées par le donneur d'ouvrage ou la CSST ;
- dans les rencontres de comité de chantiers ;
- dans des réunions de chantiers de grande importance pour commenter les programmes de prévention soumis par les maîtres d'œuvre;
- dans des rencontres préparatoires concernant les assignations de tâches sur les chantiers ;
- dans des conflits de juridiction de métiers et occupations ;
- dans la résolution de litiges concernant des réclamations civiles et pénales provenant notamment de la CCQ ;
- dans des programmes de formation et de perfectionnement des salariés en entreprise.

Le SRT intervient ainsi dans plusieurs dossiers tant d'intérêt collectif qu'individuel en faisant de nombreuses représentations auprès des associations syndicales, de la CCQ, de la CSST, du FFIC, de l'ASP-Construction, des autres associations patronales et des principaux donneurs d'ouvrage comme notamment le ministère des Transports, Hydro-Québec et la Société d'énergie de la Baie James (SEBJ). •

*Guy Duchesne est directeur général adjoint, secteur relations du travail de l'ACRGTQ

Parachèvement de l'autoroute

Premier partenariat public-privé (PPP) au Québec, le projet de parachèvement de l'autoroute 25 reliera, par un tronçon de 7,2 kilomètres, l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal.

Pour plus d'informations, visitez notre site Internet au **www.a25.com**

Concession A25

Kiewit PARSONS Concepteur-Constructeur A-25

TRANSCORE

THE MILLER GROUP

Transports Québec

26056980

LA FONDEUSE GÉOTHERMIQUE DE QUÉBEC

Considérer l'hiver sous un angle… écologique !

« Tombe la neige», chante Salvatore Adamo. Le reste fait presque partie de notre ADN : la ramasser, la transporter et en disposer. Cette dernière opération s'effectue presque toujours dans des dépôts prévus à cette fin. Mais, à l'arrondissement Laurentien dans l'ancienne ville de Cap-Rouge, les choses se passent autrement depuis décembre 1997.

Par Jacques Bélanger

C'est Michel Beaupré, ing., alors directeur des travaux publics de l'ancienne ville de Cap-Rouge, qui a eu l'idée d'emprunter le virage géothermique. « C'est le fruit de trois années de recherche, en collaboration avec le professeur Pierre Gélinas, de l'Université Laval. À cette époque, la Ville de Montréal étudiait les diverses possibilités de faire fondre la neige et la géothermie s'avérait la solution la plus rentable sur le plan énergétique. Cependant, Montréal n'a pas donné suite et a construit une fondeuse traditionnelle non géothermique. Mais, pour Cap-Rouge, il nous semblait que la géothermie était la solution idéale. Au début, on recommandait le forage de deux trous d'un kilomètre de profondeur dans lesquels on insérerait deux tuyaux. À cette profondeur, l'eau atteint 40 degrés Celsius, une température idéale pour faire fondre la neige. Cependant, il y avait le problème du forage. Il aurait fallu dynamiter l'endroit, ce qui aurait pu être dommageable pour le tracel qui passe au-dessus du lieu choisi. Finalement, on a adopté une autre façon de procéder. Ce qui est également intéressant, c'est que les employés ont eux-mêmes conçu la mécanique puisque aucun autre projet de la sorte n'avait été réalisé auparavant. »

Un sous-sol de gravier et 42 km de tuyaux

Interrogé sur les caractéristiques de construction de la fondeuse géothermique de Québec, M. Yves Martin, contremaître à la Division aqueduc, égouts, voirie, de l'arrondissement Laurentien, répond que lors du creusage, on a déterminé que le sous-sol était composé de 30 pieds d'argile sous laquelle on retrouvait du gravier. « C'était le type de sol idéal pour emmagasiner l'eau qui servirait à la fonte de la neige. On a donc creusé un puits de 200 pieds de profondeur et l'eau utilisée pour la fonte est puisée directement dans le fleuve à une température de 9 degrés Celsius. Cette eau est filtrée et l'on y ajoute une quantité de 5 ppm de chlore afin de prévenir le développement des coliformes. » M. Martin précise que le réseau de tuyaux destinés à chauffer l'eau possède une longueur de 42 kilomètres. Aussi, des capteurs solaires disposés sur le toit de l'édifice permettent d'atteindre des températures oscillant entre 18° et 30° C.

Le déchargement de la neige s'effectue dans un réservoir de fonte de 18 mètres de diamètres, ce qui correspond au contenu d'environ dix camions de neige, que l'on déverse dans 320 mètres cube d'eau. Une fois la neige fondue, l'eau est acheminée dans un bassin de décantation pour ensuite se voir déversée dans la rivière du Cap Rouge. La durée de chaque cycle de fonte est environ quatre heures.

Des économies substantielles

La construction de cette fondeuse géothermique a nécessité un investissement de 850 000 $ et l'ancienne Ville de Cap-Rouge a versé une somme de 500 000 $. Le reste provient alors du ministère des Affaires municipales (300 000 $) et du ministère québécois des Ressources naturelles (73 500 $). Quant aux sommes économisées, elles sont pour le moins substantielles. « Nous estimons les économies annuelles à 150 000 $, notamment en raison des coûts de transport et de main-d'œuvre. C'est donc un avantage pour Québec, sans oublier les retombées environnementales que ça implique en matière de transport de neige. C'est donc une technologie qui profite à toute la communauté », conclut M. Martin.

Des fondeuses ailleurs à Québec ?

Serait-il possible de voir apparaître une autre fondeuse dans la ville de Québec ? C'est la question que ConstAs a posée à Jacques Perron, de la direction des communications de la Ville. « Nous voulons évaluer le secteur Henri-Bourassa, là où il y a un dépôt à neige. Mais, si la Ville se lance dans le projet, elle n'a pas l'intention d'opter pour la géothermie. Ce serait davantage une installation du type de celle que l'on utilise à Montréal, c'est-à-dire à l'égout. Nous avons également pensé à une autre possibilité, celle de récupérer les eaux, rejetées après traitement, par l'entreprise Papiers White Birch. C'est un endroit où il y a aussi un dépôt à neige. Nous devons d'abord actualiser les données techniques afin de déterminer si le projet est réalisable. »

Pendant ce temps, à Montréal

Avec l'hiver enneigé que tout le Québec a connu, la Ville de Montréal se prépare déjà à l'éventualité de chutes de neige très abondantes. Dès la fin du mois d'avril 2009, un document à cet effet sera dévoilé et promet d'apporter de nouvelles solutions afin d'améliorer le déneigement. La Ville examine également la possibilité de se doter de fondeuses à neige géothermiques du type de celle qu'on utilise dans l'arrondissement Laurentien. •

Innovation

Par Jacques Bélanger

Des armatures de viaducs en matériaux composites

Une nouvelle technologie à considérer

Depuis l'effondrement du viaduc de la Concorde, un grand nombre d'automobilistes éprouvent un certain malaise lorsqu'ils passent sous un viaduc. La tragédie a laissé des traces profondes dans l'imaginaire collectif des Québécois, mais la construction de viaducs en béton avec une armature en matériaux composites pourrait contribuer à redorer un blason un peu malmené. ConstAs s'est entretenu avec M. Brahim Benmokrane, professeur au Département de génie civil à l'Université de Sherbrooke et titulaire de la Chaire CRSNG - industrie sur les matériaux composites novateurs en polymères renforcés de fibres pour les infrastructures.

« Les polymères renforcés de fibres (PRF) simplifient et réduisent la durée de la construction initiale. Ils nécessitent moins d'entretien et d'inspection et ils retardent les coûts de remplacement des structures. C'est donc un bon investissement à long terme, tant pour la réfection d'anciennes structures que pour les nouvelles constructions », explique le professeur Brahim Benmokrane.

Interrogé sur les avantages de cette technologie, le professeur Benmokrane mentionne la résistance à la corrosion. « Le béton possède une excellente résistance en compression. En revanche, sa résistance en tension ou à l'éclatement est faible. C'est pour cette raison qu'on doit ajouter des barres d'armature afin d'améliorer sa résistance en tension. Or, lorsque la structure en béton est armée avec des barres d'acier, les infiltrations d'eau contribuent à l'apparition d'une oxydation sous forme de rouille. Ce phénomène est d'autant plus accéléré en raison des sels de déglaçage utilisés l'hiver. Une fois corrodée, l'armature d'acier connaît une augmentation importante de son volume (entre 2 et 5 fois), ce qui crée des contraintes de tension dans le béton qui enrobe l'armature d'acier. Il en résulte une fissuration graduelle du béton, et ce, au rythme de l'avancement de la corrosion dans l'armature d'acier. De là, la nécessité de procéder à des travaux de réfection.

Au Canada, on estime à 100 G$ le coût de remplacement de toutes les autres structures de béton.

Les polymères renforcés de fibres nécessitent moins d'entretien et d'inspection et retardent les coûts de remplacement des structures.

C'est à Chantal Lespérance, spécialiste en béton et Germain Bélanger, ingénieur en matériaux plastiques, composites et élastomères, que l'on doit l'invention de l'armature en matériaux composites. ConstAs s'est entretenu avec M. Bélanger pour connaître les origines de cette innovation.

« On est en 1982, au centre de recherche de la Société de l'Amiante, à Sherbrooke. Les tuyaux de refroidissement de l'eau des centrales thermiques sont alors supportés par des poutres en acier, explique M. Bélanger. C'est à cette époque qu'on prend la décision de remplacer les briques de recouvrement par du béton. L'armature d'acier du béton présente des risques de corrosion et il faut songer à une solution. Nous avons alors pensé à fabriquer des tiges en matériaux composites en utilisant le procédé de pultrusion ». [NDLR La pultrusion est un procédé industriel modulable de fabrication de matériaux composites à matrice organique qui permet l'obtention en continu de profilés de section géométrique constante]

Afin de faciliter l'adhérence des tiges de matériaux composites, on prévoit enrouler celles-ci dans un cordon en fibre de verre. Mais, on retiendra un autre procédé : enduire la tige d'adhésif et saupoudrer le tout de sable. En 1986, ce nouveau produit est breveté aux États-Unis et en Europe et sera protégé par un brevet canadien, en 1988.

L'intérêt pour les armatures en matériaux composites dans la construction d'infrastructures tire son origine de la détérioration des quais de certaines stations militaires américaines. « En raison de l'eau salée, il fallait effectuer de nombreuses réparations et des tests de longue durée sur les structures armées de composites ont été faits au milieu des années 90. À cette époque, le professeur Benmokrane s'intéresse au matériau et avec la compagnie ADS, on crée une chaire industrielle à l'Université de Sherbrooke. Finalement, 20 ans après la découverte du produit, on dispose de codes de calculs publiés par l'Association Canadienne de Normalisation pour la construction, qui indiquent les façons de procéder afin avoir un ouvrage solide et on ouvre la porte à davantage de constructions utilisant les armatures en matériaux composites », conclut Germain Bélanger.

Mais, en optant pour les barres d'armature en matériaux composites de polymères renforcés de fibre, on élimine la corrosion et on prolonge la vie de l'ouvrage, ce qui permet des économies d'échelle très importantes. À ce titre, saviez-vous que, pour le Canada, on estime à 10 MM $ le coût de remplacement des stationnements et à plus de 100 MM $ pour les autres structures en béton ? Imaginez les sommes qui pourraient être épargnées si l'on décidait de construire ces structures avec des armatures de PRF ! »

Pour la réalisation du projet d'aménagement autour du canal Lachine, André Major a reçu le prix Orange 2001 de Héritage Montréal.

À ceci s'ajoutent des applications fort intéressantes pour d'autres formes de structures. « Prenez, par exemple, les structures nécessitant une neutralité électromagnétique comme les hôpitaux, les aéroports, les planchers d'alumineries, les dormants pour chemin de fer, etc. L'apport d'armatures en matériaux composites de PRF peut contribuer à cette neutralité. Il en est de même pour les structures et ouvrages en milieu chimique ou corrosif comme les bassins et les réservoirs de stockage de produits pétrochimiques. Comme vous pouvez le constater, les armatures en matériaux composites de PRF peuvent constituer une excellente solution pour plusieurs types d'ouvrages de génie civil. »

« En optant pour les barres d'armature en matériaux composites de polymères renforcés de fibre, on élimine la corrosion et on prolonge la vie de l'ouvrage, ce qui permet des économies d'échelle très importantes. »
-Professeur Brahim Benmokrane

Trois types de matériaux

Ces armatures nouveau genre sont fabriquées en fibres de verre, de carbone ou en aramide (kevlar) et font l'objet de codes de calcul publiés par l'Association Canadienne de Normalisation pour la construction. Le professeur Benmokrane estime que « les armatures en fibres de verre conviennent à la majorité des ouvrages routiers comme les ponts et viaducs, les routes et les stationnements. Quant au prix du matériau, il est de plus en plus concurrentiel puisque, au cours des dernières années, le coût de l'acier a pratiquement triplé. Ainsi, on ne peut pas utiliser l'argument économique pour refuser d'intégrer les armatures de PRF dans la construction des structures de béton. De plus, quand on pense aux économies qui résultent de l'absence de corrosion, on se rend compte que cette technologie en vaut amplement le coût. Par ailleurs, l'armature en matériaux composites offre également la possibilité d'intégrer des capteurs à fibre optique lors du processus de fabrication. Ces derniers permettent, entre autres, le monitorage et la télésurveillance à distance de l'état structural et l'établissement d'un diagnostic sur l'état de l'ouvrage (intégrité structurale et pathologie) en temps réel. Les armatures en matériaux composites de PRF sont donc appelées à devenir la norme non seulement au Québec mais aussi partout dans le monde. On y gagnerait en économie et en sécurité », conclut le professeur Brahim Benmokrane. •

Question de formation

Par Yves Paré

L'ACRGTQ et le FFIC, une association constructive

Mission FFIC

Depuis le Décret de la construction de 1992, les entrepreneurs doivent verser 0,20 $ de l'heure travaillée par travailleur à un fonds de perfectionnement. Pour les entrepreneurs des secteurs industriel, commercial et institutionnel, ainsi que ceux de génie civil et voirie, les sommes prélevées sont versées au Fonds de formation de l'industrie de la construction (FFIC).

La mise en œuvre du FFIC remonte quant à elle à 1997. C'est à ce moment qu'il fut décidé que, dans le cadre de sa mission, les ressources du fonds iraient prioritairement au financement des activités de formation, soit l'organisation et à la réalisation des activités de perfectionnement (formateurs, équipements, locaux, matières premières, manuels scolaires, etc.) retenues par les membres du Comité sur la formation professionnelle de l'industrie de la construction (CFPIC) ainsi qu'à tout autre fournisseur de cours admissible.

C'est aussi à partir de 1997 qu'il a été arrêté que le FFIC payerait aussi les frais d'inscription et de scolarité des travailleurs et leur accorderait des incitatifs financiers pour compenser les frais de déplacement et d'hébergement des travailleurs admissibles.

Toujours dans le cadre du soutien aux activités de perfectionnement, d'autres services sont assumés financièrement par le Fonds bien qu'ils soient dispensés par la Commission de la construction du Québec (CCQ), parmi lesquels l'exploitation de la ligne info-perfectionnement (1 888 902-2222) et la production du répertoire des activités de perfectionnement.

Le deuxième volet de la mission de FFIC a trait à la promotion du perfectionnement. Faire connaître le Fonds et ses services aux travailleurs et aux entrepreneurs ainsi que promouvoir le perfectionnement au sein de l'industrie de la construction sont les objectifs qui justifient l'ensemble des activités de communication et de marketing du FFIC. Parmi les moyens retenus on compte notamment la revue *Formation*, et le Prix « Excellence Perfectionnement ».

Mais le moyen privilégié demeure la création du poste d'agent de promotion de la formation dont bénéficie chacune des associations syndicales et patronales. Au total, 12 agents sillonnent le Québec pour favoriser la participation des travailleurs au perfectionnement.

L'engagement de l'ACRGTQ

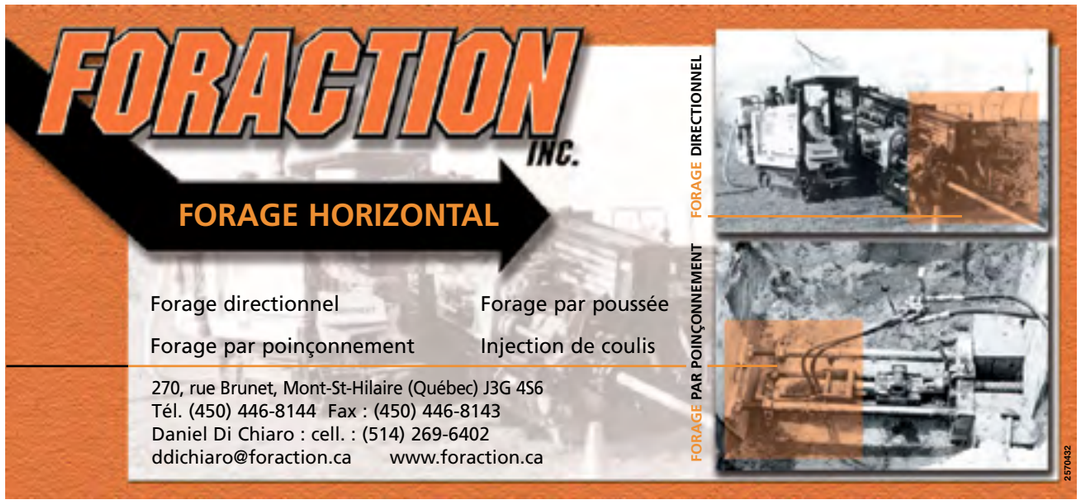
L'arrivée en poste des agents de promotion, dont celle de Jean-Marc Jacob à l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) en 2003, marque un point tournant dans le développement du perfectionnement des travailleurs de l'industrie. Le nombre de formations en entreprises est passé de 67 en 2003 à près de 400 pour l'année en cours. L'évolution du nombre de travailleurs faisant du perfectionnement témoigne aussi de l'impact des agents : en 2002, 8 788 participations de travailleurs à des activités de perfectionnement ont été comptabilisées, alors qu'en 2003 ce nombre a fait un bond à 15 261 participations. Selon toute vraisemblance, ce n'est pas moins de 20 000 participations à des activités de perfectionnement qui ont été recensées au 30 juin 2008.

Au cours des cinq dernières années, le leadership de l'ACRGTQ et le dynamisme de son agent de promotion, M. Jacob, ont contribué de façon remarquable au développement du perfectionnement dans le secteur du génie civil et voirie. Voici quelques données à cet effet : de 2003 à 2008, il s'est donné plus de 533 cours de perfectionnement en génie civil et voirie se traduisant par 26 737 heures de formation dispensées à plus de 3 659 travailleurs de ce secteur, au coût de 14 millions $ (coût des activités et des incitatifs confondus).

« Au cours de ces cinq dernières années, avec le FFIC nous sommes allés à la rencontre des entrepreneurs dans plusieurs régions du Québec, dont les Îles-de-la-Madeleine. Nous avons organisé des déjeuners-causeries où il était question des besoins des entreprises en termes de perfectionnement et des moyens dont dispose le Fonds pour y répondre, aussi spécifiques soient-ils », explique Jean-Marc Jacob et de poursuivre : « À chaque fois, nos visites ont eu un impact majeur ayant l'art de démystifier l'accessibilité des entreprises au Fonds de formation. Jusqu'à maintenant nous avons couvert la plupart des régions périphériques. Il nous reste à approfondir les régions centres de Québec et de Montréal où sont concentrés un grand nombre d'entreprises de notre secteur d'activité. C'est à cette tâche que je m'emploierai dans les années à venir avec le soutien du FFIC. »

C'est toujours avec satisfaction et fierté que depuis 2004, nous remettons le prix Excellence Perfectionnement. Avec le concours de l'ACRGTQ, nous avons rendu hommage à des entreprises exceptionnelles telles que : Construction DJL inc. (2004), Les Constructions et pavages continental (2005), Sintra inc (2006), le Groupe Béton Provincial ltée (2007) et Aqua-Rehab (2008). Avec l'engagement de l'ACRGTQ et de son agent, M. Jacob, à promouvoir le perfectionnement auprès des entreprises du Québec, de plus en plus d'entreprises se démarquent et contribuent au rehaussement des standards de qualité de l'industrie de la construction. •

*Yves Paré est président-directeur général du Fonds de formation de l'industrie de la construction.



Mon avocat est plus fort que le tien !

Notre cabinet offre l'un des plus grands services juridiques en droit de la construction au Québec et quand l'un de nos avocats spécialisés prend un dossier en main, il s'en occupe personnellement du début à la fin. Ça donne confiance.

DE GRANDPRÉ
VOTRE MEILLEUR ALLIÉ

De Grandpré Chait, 1000, rue De La Gauchetière Ouest, bureau 2900
Montréal H3B 4W5 www.degrandpre.com

2172588

Etnyre
DISTRIBUTEURS DE BITUME

ASTEC
USINES D'ASPHALTE

MIDLAND
MIDLAND MACHINERY CO., INC.
ÉLARGISSEURS D'ACCOTEMENT
USINES D'ASPHALTE FROIDE

SCHWING AMERICA INC.
BÉTONNIÈRES

COMACO
PAVEUSES ET PROFILEUSES DE BÉTON

SCHWING AMERICA INC.
POMPES À BÉTON

Link-Belt
CONSTRUCTION EQUIPMENT

Manitex
SkyCrane
Nacelles

UNIVERSAL
ÉQUIPEMENT DE CONCASSAGE

TEREX
PAVEUSES CEDARAPIDS

Parker
ÉQUIPEMENT DE CARRIÈRES MOBILE

Johnson-Ross
USINES DE BÉTON

LEFCO

LES ÉQUIPEMENTS LEFCO INC.
VENTE • LOCATION • PIÈCES & SERVICE
1795, rue Guillet, Laval QC H7L 5B1
514 389-9256 • 450 682-2783
Fax : 450 682-0463 • equip@lefco.qc.ca

2621834

En bref

*Par Christian Croteau**

Développement des petites centrales hydroélectriques - Un modèle de développement en concertation avec les milieux locaux et autochtones

La ministre des Transports, ministre des Ressources naturelles et de la Faune et ministre responsable de la Mauricie, Mme Julie Boulet, a procédé le 24 septembre dernier à l'annonce de la prépublication du règlement sur la capacité maximale de production des petites centrales hydroélectriques sur le territoire québécois et au lancement du guide de référence à l'intention des communautés locales et autochtones. Cette annonce s'inscrit dans le cadre des orientations de la Stratégie énergétique du Québec.

Le projet de règlement met en place un processus avec des règles claires qui facilitera la gestion des ressources hydrauliques. Ainsi, le projet de règlement relatif à la capacité maximale de production des petites centrales hydroélectriques sur le territoire québécois, qui sera publié le 1er octobre prochain, fixe à 50 MW et moins la capacité maximale de ces installations.
Le projet de règlement permettra qu'un programme d'achat visant un bloc de 150 MW issu de ce type de projets soit mis en place par Hydro-Québec. L'électricité produite sera achetée par Hydro-Québec à un prix fixe. Ce prix devra permettre de soutenir les projets de développement de petites centrales et de fournir des débouchés aux promoteurs locaux et régionaux.
Le programme sera soumis à l'approbation de la Régie de l'énergie.

La ministre Boulet a aussi annoncé le lancement du guide de référence à l'intention des communautés locales et autochtones désireuses d'implanter des petites centrales pour exploiter les forces hydrauliques du domaine de l'État.

De plus, le guide de référence présente les dix étapes d'un développement de projet de petite centrale. Il précise aussi les autorisations et démarches nécessaires pour chaque étape, de l'avis de préfaisabilité à l'analyse du projet et aux diverses autorisations requises en vertu de différentes lois. Il a été préparé avec l'objectif d'être un outil pratique qui facilite le montage et le cheminement des projets. Finalement, le guide comporte un certain nombre d'orientations relatives à l'éthique et à la transparence dans la réalisation des projets en partenariat entre les secteurs public et privé.

Le guide de référence *Octroi des forces hydrauliques du domaine de l'État pour les centrales de 50 MW et moins* peut être consulté à l'adresse suivante : www.mrnf.gouv.qc.ca/energie/hydroelectricite/cadre.jsp.

Nomination d'un ancien président de l'ACRGTQ au conseil de la CSST

Le 18 juin dernier, le Conseil des ministres a procédé à la nomination de Bernard Brassard au conseil d'administration de la Commission de la santé et de la sécurité du travail.

De plus, Mme Andrée Bouchard ainsi que MM. Michel Arsenault, François Cliche, Claude Faucher, Michel Kelly-Gagnon, Jean Lavallée et Roger Valois sont nommés de nouveau membres du conseil d'administration de la Commission de la santé et de la sécurité du travail.

Tout comme M. Brassard, Mmes Françoise Bertrand et France Dupéré ainsi que MM. Robert Borduas, Simon Prévost et Daniel Roy sont nommés membres du conseil d'administration de cette commission.

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec a profité de l'occasion pour remercier et féliciter M. Franco Fava, représentant de l'industrie de la construction, pour son travail au conseil d'administration de la CSST.

Signature d'une entente de décentralisation entre le gouvernement et ses partenaires municipaux

La vice-première ministre et ministre des Affaires municipales et des Régions, Mme Nathalie Normandeau, et la ministre des Transports et ministre des Ressources naturelles et de la Faune, Mme Julie Boulet, ont annoncé le 24 septembre dernier, en compagnie de M. Bernard Généreux, président de la Fédération québécoise des municipalités, et de M. Robert Coulombe, président de l'Union des municipalités du Québec, la signature d'une entente de décentralisation visant à confier aux municipalités régionales de comté (MRC) de nouvelles responsabilités. Les activités décentralisées généreront des revenus bruts estimés à près de 56 millions de dollars sur cinq ans, partagés entre le gouvernement du Québec et les MRC.

Le gouvernement procédera à la décentralisation de la gestion de certains droits fonciers (baux de villégiature, d'abri sommaire et d'occupation temporaire) de même qu'à celle de la gestion de l'exploitation du sable et du gravier sur les terres de l'Etat au profit des MRC et des municipalités hors MRC, selon les paramètres établis dans l'entente. Le gouvernement poursuivra également la délégation de la gestion foncière et forestière sur les terres publiques intramunicipales.

Hydro-Québec prête main-forte en Ohio suite à l'ouragan Ike

Une délégation d'une soixantaine d'employés d'Hydro-Québec, composée de 25 équipes de monteurs et de personnel administratif, ont contribué pour aider au rebranchement de milliers de foyers privés d'électricité en raison de l'ouragan Ike, à Wooster, en Ohio,

En vertu de l'accord entre Hydro-Québec et plusieurs compagnies américaines, la compagnie American Electric Power a fait appel à Hydro-Québec en début de semaine pour obtenir des renforts afin de régler les pannes qui affectent l'État de l'Ohio.

Rappelons qu'Hydro-Québec participe régulièrement à de telles missions d'assistance mutuelle entre compagnies d'électricité canadiennes et américaines.

La FTQ-Construction fait place à la relève

Le 18 septembre dernier, MM Jocelyn Dupuis, directeur général de la FTQ-Construction, et Jean Lavallée, président de la FTQ-Construction, annoncent qu'ils ne solliciteront pas un autre mandat à la barre de cette association syndicale de l'industrie de la construction.

« 2009 sera une année de grands changements pour la FTQ-Construction. Après 11 ans de luttes syndicales, je suis très fier de laisser ma place à la relève syndicale », d'annoncer Jocelyn Dupuis.

« Après 27 ans d'existence, bien des luttes restent encore à mener. Un renouveau au sein de l'équipe s'impose. Le temps est venu pour moi de tirer ma révérence », d'ajouter le président fondateur de la FTQ-Construction, Jean Lavallée. S'il se retire de la présidence de la FTQ-Construction, M. Lavallée demeurera tout de même actif au sein du comité exécutif de l'organisation.

A l'occasion du XIIIe Congrès de la FTQ-Construction en novembre prochain, les délégués éliront donc un nouveau directeur général et un nouveau président.

Le Pipeline St-Laurent en chantier en 2008

Bien que quelques propriétaires de terrains dans la région du Centre-du-Québec n'aient pas encore signé l'entente avec Ultramar, les travaux de construction d'un oléoduc de 238 kilomètres entre Lévis et Montréal, qui coûtera environ 275 millions $ à la multinationale américaine, sont appelés à débuter d'ici la fin de l'année 2008.

En effet, selon le journal *La Tribune*, depuis que la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) a donné son aval au vaste projet d'Ultramar, faisant suite au rapport favorable du BAPE, il ne reste que quelques discussions à compléter avant que ne soit adopté le décret du Conseil des ministres du Québec, ce qui, selon Michel Martin, porte-parole d'Ultramar, devrait se faire au début de l'automne. « Il y a des gens sur le terrain qui voient à compléter les discussions avec des propriétaires de terrains. Je crois que l'entente est acceptée dans les deux tiers des cas tout au long du trajet et c'est plus élevé dans certaines régions. Des 32 municipalités concernées, 28 ont donné leur accord », a indiqué à *La Tribune* M. Martin.

Selon M. Martin, Ultramar s'attend à voir les travaux commencer d'ici la fin de l'année. « C'est un projet de 275 millions $. Nous prévoyons que les travaux vont durer deux ans à peu près. Si tout va bien et que nous obtenons tous les permis nécessaires, le projet sera complété en 2010. »

Manulift EMI déménage pour poursuivre sa croissance

Manulift, en affaires depuis 1987, ayant des succursales dans la région de Québec, Montréal et Toronto, a récemment déménagé sa succursale de Boucherville au 606 Lionel-Boulet à Varenne. Elle est maintenant au 606 Lionel-Boule, Varenne, Qc J3X 1P7.

Ce déménagement était rendu nécessaire, afin de mieux accueillir l'inventaire de Manulift tout en solidifiant le service à sa clientèle.

Les nouveaux locaux de MANULIFT, comprennent un vaste atelier de 18 baies de travail, muni d'un imposant pont roulant de 10 tonnes, et d'équipement à la fine pointe de la technologie.

Manulift est également le plus imposant distributeur SKY TRAK au Canada.

*Christian Croteau est conseiller en affaires publiques à l'ACRGTQ

Agenda

NOVEMBRE

17 au

INFRA 2 – Le cong RIU

Le Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU) vous invite au rendez-vous annuel de plus de 1000 intervenants du milieu des infrastructures municipales depuis 14 ans, INFRA 2008.

L'édition 2008 se déroulera sous le thème « Pérennité des infrastructures : défis d'innovation, de rigueur et de compétence » à l'hôtel Loews Le Concorde de la ville de Québec.

Info : http://www.ceriu.qc.ca/

19

Le 53e congrès annuel de l'Association technique canadienne du bitume 2008, Saskatoon, Saskatchewan

Bitume Québec en collaboration avec l'École de technologie supérieure

Du **25** au **27**

COLLO IQUE

La mise en œuvre des enrobés bitumineux
École de technologie supérieure, 1100, rue Notre-Dame Ouest, Amphithéâtre, Montréal. Info : http://www.bitumequebec.ca/

25 et **26**

La Superconférence sur la construction

Hôtel Hyatt Regency, Montréal. Pour information : 1-877-246-4832 ou sur www.InstitutCanadien.com/Construction

Les membres de l'ACRGTQ bénéficient d'un rabais de 10 % lors de l'inscription à la conférence.

JANVIER

21 au **23**

L'ACRGTQ à l'Hôtel Hilton-Lac-Leamy

Le 65e congrès de l'ACRGTQ réunira plus de 500 délégués à Gatineau pour des ateliers et des conférences de formation et d'information. Véritable forum de l'industrie, cet événement réunit en un même lieu les entrepreneurs et les acteurs importants de l'industrie. Le congrès 2009 aura comme thème « Optimiser la performance : l'enjeu de notre industrie ».

AVRIL

3 et **4**

Expo Grands Travaux – Avril 2009

Le groupe Master promotion a créé en 2006 Expo Grands Travaux. À la suite de cette expérience, un salon de l'équipement lourd était de toute évidence très attendu depuis longtemps à Montréal. La réponse des exposants et des visiteurs a été très enthousiaste. En effet, c'est plus de 9 000 personnes qui se sont déplacées au Stade olympique de Montréal. Devant ce succès, le groupe Master promotion récidive en organisant la 2e édition d'Expo Grands Travaux qui se tiendra au Stade olympique de Montréal.

Pour plus d'info : http://www.masterpromotions.ca/expo-grands-travaux-f.asp

Les mots de Sexton

Par Jean Sexton *

LA NÉCESSAIRE GESTION DE LA MAIN-D'ŒUVRE

2e partie :

Le maintien de la main-d'œuvre dans l'industrie : le placement.

Pour la meilleure gestion de la main-d'œuvre possible dans la construction, il ne suffit pas que de s'occuper de l'entrée dans l'industrie. Il faut, en outre, que les travailleurs y demeurent, y croissent, s'améliorent et y trouvent stabilité d'emploi et, partant, stabilité du revenu. En somme, il faut que ces gens deviennent de vrais travailleurs de la construction.

Cette exigence du maintien de la main-d'œuvre dans l'industrie implique de se pencher plus particulièrement sur un point vital : le placement ou la référence de main-d'œuvre. Certes, cet aspect du maintien de la main-d'œuvre inclut également la mobilité géographique et les conditions de travail. Nous y reviendrons dans une chronique subséquente.

Le placement ou la référence de main-d'œuvre.

L'approche à la gestion de main-d'œuvre dans la construction est particulière. Nous avons abordé ce sujet dans la chronique précédente : la recherche d'un contrôle de l'offre de travail par les syndicats, surtout de métier, la délégation par les employeurs aux syndicats d'une partie de leur gestion de main-d'œuvre et la place primordiale que joue le placement dans les relations du travail de l'industrie.

> « Le placement représente la pierre d'achoppement des relations du travail dans la construction. »
>
> Gérard Hébert

Cette place primordiale et stratégique du placement tient de la nature même de la construction : dispersion géographique, échéanciers précis, succession des métiers, irrégularité à la demande, hétérogénéité des produits construits font que le facteur « temps » revêt une importance primordiale et exige une grande coordination dans l'exécution des travaux. Le respect des délais et des coûts en dépendent. La bonne personne doit être au bon endroit au bon moment, sinon les coûts et les délais exploseront. Dans un tel contexte, il est clair que l'entrepreneur est largement dépendant de la disponibilité de la main-d'œuvre pour atteindre le niveau d'efficacité recherché.

Le travailleur est aussi dépendant des ces aléas. Dès qu'un emploi est trouvé à un moment donné, il sait très bien qu'une fois son travail terminé, il devra, concurremment à ses collègues, se trouver rapidement un autre emploi sur un autre chantier. Cela peut signifier chômage ou attente entre deux emplois.

La fonction par placement devient alors vitale tant pour les entrepreneurs que pour les travailleurs. L'importance stratégique de cette fonction a amené les syndicats, surtout de métier, à se doter de bureaux de placement, y voyant un moyen privilégier pour augmenter leur pouvoir de négociation.

Les bureaux de placement syndicaux (BPS)

Toute recherche de contrôle de l'offre de travail, par toutes sortes de moyens, mène inévitablement à rendre les membres de ces syndicats plus rares voire essentiels. Il s'agit alors d'une approche monopolistique, avec tous ses inconvénients, par rapport aux employeurs, aux travailleurs et même aux donneurs d'ouvrage. Et cela est encore plus vrai dans les métiers mécaniques où il y a concentration du membership syndical dans certaines sections locales d'union.

Réactions patronales

Il n'y a pas à se surprendre alors du fait que le monde patronal de la construction au Québec, dans un contexte de pluralisme syndical et de syndicalisme obligatoire, veuille contrecarrer cette approche monopolistique en mettant sur pied des moyens concurrentiels de référence de main-d'œuvre.

Le défi ici est de taille. Vouloir établir des réseaux concurrentiels d'allocation de la main-d'œuvre exige à la base l'accès à l'information sur les caractéristiques propres des travailleurs de la construction. L'information étant source de pouvoir, il serait surprenant que les syndicats de métier partagent l'information détaillée qu'eux seuls possèdent sur chacun de leurs membres.

La Commission de la construction du Québec (CCQ) a certes de l'information, mais celle-ci est partielle. Tout effort de la CCQ pour compléter son inventaire de main-d'œuvre recevra une fin de non-recevoir de la part des unions visées, s'agissant ici d'une question de pouvoir.

Cette question de l'allocation de la main-d'œuvre dans la construction québécoise est importante, complexe, délicate et source de pouvoir. Pour alléger cette question peut-être faudra-t-il revoir les postulats de base de la Loi R-20. •

(À suivre)

* Jean Sexton est professeur au département des relations industrielles de l'Université Laval.

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

BÉTON PRÉPARÉ ▪ BÉTON PRÉFABRIQUÉ ▪ BÉTON BITUMINEUX ▪ 75 USINES DANS L'EST DU CANADA

www.betonprovincial.com
T (418) 627.7242

béton provincial

Présent là où vous en avez besoin !

2542064