

CONSTAS

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

magazineconstas.com

Été 2026 / Numéro 75 / 19^e année

CONSTAS VEUT
VOUS CONNAÎTRE !



RENDEZ-VOUS
À LA PAGE 3

CONSTRUIRE ENSEMBLE



ACRGTQ

UN REGROUPEMENT GAGNANT-GAGNANT
FUSION ACRGTQ—AQEI

GRAND DOSSIER
HYDRO—QUÉBEC



Ponts
JACQUES CARTIER +
CHAMPLAIN
Bridges
Canada

Rendement et innovation, c'est dans notre ADN

**Notre objectif :
améliorer la durabilité
de nos infrastructures**

- + Identification d'alternatives
aux sels de déglacage
- + Développement de nouvelles
techniques d'inspection des
structures submergées



**Soumissionnez sur nos différents
contrats par l'entreprise de MERX**

Procurez-vous nos documents d'appels d'offres publics
destinés aux entrepreneurs et aux fournisseurs.



JacquesCartierChamplain.ca

SOMMAIRE

GRAND DOSSIER

HYDRO-QUÉBEC

UN PLAN AMBITIEUX POUR L'AVENIR ÉNERGÉTIQUE DU QUÉBEC 16

Hydro-Québec nous présente sa feuille de route.

UN ENGAGEMENT NON NÉGOCIABLE POUR LA SÉCURITÉ SUR LES CHANTIERS 20

L'approche SST d'Hydro-Québec place l'humain au centre des décisions.

L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DES CHANTIERS D'HYDRO-QUÉBEC : DE LA PLANIFICATION À L'EXÉCUTION 26

Avant la première pelle, chaque projet passe par une analyse rigoureuse des risques environnementaux.

HYDRO-QUÉBEC ET LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES : CONSTRUIRE L'AVENIR ÉNERGÉTIQUE EN PARTENARIAT 32

L'approche d'Hydro-Québec dans la conception de ses grands projets avec les nations et communautés autochtones sur le territoire.

L'INNOVATION, PASSAGE INCONTOURNABLE POUR HYDRO-QUÉBEC 36

Un virage numérique pour accélérer la transition énergétique.



5

ÉDITORIAL

UNE NOUVELLE ACRGTQ POUR CONSTRUIRE ENSEMBLE

6

LA NOUVELLE ACRGTQ : AMPLIFIER LA VOIX DU SECTEUR GÉNIE CIVIL ET VOIRIE

10

FUSION ACRGTQ-AQEI : LES COULISSES D'UN REGROUPEMENT GAGNANT-GAGNANT

40

INFRASTRUCTURES : PROBLÈME DE SOCIÉTÉ, SOLUTIONS COLLECTIVES

44

LES DÉPASSEMENTS DE COÛTS SONT-ILS UNE FATALITÉ ?

48

COÛTS DE CONSTRUCTION : COMPRENDRE ET AGIR

52

DES GRUES-PORTIQUES SUR MESURE SIGNÉES CANMEC

54

EXCAVATION : EBC SALUÉE POUR SON EXCELLENCE

56

RIGUEUR ET PRODUCTIVITÉ : LE PARI GAGNANT DE CEGERCO EN SANTÉ ET SÉCURITÉ

60

DEUX DISTINCTIONS POUR POMERLEAU

66

LES BRÈVES DE L'ACRGTTQ

70

INDEX DES ANNONCEURS

Mieux que jamais

Le même travail effectué encore plus rapidement ! Avec un hydraulique de travail améliorée pour des temps de cycle plus rapides, des forces d'arrachement considérablement améliorées et des charges de basculement exceptionnelles, la L 546 est faite pour travailler. Notre nouveau modèle a été redessiné pour un équilibre parfait entre performance, puissance et, bien sûr, efficacité Liebherr.

www.liebherr.ca

LIEBHERR

Chargeuse sur pneus L 546



UNE NOUVELLE ACRGTQ POUR CONSTRUIRE ENSEMBLE

C'est avec plaisir que je m'adresse à vous pour une première fois dans le magazine CONSTAS, à titre de directrice générale d'une toute nouvelle ACRGTQ.

L'ACRGTTQ et l'Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure (AQEI) ont traversé un processus de regroupement qui s'est conclu le 18 février 2026 par la fusion officielle des deux associations, menant à la création d'une nouvelle entité au Registraire des entreprises du Québec, toujours sous le nom d'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTTQ).

Il était donc de mise d'en faire un numéro spécial dans CONSTAS pour souligner le déroulement de ce regroupement historique! Vous y lirez différents témoignages relatant l'histoire, les développements et les visées de cette fusion. Plusieurs acteurs clés, dont le président actuel du conseil d'administration, les présidents sortants et moi-même, vous raconterons les coulisses d'un moment phare pour l'industrie de la construction.

UN DOSSIER SPÉCIAL HYDRO-QUÉBEC

Ce numéro présente aussi un dossier spécial consacré à Hydro-Québec, un acteur incontournable du développement économique et énergétique du Québec.

Ce dossier propose un regard sur la vision portée par le Plan d'action 2035, qui trace la voie de projets majeurs et structurants pour les années à venir. Il aborde également l'évolution des modes collaboratifs, qui redéfinissent les façons de concevoir et de réaliser les projets, en misant sur une meilleure intégration des partenaires.

Nous explorons des initiatives concrètes visant à renforcer la capacité de l'industrie, notamment en matière d'innovation et de virage numérique. Une attention particulière est portée aux enjeux de main-d'œuvre, de santé et sécurité au travail et d'actions en matière de développement durable.

À mes yeux, ce dossier illustre bien l'importance de travailler collectivement pour répondre aux ambitieux défis énergétiques et infrastructurels du Québec.

LE BUDGET PROVINCIAL 2026-2027

Quelques semaines se seront écoulées entre le moment de la rédaction de ces lignes et le moment où vous les lirez, alors que la haute saison des travaux de génie civil et de voirie aura débuté.

Je souhaite revenir sur le dernier budget provincial déposé le 18 mars 2026.

L'ACRGTTQ reconnaît les interventions du gouvernement pour augmenter les investissements en infrastructures publiques, dans un contexte de finances publiques sous pression, marqué par un déficit de 9,9 G\$ et des incertitudes géopolitiques.

Bien que le Plan québécois des infrastructures atteigne désormais 167 G\$, avec une priorité accordée au secteur de la santé, les sommes prévues pour notre secteur demeurent disproportionnelles à la réalité du déficit de maintien des actifs.

Avec un ajout de 1,4 G\$, la part consacrée au réseau routier progresse peu, atteignant maintenant 35,7 G\$. Aucune enveloppe récurrente n'est allouée au maintien des actifs, alors même que près de la moitié du réseau est en mauvais état. Pourtant, les besoins sont bien réels.

Enfin, l'absence de fonds de prévoyance pour l'entretien préventif de nos infrastructures soulève des enjeux de pérennité.

L'ACRGTTQ entend donc porter les propositions émanant de son secteur, que ce soit en matière de collaboration, de transition technologique ou, entre autres, d'allègements réglementaires et administratifs afin d'alimenter la prévisibilité et la stabilité des chantiers.

J'entends mobiliser les gens faisant partie de notre industrie et promouvoir des avenues concrètes à court terme.

N'HÉSITEZ PAS À VOUS IMPLIQUER

Enfin, j'invite tous les membres de l'ACRGTTQ à s'engager dans les différents comités de l'Association. Si des enjeux ou des dossiers vous intéressent, de près ou de loin, je vous invite à le mentionner à la direction générale de votre association.

C'est en jouant un rôle au sein de l'Association que vous pouvez influencer les travaux et les représentations que nous effectuons en votre nom.

Je vous souhaite une bonne lecture. ■



M^e Caroline Amireault,
directrice générale
de l'ACRGTTQ



LA NOUVELLE ACRGTQ : AMPLIFIER LA VOIX DU SECTEUR GÉNIE CIVIL ET VOIRIE

L'ACRGQTQ ET L'AQEI ONT CHOISI DE FUSIONNER
POUR « PARLER D'UNE SEULE VOIX »

Le 18 février 2026, la fusion entre l'ACRGQTQ et l'Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure (AQEI) a donné naissance à la «nouvelle ACRGTQ». L'ambition? Gagner en influence et en crédibilité, du municipal aux grands chantiers.

PAR STEVE PROULX



*Les décideurs publics sont très contents de la fusion.
Et pour eux, on est un modèle à suivre.*

— Caroline Amireault

Jean-François Turgeon, président du conseil d'administration de la nouvelle ACRGTQ, décrit une évidence longtemps vécue, sans être réglée: «Les deux associations représentaient pour la plupart les mêmes membres, qui ont les mêmes objectifs, les mêmes défis.» La fusion, explique-t-il, vise à éliminer le doublement et à concentrer l'influence. «Plutôt que d'avoir deux associations qui ont des revendications qui sont souvent les mêmes, [on voulait] une seule voix plus forte, plus représentative.»

M^e Caroline Amireault, avocate, nouvelle directrice générale de l'ACRGQTQ, assume le rôle de déclencheur. Après 17 ans à la tête de l'AQEI, son arrivée à l'ACRGQTQ a accéléré l'histoire. «Je suis un peu la cause de ça!» lance-t-elle. Quinze minutes après l'annonce de son départ de l'AQEI, se souvient-elle, les administrateurs ont demandé qu'on teste la faisabilité d'une fusion.

Sur le terrain, les missions étaient déjà entremêlées. L'ACRGQTQ portait historiquement les grands travaux, l'AQEI avait développé une expertise serrée dans le milieu municipal. Mais, dans les faits, «on se dédoublait», reconnaît M^e Amireault, sur des dossiers comme les normes, les coûts, le camionnage ou les relations avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable. La fusion veut transformer ce doublon en levier.

L'effet est aussi mathématique. L'ACRGQTQ comptait environ 650 entreprises membres et l'AQEI, environ 220, dont une forte proportion déjà affiliée à l'ACRGQTQ. «Cette fusion nous permettra peut-être d'atteindre les 800 membres!» projette M^e Caroline Amireault. Dans un secteur qui regroupe entre 2300 et 2700 entreprises en génie civil et voirie au Québec, la masse critique change le rapport de force.

LES 100 PREMIERS JOURS: CIMENTER L'UNITÉ

Dès le départ, le premier chantier a été politique et symbolique: installer l'unité, sans laisser planer l'impression d'une absorption. Jean-François Turgeon parle d'un réflexe de base: «S'assurer du ralliement des deux associations à un haut niveau» et éviter toute idée de scission.

Concrètement, 7 sièges sur 25 au conseil d'administration ont été réservés à des représentants issus de l'AQEI, dont deux postes à l'exécutif. Un comité de gouvernance a aussi été mis sur pied pour revisiter les façons de faire. «Nous étions prêts à revoir nos façons de faire dans le but de nous améliorer en conservant les meilleures pratiques des deux organisations», dit M. Turgeon.

À la direction générale, l'automne a été occupé par la mécanique de fusion: rencontres de comités, assemblées générales extraordinaires, arrimage des équipes. Puis, très vite, retour au nerf du métier: le terrain politique. M^e Amireault retient surtout la réaction des décideurs: «Ils sont très contents de la fusion. Et pour eux, on est un modèle à suivre.»

La fusion apporte aussi des outils. L'intégration du personnel de l'ACRGQTQ et de l'AQEI renforce les expertises internes. Parmi les gains, une plateforme de formation prête à l'emploi. «Ça donne une source de revenus qui est récurrente en plus», souligne M. Turgeon.

Les échos des membres, jusqu'ici, sont positifs. M^e Amireault note toutefois une condition claire: la nouvelle ACRGTQ devra démontrer qu'aucun segment n'est négligé, du municipal aux grands travaux, en passant par la signalisation. Jean-François Turgeon résume l'état d'esprit: «Cette année, c'est une année de transition.»



LOCATION ORLÉANS INC.
25 ANS

Location Orléans, une Cie québécoise fière de vous accompagner dans vos projets depuis 2000. La qualité de nos équipements et le professionnalisme de notre équipe font de nous une référence dans le domaine.



Roulottes de chantier - conteneurs à déchets - conteneurs d'entreposage - conteneurs bureau






4000, BOULEVARD SAINTE-ANNE,
QUÉBEC (QUÉBEC) G1E 3M5
☎ 418 661-4411
locationorleans.ca

DES DOSSIERS MAJEURS

Au-delà de l'organigramme, la nouvelle ACRGTQ veut participer au débat public sur des enjeux structurants.

Le premier est celui des infrastructures vieillissantes. Routes, infrastructures d'eau municipales, ponts, transports structurants: plusieurs actifs construits massivement dans les années 1950 à 1970 arrivent en fin de vie en même temps. «Le déficit de maintien d'actifs ne fait que croître», indique Caroline Amireault. L'objectif est de faire de cet enjeu un chantier collectif.

M. Turgeon insiste sur la crédibilité du message et sur l'importance d'une parole de coalition, pour éviter d'être réduit à une simple revendication d'entrepreneurs. «Le but, ce n'est pas de s'enrichir avec ça. C'est surtout que le Québec ne s'appauvrisse pas.»

Par ailleurs, l'ACRGTTQ devra poursuivre son étroite collaboration avec Hydro-Québec afin d'accélérer la réalisation d'infrastructures énergétiques stratégiques. La mise en place du Plan d'action 2035 contribue à la transition verte et durable, à la compétitivité économique du Québec et à la mise en œuvre efficace de projets structurants partout sur le territoire. Cette vision ne peut être réalisée sans l'expertise terrain des membres de l'ACRGTTQ.

Enfin, autre dossier d'importance: les suites à donner à l'enquête de la coroner M^{re} Andrée Kronström, concernant quatre décès survenus sur différents chantiers, dont deux signaleurs routiers et un décès lié à une excavation de tranchée. M^{re} Amireault mesure l'onde de choc: «Je n'ai jamais vu une enquête de coroner se pencher sur quatre décès en même temps.» Pour l'industrie, l'enjeu sera l'impact sur les pratiques, les obligations et la culture de santé et sécurité.

À ces priorités s'ajouteront les débats législatifs à venir, notamment sur l'adoption et les retombées du projet de loi n°5 visant à accélérer l'octroi d'autorisations requises pour la réalisation de projets prioritaires et d'envergure nationale ainsi que les discussions sur les relations de travail en construction.

SE REGROUPER POUR MIEUX BÂTIR

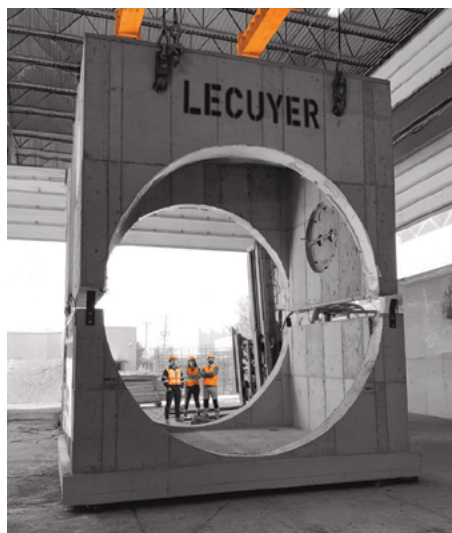
La fusion ACRGTQ-AQEI n'est pas qu'un exercice administratif. C'est un pari sur l'unité, la cohérence et la capacité d'agir.

Caroline Amireault le dit avec franchise: «Pour réussir ma job, j'ai besoin des membres. J'ai besoin qu'ils s'engagent. Je suis également convaincue du soutien qui sera apporté par l'équipe interne». Jean-François Turgeon évoque une année chargée, mais stimulante, parce qu'elle ouvre un espace concret pour «contribuer à améliorer les choses» et «faire avancer les dossiers».

Si la nouvelle ACRGTQ réussit son pari, elle pourra démontrer qu'une industrie est capable de se rassembler, de parler d'une seule voix et d'influencer des décisions qui servent le bien commun. ■

Plutôt que d'avoir deux associations qui ont des revendications qui sont souvent les mêmes, [on voulait] une seule voix plus forte, plus représentative.

— Jean-François Turgeon



La force du béton, l'humain en plus.

Produits préfabriqués en béton :

- Égout et aqueduc
- Unité de traitement des eaux pluviales
- Électrique et télécommunication



Une
entreprise
familiale
depuis

70
ans



JAMAIS À L'ARRÊT.

Gardez votre entreprise au sommet de sa performance avec les équipements de construction John Deere éprouvés et le soutien à vie de Brandt.

Gamme complète

Trouvez la machine qu'il vous faut pour compléter votre flotte chez Brandt : excavatrices, niveleuses, chargeuses et plus encore.

Technologie de pointe

Avec plus de 15 ans d'expérience en technologie de construction, Brandt s'assurera que votre technologie vous amène à un niveau supérieur.

Support 24h/24, 7j/7, 365j

Avec Brandt, vous bénéficiez de plus de 100 emplacements de service, de techniciens mobiles et des pièces dont vous avez besoin, quand vous en avez besoin.

Votre temps c'est de l'argent et nous ne perdrons ni l'un ni l'autre. ►

Trouvez votre concessionnaire Brandt ou contactez-nous dès maintenant sur **brandt.ca/never-idle**

brandt.ca/never-idle
1-888-227-2638



Brandt



FUSION ACRGTQ—AQEI : LES COULISSES D'UN REGROUPEMENT GAGNANT—GAGNANT

DEUX PRÉSIDENTS RACONTENT COMMENT L'ACRGTO ET L'AQEI ONT UNI LEURS FORCES

De gauche à droite : Jean-François Turgeon, président du conseil d'administration de la nouvelle ACRGTQ ; Steve Bastien ; Dominic Martel ; M^{re} Guy Gilain ; Etienne Lacombe, président sortant de l'AQEI ; M^{re} Caroline Amireault, avocate et directrice générale de l'ACRGTO ; Marc Joncas, président sortant de l'ACRGTO ; David Hamel ; M^{re} Pierre Hamel ; Frédéric Cliche ; Mathieu Collin.
Absents sur la photo : Jean-Francois Guindon, Éric Labonté et Mathieu Tremblay

En février dernier fusionnaient l'ACRGTO et l'Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure (AQEI) ; un moment clé dans l'histoire de l'industrie de la construction québécoise. Les présidents sortants du conseil d'administration (CA) des deux organisations, Marc Joncas et Etienne Lacombe, nous font entrer dans les coulisses de ce regroupement.

PROPOS RECUEILLIS PAR STÉPHANE DESJARDINS



CONSTAS: À quel moment avez-vous senti la faisabilité d'un tel rapprochement?

Marc Joncas: Cela faisait 10 ans que je siégeais au CA de l'ACRGQTQ, et cette question revenait quelques fois. Surtout que nous intervenions souvent sur les mêmes dossiers. Nous voyions que l'AQEI grandissait et faisait bonne figure. Et lorsque notre directrice générale, Gisèle Bourque, a annoncé son départ, nous avons saisi l'opportunité d'embaucher Caroline Amireault, qui dirigeait alors l'AQEI.

Etienne Lacombe: Pour ma part, j'étais président par intérim quand le projet a refait surface. L'AQEI avait une expertise solide, un rayonnement bien établi et une crédibilité reconnue, mais faisait face à certains défis. Après de sérieuses discussions entre nous au CA, nous avons décidé de former un comité de regroupement pour vraiment prendre le pouls. Je suis donc allé rencontrer Marc, le président du CA de l'ACRGQTQ. Dès la première poignée de main, j'ai senti une ouverture sincère de sa part. Pour nous, il n'était pas question de disparaître au sein d'une plus grosse organisation. Il fallait que ça nous convienne. Marc m'a fait comprendre qu'on aurait notre place.



Etienne Lacombe et Marc Joncas, présidents sortants du CA respectivement de l'AQEI et de l'ACRGQTQ

 **inter
projet**
génie civil
infrastructures
industrielles

- Travaux maritimes
- Ouvrages d'art
- Aménagement
- Bâtiments
- Structures d'acier | béton
- Projets industriels
- Clôtures spécialisées

solide
sur toute
la ligne

Licence RBQ : 8268-4119-50

CONSTAS: À l'ACRGQTQ, comment avez-vous réagi?

M.J.: J'ai tout de suite mis le conseil de direction dans le coup. Tout le monde appréciait le côté gagnant-gagnant de ce projet. Et Caroline Amireault avait l'expertise comme dirigeante.

CONSTAS: Quelles ont été les étapes suivantes?

M.J.: Nous nous sommes assis, Etienne, Caroline et moi, dans un restaurant du Dix-30, à Brossard. Nous avons échangé sur nos attentes, reconnu nos spécificités. L'AQEI est très présente dans le monde municipal, alors que l'ACRGQTQ est proche du ministère des Transports et d'Hydro-Québec. Nous avons rapidement saisi nos complémentarités: l'ACRGQTQ a une forte expertise en relations de travail; l'AQEI se distingue en signalisation et en infrastructures souterraines, et ils ont un programme de formation exceptionnel.

E.L.: L'ambiance était très détendue lors de notre rencontre au restaurant. Nous avons rapidement compris que nous serions plus forts en étant unis. Nous avons formé un comité de cinq personnes de chaque côté, pour peaufiner les détails, et embauché un modérateur. Je me devais de faire reconnaître tout le travail accompli par l'AQEI, la crédibilité qu'elle avait bâtie au fil des ans, et d'en assurer la pérennité dans le futur à travers les négociations. J'ai toujours respecté l'ACRGQTQ; ils ont quand même 83 ans d'histoire! J'ai senti le même respect de leur part.

CONSTAS: Il faut du courage et du leadership pour piloter une telle démarche. Comment avez-vous rallié votre monde?

M.J.: C'était peut-être plus facile de notre côté. Je leur ai dit que nous étions ouverts à tout, mais qu'il fallait conserver le nom de l'ACRGQTQ, en raison de notre notoriété. Nous avons bien senti qu'ils craignaient d'être englobés dans un milieu de grandes entreprises. Nous leur avons répondu que l'ACRGQTQ compte de nombreuses PME, dont certaines siègent au CA.

Tout le monde s'est rapidement mis d'accord pour avoir des administrateurs provenant des deux associations au CA de la nouvelle entité. Nous voulions que ça marche. Nous avons mis notre ego de côté. Nous travaillons pour les entrepreneurs québécois.

E.L.: J'avais un appui très fort de mon CA. Ils ont cru en moi. Dans un projet de cette ampleur, le rôle d'un leader, c'est avant tout d'écouter. Tu ne peux pas imposer une direction en force. Il faut prendre le temps de comprendre les inquiétudes, les attentes et les aspirations de chacun. C'est en étant à l'écoute et en faisant preuve de transparence qu'on crée un climat de confiance. Au fil des discussions, nous avons senti leur sincérité et leur volonté réelle de bâtir quelque chose de durable.

CONSTAS: Quels étaient les principaux défis?

M.J.: Comme l'AQEI ne voulait pas perdre son identité, nous avons instauré des sous-comités de travaux municipaux et de signalisation, chacun relevant d'un membre au CA. Il fallait asseoir cette représentativité.

E.L.: Ils ont rapidement constaté notre dynamisme et compris que nous tenions à préserver ce qui faisait notre force. L'un des défis était de maintenir une proximité réelle avec nos membres, même au sein d'une organisation plus grande. C'était essentiel pour nous.

CONSTAS: Et les membres?

M.J.: De notre côté, le projet a été accepté sans opposition. Notre capacité financière représentait un excellent argument, et ils ont vu la place qu'ils auraient dans la nouvelle instance.

E.L.: Nous avons pris l'exercice très au sérieux et livré un message convaincant, solide et rassurant. La fusion permettait d'éliminer plusieurs dédoublements: nos membres contribuaient financièrement à deux organisations distinctes. Finalement, le gros bon sens a parlé.



Un seul arrêt pour tous vos besoins!

Carburant	Antigel
Lubrifiant	Liquide lave-glace
FED	Solvant
Propane	

harnoisenergies.com
1 800 363-2712



CONSTAS: Quel est votre message d'avenir?

M. J.: Nous sommes plus forts unis que séparés. Notre voix porte plus loin. Les politiques et les donneurs d'ouvrage nous le confirment. Les gens vont voir que les dossiers avancent plus rapidement. Nous aurions dû prendre cette décision il y a longtemps! Et nous devrions envisager d'autres regroupements...

E. L.: Les planètes étaient alignées pour assurer la continuité. Nous rayonnons davantage avec de plus gros moyens. Nous avons élargi les services aux membres. Nous travaillons avec des gens respectueux, intelligents, talentueux. Nous amenons de la profondeur et du dynamisme à une organisation déjà très solide. Tout le monde y gagne. ■

UNE FUSION STRATÉGIQUE POUR RENFORCER LE SECTEUR DE LA CONSTRUCTION

La fusion entre l'ACRGQTQ et l'AQEI marque un tournant majeur pour la construction au Québec. David Hamel, vice-président développement des affaires chez Soleno et président du comité des membres associés de l'ACRGQTQ, nous parle de son rôle dans ce rapprochement.

«Mon rôle a été de faire profiter le projet de mon expérience des deux associations afin de créer une nouvelle ACRGTQ plus forte», explique-t-il. La complémentarité des organisations était évidente, selon lui: l'ACRGQTQ excellait auprès des grands donneurs d'ouvrage, tandis que l'AQEI dominait au municipal, en signalisation et en formation.

Ce regroupement crée ainsi une voix unique qui couvre l'ensemble du secteur. «Ça va clarifier notre discours», souligne M. Hamel. La fusion apporte en outre une meilleure représentativité permettant de mieux définir les différents types de membres associés. «Nous serons en mesure de classer les membres associés en fonction de leurs expertises», dit-il.

David Hamel insiste sur l'importance de l'innovation portée par les membres associés. «L'innovation vient souvent des membres associés, des fabricants, qui apportent de nouvelles solutions», affirme-t-il. Cette innovation devient essentielle pour réduire les coûts et les impacts des grands travaux.

«La fusion ACRGTQ-AQEI promet un écosystème de construction québécois plus fort, innovant et uni, où chaque acteur de l'industrie y occupe une place», conclut M. Hamel.

SOSEQUIPMENT

ÉLEVATION | MANUTENTION | ACCESSOIRES

CAMION NACELLE DE 88 PIEDS

Disponible à la vente et à la location

Nos camions nacelles offrent la
plus grande hauteur de travail et
la **plus grande portée horizontale**
sur un camion de **classe 5**.

- ✓ Panier en fibre de verre
- ✓ Déploiement ultra-rapide
- ✓ Nivellement automatique
- ✓ Rotation de tourelle à 360°
- ✓ Élimine les frais de transport

**FINANCEMENT
DISPONIBLE**



CONTACTEZ NOTRE ÉQUIPE
1 833 360-3330

GRAND DOSSIER HYDRO-QUÉBEC



CONSTRUIRE ENSEMBLE

ACRGTO



UN PLAN AMBITIEUX POUR L'AVENIR ÉNERGÉTIQUE DU QUÉBEC

Hydro-Québec nous présente
sa feuille de route.
p. 16

UN ENGAGEMENT NON NÉGOCIABLE POUR LA SÉCURITÉ SUR LES CHANTIERS

L'approche SST d'Hydro-Québec place
l'humain au centre des décisions.
p. 20

L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DES CHANTIERS D'HYDRO-QUÉBEC : DE LA PLANIFICATION À L'EXÉCUTION

Avant la première pelle, chaque projet
passe par une analyse rigoureuse
des risques environnementaux.
p. 26

HYDRO-QUÉBEC ET LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES : CONSTRUIRE L'AVENIR ÉNERGÉTIQUE EN PARTENARIAT

L'approche d'Hydro-Québec dans
la conception de ses grands projets
avec les nations et communautés
autochtones sur le territoire.
p. 32

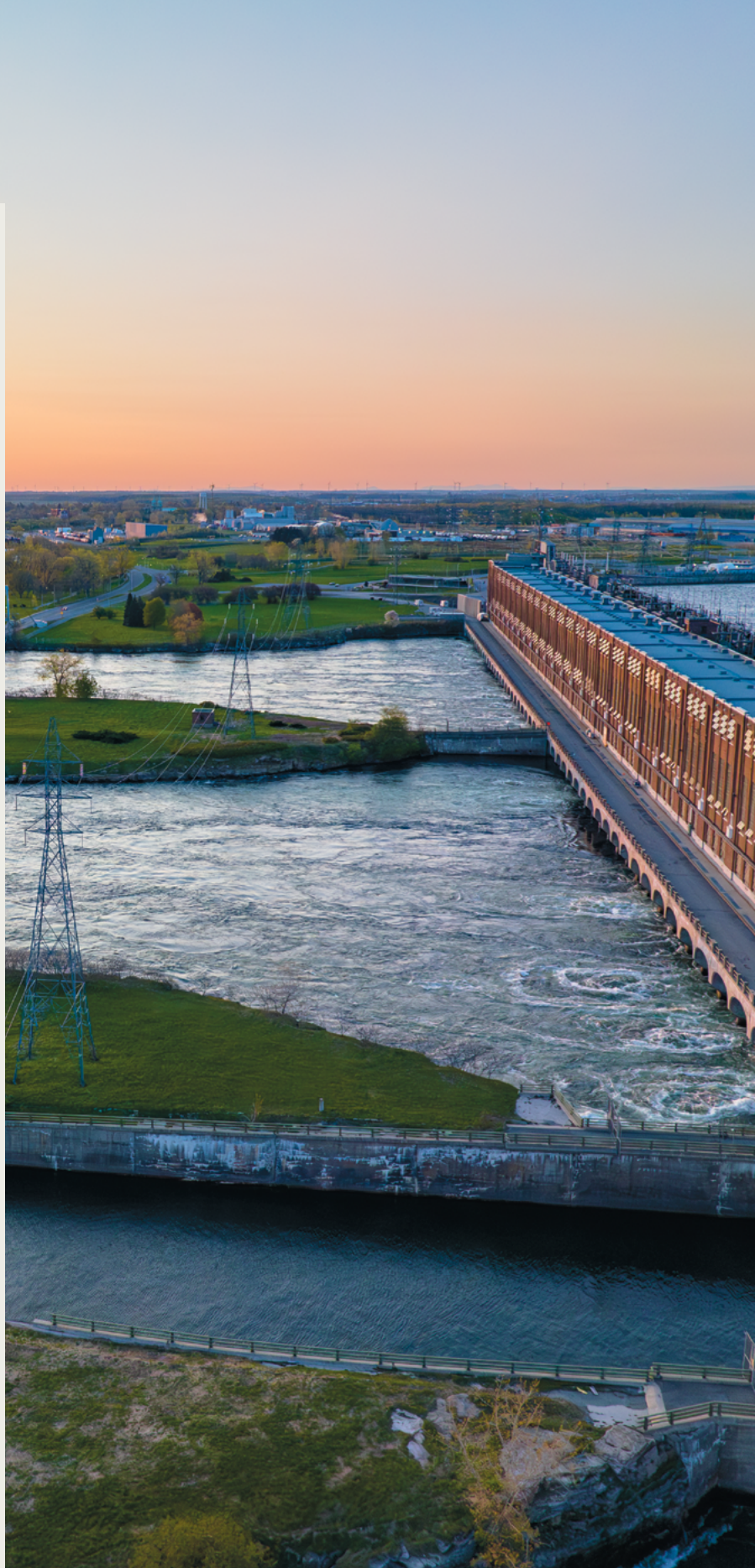
L'INNOVATION, PASSAGE INCONTOURNABLE POUR HYDRO-QUÉBEC

Un virage numérique pour accélérer
la transition énergétique.
p. 36

UN PLAN AMBITIEUX POUR L'AVENIR ÉNERGÉTIQUE DU QUÉBEC

HYDRO-QUÉBEC NOUS
PRÉSENTE SA FEUILLE
DE ROUTE

A



Centrale de Beauharnois

Avec son Plan d'action 2035, Hydro-Québec a pour ambition de décarboner le Québec. Une transition énergétique qui reste au centre de plusieurs grands chantiers, avec l'augmentation de la production d'énergie verte, une meilleure fiabilité du réseau et l'électrification des transports et des bâtiments.

PAR LEÏLA JOLIN-DAHEL

C'est pour contribuer à la réalisation de cette mission que Michel Bouchard a récemment été nommé vice-président, Projets de construction, à la société d'État. «La raison d'être du Plan est de soutenir la transition énergétique et la décarbonation du Québec et d'être à l'avant-garde pour les générations à venir.»

À ses yeux, le Plan devient une sorte d'étoile du Nord qui oriente et aligne les décisions à moyen et long terme. «Ça fournit encore plus de clarté sur les façons d'atteindre nos objectifs.»

Dans cette vaste stratégie, le mandat de son équipe consiste plus précisément à réaliser des projets de construction. Ses effectifs sont donc responsables de la réfection des barrages électriques, de l'amélioration des lignes de transport existantes et de la construction de nouvelles en fonction des différents besoins. «On se concentre sur notre système énergétique de base, à la grandeur du territoire québécois.»

Une meilleure fiabilité du réseau est essentielle pour la concrétisation des ambitions d'Hydro-Québec. «Notre plan amène davantage de capacités énergétiques. Il faut que le réseau de transport et de distribution soit en mesure de les soutenir de façon pérenne pour remplir nos obligations envers l'ensemble de la clientèle.» La société d'État compte ainsi déployer des équipements de pointe sur son réseau de distribution, incluant des poteaux de composite et des protections de conducteurs. Elle planifie aussi l'enfouissement de certaines lignes.

Et comme 40 % des pannes sont attribuables à la végétation, Hydro-Québec prévoit des travaux supplémentaires pour maîtriser la végétation située près de ses infrastructures et ainsi faire chuter le taux de pannes de 30 % d'ici 2028.

PHOTO : © HYDRO-QUÉBEC

SOLUTIONS DE MONITORING DE PREMIÈRE CLASSE

INSTRUMENTATION
GÉOTECHNIQUE
ET STRUCTURALE

CONTRÔLE ET SUIVI DES
VIBRATIONS ET DU BRUIT

geoinstruments.ca

GEO
INSTRUMENTS

UNE SOLIDE EXPERTISE

Depuis sa création en 1944, Hydro-Québec a chapeauté d'ambitieux chantiers à l'échelle provinciale. «Mais le Plan d'action 2035 en est un de classe mondiale. On est partis de nos bonnes pratiques existantes pour les améliorer. On prend par exemple l'expertise développée avec nos ingénieurs, nos professionnels et nos gestionnaires dans les projets réalisés à la Baie-James, qui ont encouragé le développement du Québec. Parfois, il s'agit seulement d'implanter certains systèmes plus rigoureux ou différents pour être en mesure de soutenir un plus grand volume.»

La société d'État utilise donc son savoir-faire historique comme levier pour augmenter son volume de projets d'année en année. Ainsi, d'ici 2035, elle a à son programme la production de 60 TWh additionnels, dont 40 % serviront au chauffage des bâtiments et à l'électrification des transports. Ces deux secteurs représentent aujourd'hui plus de la moitié des émissions de GES de la province. La production supplémentaire d'énergie sera également allouée à la décarbonation des industries, qui comptent pour le tiers des émissions actuelles, et ce, en remplaçant notamment des produits polluants par de l'électricité ou d'autres sources d'énergie renouvelables.

Hydro-Québec vise donc à ajouter plus de 10 000 MW de capacité éolienne d'ici 2035. Ce chantier sera géré en collaboration avec une autre équipe que celle de M. Bouchard, mais ces travaux sont complémentaires à la réalisation des ambitions de la société d'État.

C'est pour répondre à cette hausse de production qu'Hydro-Québec prévoit d'augmenter la puissance de ses centrales actuelles, tout en créant de nouvelles infrastructures, dont une centrale à réserve pompée. Une transition qui passe aussi par l'intégration d'énergie solaire et de stockage supplémentaire par batterie. Une façon de compléter les investissements en éolien et en hydroélectricité.

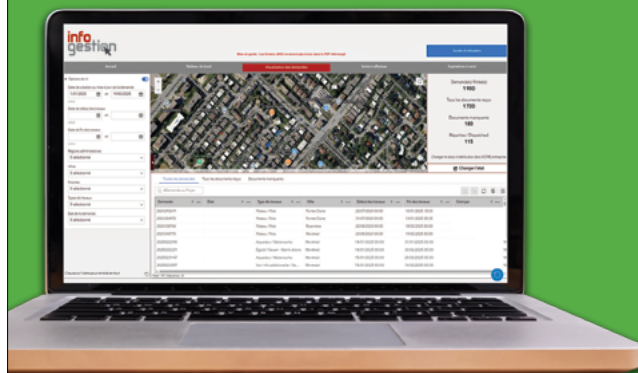
La raison d'être du Plan est de soutenir la transition énergétique et la décarbonation du Québec et d'être à l'avant-garde pour les générations à venir.

— Michel Bouchard

SUIVEZ TOUTES VOS DEMANDES INFO-EX EN UN CLIN D'ŒIL !

Simplifiez la gestion de vos demandes de plan et de localisation avec notre outil INFO-GESTION !

info
gestion



- **GAIN DE TEMPS :** Visualisez toutes vos demandes sur la même page.
- **ANTICIPATION :** Identifiez rapidement les demandes qui expireront prochainement.
- **CLARTÉ ET ACCESSIBILITÉ :** Retrouvez aisément les réponses et plans des propriétaires.
- **SIMPLICITÉ :** Une carte interactive des demandes pour une gestion efficace et visuelle.



Disponible pour tous nos membres.
Balayez pour en savoir plus!

VÉRIFIEZ ET CREUSEZ EN TOUTE SÉCURITÉ.

31% DES BRIS sont liés à l'absence d'une demande de localisation : évitez ces risques inutiles pour vous et vos sous-traitants!

info
excavation

Le Plan d'action 2035 permet [...] de nous structurer et de relever ensemble des défis plus grands.

— Michel Bouchard

PLUSIEURS LEVIERS

Mais Hydro-Québec n'agit pas seule. La société d'État s'appuie sur des contributions de l'ensemble de l'écosystème québécois.

Ainsi, pour pallier les défis de main-d'œuvre, elle collabore avec ses partenaires afin de rendre le secteur plus attractif et aligner les plans de formation en fonction des besoins. «Et pas seulement ceux d'Hydro-Québec, mais aussi de l'ensemble de l'industrie», souligne Michel Bouchard.

Pour ce faire, elle a tissé des liens avec des organisations telles que l'ACRGTQ. «En ce qui concerne les besoins en main-d'œuvre, on discute avec la Commission de la construction du Québec (CCQ) et différents ministères, rappelle Michel Bouchard. On s'assure que les impératifs en matière de formation sont soutenus afin que toutes ces personnes soient prêtes à travailler avec nous.»

Des changements qui transforment aussi la nature des accords passés avec les entreprises du secteur. «On continue notre mode d'exécution traditionnel forfaitaire pour nos besoins de base. Mais on adopte de plus en plus une approche contractuelle collaborative.» Par exemple, Hydro-Québec entrevient l'octroi de contrats à plus long terme dans la réalisation de certaines activités. «On fait ça avec nos turbineurs, avec la mécanique lourde. Et on commence à le faire avec les contrats d'installation. Ces ententes donnent de la visibilité pérenne à un partenaire. Ça lui est utile à la fois pour bien structurer sa croissance et aussi pour bien nous servir. Et collaborer longtemps avec une même organisation permet de développer de l'efficacité.»

Hydro-Québec désire également faciliter la tâche à ses partenaires du secteur privé en optant pour une planification ouverte, leur offrant une meilleure idée de l'état du réseau et de son évolution. Une approche collaborative agissant comme levier pour innover. «À l'heure actuelle, notre industrie de la construction n'est pas forcément à l'avant-plan en termes d'innovations. Mais le Plan d'action 2035 permet justement de nous structurer et de relever ensemble des défis plus grands.»

Des retombées qui touchent non seulement le secteur de la construction, mais aussi l'intégralité de la main-d'œuvre participant à la réalisation de projets d'envergure au Québec. «On souhaite que l'ensemble des talents puissent aller chercher une expertise qui servira de levier économique pour le Québec.» ■



Michel Bouchard, vice-président,
Projets de construction pour Hydro-Québec



AGA assurances collectives a récemment fait l'acquisition des activités d'assurance collective de Groupe financier Powers, fournisseur des membres de l'ACRGTQ.

Nous sommes ravis de poursuivre cette collaboration et de vous offrir « le meilleur des gens et de la technologie » pour vos besoins en avantages sociaux.

POUR EN SAVOIR PLUS, VISITEZ AGA.CA



AGA
ASSURANCES
COLLECTIVES

LE MEILLEUR DES GENS
ET DE LA TECHNOLOGIE

Montréal ■ Québec ■ Toronto ■ Calgary ■ Vancouver

UN ENGAGEMENT NON NÉGOCIABLE POUR LA **SÉCURITÉ** SUR LES CHANTIERS

L'APPROCHE SST
D'HYDRO-QUÉBEC PLACE
L'HUMAIN AU CENTRE
DES DÉCISIONS

S



Travaux de maintenance : remplacement d'isolateurs



PHOTO : © HYDRO-QUÉBEC

Depuis sa création, Hydro-Québec a toujours accordé une priorité à la santé et sécurité au travail (SST). Afin de poursuivre sa prévention des risques dans ses ambitieux projets, la société d'État continue d'innover en misant sur la collaboration avec ses partenaires.

PAR LEÏLA JOLIN-DAHEL

« Dans la dernière année, nous avons dressé un constat de notre performance pour savoir où nous en étions en matière de SST sur nos chantiers », explique Michel Bouchard, vice-président, Projets de construction à Hydro-Québec.

Dans le but d'améliorer ses processus, la société d'État s'est donc inspirée des normes les plus élevées à l'échelle internationale. « On a regardé ailleurs dans le monde ce que les meilleurs avaient instauré pour se mettre à leur niveau. Par exemple, les entreprises du secteur de la pétrochimie et les minières ont des résultats annuels très élevés en SST. Ces grands donneurs d'ouvrage ont fait d'importants investissements axés sur le long terme. »

Pour Michel Bouchard, la priorité accordée à la SST est non négociable, car elle vient de pair avec la réussite. « Quand tu es excellent dans ce domaine, tu le deviens aussi dans tes projets parce que tu es exceptionnel en planification et en organisation. Si tu améliores seulement ton produit final en chantier, tu n'égaleras jamais les performances des meilleurs au monde. »

Qu'il s'agisse d'organisations ou de sous-traitants, ce sont des partenaires à part entière dans la réalisation de nos projets.

— Michel Bouchard

UNE PRIORITÉ DE A À Z

Dès la conception de nouveaux projets, la question de la SST doit être au cœur des décisions, fait valoir Michel Bouchard. Ainsi, lors de l'élaboration des processus liés à un chantier, Hydro-Québec passe en revue les risques pour identifier ceux en lien avec la SST, l'exécution et l'environnement. «On y pense déjà, à savoir comment elle va se vivre, si elle est bien gérée. Certains risques ne peuvent pas être réduits à zéro, mais on vise leur meilleure mitigation possible.»

Une priorité qui doit également être au cœur des futures étapes du projet, incluant la méthodologie de construction, la construction elle-même et la mise en service de l'équipement. «Avec nos partenaires, on s'assure que le produit qu'on reçoit en chantier est déjà sécuritaire pour nos effectifs et que la méthodologie de construction ne pose pas de risques.»

DES PARTENAIRES CLÉS

Afin d'identifier la meilleure stratégie à adopter, Hydro-Québec mise sur une approche collaborative avec les entreprises sur ses chantiers, à chaque étape. «Qu'il s'agisse d'organisations ou de sous-traitants, ce sont des partenaires à part entière dans la réalisation de nos projets, rappelle Michel Bouchard. Ces personnes seront avec nous à la table à dessin pour analyser comment tout est pensé et pour déterminer si c'est optimal en matière de SST et d'efficacité.»

Hydro-Québec s'assure elle-même d'être un modèle à suivre pour ses collaborateurs, après leur avoir d'abord précisé ses attentes et ses objectifs en matière de SST. «On vise à utiliser les meilleures pratiques, sinon ça ne fonctionnera pas avec nos partenaires.»

Construisons
ensemble
votre sécurité
financière.

Profitez d'une offre avantageuse
exclusive aux membres de l'ACRGQTQ.

→ isabelle.labrie@bnc.ca

→ 418 654-2313



**FINANCIÈRE
BANQUE NATIONALE**
GESTION DE PATRIMOINE

LRM GROUPE FINANCIER
LABRIE-RHEAULT-MORENCY

Financière Banque Nationale – Gestion de patrimoine (FBNGP) est une division de la Financière Banque Nationale inc. (FBN) et une marque de commerce appartenant à la Banque Nationale du Canada (BNC) utilisée sous licence par la FBN. FBN est membre de l'Organisme canadien de réglementation des investissements (OCRI) et du Fonds canadien de protection des investisseurs (FCPI) et est une filiale en propriété exclusive de la BNC, qui est une société ouverte inscrite à la cote de la Bourse de Toronto (NA : TSX).

Des décennies d'expertise en hydroélectricité

Forte de décennies d'expérience et de solutions intégrées, Aecon accompagne ses clients de la phase de développement à la construction, pour livrer de grands projets d'infrastructures hydroélectriques parmi les plus ambitieux à l'échelle mondiale.



EN SAVOIR PLUS !

Balayez le code QR pour
découvrir l'expertise d'Aecon.



Travaux de maintenance : remplacement d'isolateurs

intervia 10
ans years

intervia.ca

514 543-8002

Montréal | Québec | Ottawa



Intervia, des services sur mesure, votre guichet unique en mobilité.

Études de circulation
et planification

Maintien de la
circulation
et gestion d'impacts

Relations avec la
communauté et
acceptabilité sociale

La promesse Intervia
sur vos grands projets c'est :



Prise en charge complète
de la mobilité et de la
gestion d'impacts.



Maîtrise de la structure
contractuelle des contrats
en mode alternatif.



Simplification et
vulgarisation des enjeux de
mobilité du projet.



Gestion des riverains et
parties prenantes.



Notre vision: avoir des attentes claires et travailler ensemble pour y arriver.

— Michel Bouchard

Il devient ainsi plus facile pour la société d'État de mobiliser ses partenaires pour respecter ces mêmes normes. «Et quand on est à la fois clairs et exemplaires sur ce qu'on souhaite, ça marche. On s'attend à ce qu'ils déploient les efforts requis pour atteindre nos objectifs. En parallèle, on adopte une approche collaborative et transparente à leur endroit.»

Par exemple, Hydro-Québec tient des rencontres bisannuelles avec l'ensemble de ses partenaires. «La dynamique des échanges sur la réalité du terrain et les points à améliorer est très bonne. On a même des entreprises qui viennent présenter leurs meilleures pratiques pour inspirer les autres.»

Les partenaires contribuent également à ce qu'Hydro-Québec adapte et revoie ses propres mécanismes SST. «Il y en a qui nous disent entre autres qu'une de nos demandes sur le plan commercial a des conséquences sur la performance SST. Ils nous proposent de modifier notre contrat pour améliorer le résultat du projet. Et, souvent, c'est l'ensemble du projet qui en bénéficie.»

La réalité sur le terrain amène parfois des imprévus, forçant les équipes à repenser leurs approches. «Il faut rester transparents et chercher ensemble des réponses. On ne peut pas simplement appeler nos partenaires et leur dire "corrige la situation parce qu'elle n'est pas sécuritaire". On doit s'asseoir ensemble, identifier le problème et trouver une solution commune.»

ATTEINDRE ENSEMBLE LES OBJECTIFS

Michel Bouchard voit la coopération comme essentielle à la réussite d'une approche sécuritaire pendant toute la durée d'un chantier. «Toutes nos hautes performances en SST sont le résultat d'une synergie avec tout un écosystème. Ce n'est jamais limité à un seul groupe ou à un seul individu. C'est notre vision: avoir des attentes claires et travailler ensemble pour y arriver.»

«La recette du succès en SST est garante de celle d'un projet. La collaboration et la confiance mutuelle sont les ingrédients d'un alignement au "nous" vers les objectifs. C'est le seul moyen d'y parvenir.» ■

**PROJETS MAJEURS.
DÉFIS COMPLEXES.
EXÉCUTION MAÎTRISÉE.**

Partout au pays, nos équipes contribuent au développement durable de l'énergie d'aujourd'hui et de demain. Des projets d'envergure, livrés avec rigueur, précision et fiabilité.

**LE PARTENAIRE D'EXCELLENCE,
POUR MIEUX BÂTIR**

EBC

PROJETS MAJEURS CIVIL
CIVIL
BÂTIMENT
INDUSTRIEL

Crédit photo : Site C - BC Hydro

A large floating eddy tower (flux tower) is positioned on a calm blue reservoir. The tower is a white platform with various scientific instruments mounted on it, including a tall mast with sensors and a black storage box. Yellow coiled hoses are visible on the platform. In the background, a small boat with three people in orange safety gear is on the water. The shoreline is a steep, rocky hill covered in dense green forest under a clear blue sky.

L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DES CHANTIERS D'HYDRO-QUÉBEC: DE LA PLANIFICATION À L'EXÉCUTION

AVANT LA PREMIÈRE PELLE, CHAQUE PROJET
PASSE PAR UNE ANALYSE RIGOUREUSE DES
RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

Tour à flux (eddy tower) sur quai flottant sur le réservoir de la Romaine-2



PHOTOS : © HYDRO-QUÉBEC



Céline Cusson, directrice Environnement
et développement durable pour Hydro-Québec

De la conception des projets à leur réalisation, Hydro-Québec intègre les enjeux environnementaux à différentes étapes de ses chantiers. Cette prise en compte repose sur un travail en amont, des pratiques encadrées sur le terrain et une collaboration étroite avec les entrepreneurs, dans un contexte de transformation des exigences.

PAR ELSA BOURDOT

UNE INTÉGRATION DÈS L'AMONT DES PROJETS

Avant même l'arrivée des équipes sur le terrain, les projets d'infrastructures portés par Hydro-Québec font l'objet d'un travail d'analyse environnementale qui en conditionne en partie la conception. Dans un contexte où les installations peuvent s'inscrire dans des milieux naturels sensibles, la capacité à anticiper les contraintes devient un élément déterminant.

Les premières phases de planification visent ainsi à documenter les caractéristiques des sites, à identifier les zones à risque et à évaluer les impacts potentiels des interventions. Ce travail alimente directement les choix techniques et amène la définition des modalités d'exécution en tenant compte des réalités du terrain.

«L'un des enjeux consiste à éviter que les contraintes environnementales soient découvertes tardivement, alors que les marges de manœuvre sont déjà réduites, souligne Céline Cusson, directrice Environnement et développement durable. Le travail en amont permet d'intégrer ces paramètres dans la conception même des projets.»

Au-delà de l'identification des contraintes, cette phase joue également un rôle de coordination entre les différents acteurs impliqués, en alignant les objectifs environnementaux sur les impératifs techniques et opérationnels.

DES PRATIQUES ENCADRÉES SUR LE TERRAIN

Une fois les travaux engagés, ces orientations se traduisent par la mise en œuvre de mesures concrètes sur les chantiers. Protection des milieux hydriques, gestion des sols, encadrement des matières résiduelles ou limitation des perturbations: autant d'interventions qui structurent le quotidien des équipes sur le terrain.

Dans les faits, ces pratiques ne s'appliquent jamais de manière strictement uniforme. Les conditions varient selon les sites, les saisons, ou encore la nature des travaux, ce qui implique des ajustements constants dans leur mise en œuvre.

«Les mesures prévues doivent être comprises et appliquées dans des situations qui ne sont jamais totalement identiques, indique Céline Cusson. Cela suppose une certaine autonomie dans la manière de les mettre en œuvre, tout en respectant le cadre établi.»

Cette variabilité des contextes confère aux chantiers une dimension opérationnelle où la lecture du terrain, au sens concret du terme, devient un facteur déterminant dans la qualité de l'exécution.



Ensemencement de touladis à la Romaine-1

L'un des enjeux consiste à éviter que les contraintes environnementales soient découvertes tardivement, alors que les marges de manœuvre sont déjà réduites.

— Céline Cusson



Tour à flux (eddy tower) en forêt

LE RÔLE OPÉRATIONNEL DES ENTREPRENEURS

Au cœur de ces dispositifs, les entrepreneurs occupent une position charnière. Chargés de l'exécution des travaux, ils sont les premiers responsables de la mise en œuvre effective des mesures environnementales.

Leur rôle implique non seulement de respecter les exigences définies en amont, mais aussi de les traduire en pratiques adaptées aux réalités du chantier. Cette translation entre cadre théorique et conditions réelles constitue à la fois un point de tension et un levier d'amélioration des pratiques.

«Il ne s'agit pas uniquement de suivre des consignes, mais de comprendre pourquoi certaines pratiques sont demandées et comment elles s'inscrivent dans l'ensemble du projet, précise Céline Cusson. Cette compréhension facilite leur appropriation sur le terrain.»

Dans cette perspective, la relation entre Hydro-Québec et ses partenaires entrepreneurs repose autant sur des obligations contractuelles que sur des échanges réguliers, qui donnent l'occasion d'ajuster les pratiques et de procéder à des retours d'expérience.

DES MÉCANISMES DE SUIVI EN CONTINU

Pour assurer la cohérence entre les intentions formulées en amont et leur mise en œuvre sur le terrain, des dispositifs de suivi sont déployés tout au long des chantiers. Des équipes spécialisées interviennent pour observer les pratiques, documenter les situations et signaler les écarts éventuels.

Ce suivi s'inscrit dans une logique autant d'accompagnement que de contrôle. Il ouvre la voie au maintien d'un lien entre les exigences définies en phase de planification et les conditions réelles d'exécution.

«Le suivi ne consiste pas uniquement à vérifier la conformité, il consiste aussi à comprendre les conditions dans lesquelles les travaux sont réalisés, explique Céline Cusson. Cela permet d'ajuster certaines mesures lorsqu'elles ne sont pas adaptées au contexte.»

En ce sens, le chantier devient aussi un espace d'apprentissage, où les pratiques peuvent évoluer au fil des observations et des ajustements opérés.

Ma santé, ma sécurité... Ma référence en SST !



**CONSULTEZ
NOS CONSEILLERS !**

asp-construction.org



CES ÉVOLUTIONS DONNENT LA POSSIBILITÉ À LA FOIS DE MIEUX DOCUMENTER LES INTERVENTIONS ET DE STRUCTURER LES RETOURS D'EXPÉRIENCE, TOUT EN FACILITANT LEUR TRANSMISSION ENTRE LES DIFFÉRENTS PROJETS.

L'APPORT PROGRESSIF DE L'INNOVATION

Dans ce cadre, l'innovation intervient moins comme une rupture que comme un prolongement des pratiques existantes. Elle se manifeste notamment dans les outils de suivi, les dispositifs de collecte de données ou encore les méthodes d'analyse des impacts.

Ces évolutions donnent la possibilité à la fois de mieux documenter les interventions et de structurer les retours d'expérience, tout en facilitant leur transmission entre les différents projets.

Elles contribuent ainsi à une forme de capitalisation des connaissances issues du terrain.

«Les outils évoluent, notamment pour faciliter la collecte et le partage d'information sur les chantiers, indique Céline Cusson. Cela permet d'avoir une vision plus précise des situations et d'intervenir plus rapidement lorsque nécessaire.»

L'utilisation, désormais généralisée, d'outils numériques réside dans un mouvement plus large de transformation des pratiques dans le secteur de la construction.

UNE ÉVOLUTION DES PRATIQUES ATTENDUE

À mesure que les exigences environnementales se renforcent, les pratiques de chantier sont amenées à évoluer. Cette transformation ne repose pas uniquement sur l'introduction de nouveaux outils ou de nouvelles normes, elle repose aussi sur une évolution des modes de travail et des réflexes professionnels.

Pour les entrepreneurs, cette dynamique implique une adaptation progressive, qui passe par l'intégration plus systématique des enjeux environnementaux dans l'organisation des chantiers. Elle suppose également une capacité à composer avec des cadres en évolution.

«Les attentes évoluent, et les pratiques doivent suivre, observe Céline Cusson. Cela passe par une adaptation progressive, et aussi par une meilleure intégration des enjeux environnementaux dans les façons de faire.»

À travers ces ajustements successifs, la gestion environnementale tend à s'inscrire dans le fonctionnement courant des chantiers, au même titre que les autres dimensions opérationnelles. ■



Bâtir un monde meilleur avec le meilleur monde.

bpf.ca | 418 882-2205

 **BÉTON PRÉFABRIQUÉ FORTIER**

Nos produits

- Tuyaux et regards
- Ponts préfabriqués
- Ponceaux
- Murs de soutènement

REDI-ROCK



Ensemencement de touladis à la Romaine-1

*Il ne s'agit pas
uniquement de suivre
des consignes, mais
de comprendre pourquoi
certaines pratiques sont
demandées et comment
elles s'inscrivent dans
l'ensemble du projet.*

— Céline Cusson

Livraisons sur chantier!

DUPUIS

351-9950 pcdupuis.ca

L'ÉNERGIE que je recherche depuis 1953!

DIESEL MAZOUT LUBRIFIANTS PROPANE



Entrepreneur cri au chantier Eastmain-1-A-Sarcelle-Rupert

HYDRO-QUÉBEC ET LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES : CONSTRUIRE L'AVENIR ÉNERGÉTIQUE EN PARTENARIAT

**L'APPROCHE D'HYDRO-QUÉBEC DANS LA CONCEPTION
DE SES GRANDS PROJETS AVEC LES NATIONS ET
COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES SUR LE TERRITOIRE**

À la Baie-James, la centrale Eastmain-1 fait partie d'un territoire habité depuis des millénaires. Conçu en collaboration avec la Nation crie dans le sillage de la Paix des Braves et intégré au complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert, l'aménagement de la centrale repose sur un concept clé: réfléchir aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques de manière indissociable depuis le début de l'élaboration du projet.

PAR ANNE GENEST

Avant les années 2000, certains grands chantiers énergétiques se sont déployés sans que les populations concernées soient pleinement associées aux décisions. Cette réalité ne tient plus. Au Québec, la transition énergétique s'accompagne d'un changement de posture: les Premières Nations et les Inuit sont non seulement consultés, mais se voient désormais offrir de devenir partenaires des projets de nouvelles installations énergétiques d'envergure.

REBÂTIR DES RELATIONS

À Hydro-Québec, cette évolution réside dans une démarche structurée de réconciliation. «Les dynamiques entre Hydro-Québec et les peuples autochtones ont parfois été complexes», rappelle Émilie Sénéchal, cheffe Relations avec les Premières Nations et les Inuit.

Depuis deux ans, l'organisation revoit ses pratiques. Plus d'une centaine de représentants et de représentantes des Premières Nations et des Inuit ont été rencontrés, lors d'une trentaine d'échanges à travers le Québec, afin de mieux comprendre les attentes des milieux concernés.



Émilie Sénéchal, cheffe Relations avec les Premières Nations et les Inuit pour Hydro-Québec

Un constat s'impose: la réconciliation ne saurait se limiter à l'aspect économique. «Elle doit aussi être environnementale et sociale», insiste-t-elle.

Cette approche implique une attention renouvelée aux milieux, à la biodiversité et aux usages. Surtout, elle assure une réelle participation des communautés concernées à la discussion: il ne s'agit plus pour elles d'intervenir une fois les décisions prises, mais de participer en amont de celles-ci, lors du développement des projets.

CONSTRUIRE LA CONFIANCE

Ce changement transforme en profondeur les façons de faire. «La confiance ne se construit pas dans un bureau: elle se bâtit sur le terrain, au cœur des communautés», souligne Émilie Sénéchal.

La présence, l'écoute et la reconnaissance des savoirs locaux deviennent centrales. Les peuples autochtones participent désormais activement aux démarches, non seulement comme partenaires, comme travailleurs, comme entrepreneurs, mais aussi comme détenteurs d'une connaissance fine du territoire.

La participation en amont joue un rôle déterminant. «En travaillant ensemble dès le début, on obtient un meilleur projet, qui bénéficie à tous et à toutes», explique-t-elle.

Les études sur les questions environnementales peuvent ainsi être menées conjointement, les enjeux discutés tôt, les impacts anticipés collectivement. Si cette approche demande du temps, elle permet d'éviter des impasses et renforce la solidité des décisions.

UN EXEMPLE STRUCTURANT: EASTMAIN

Le complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert en donne une lecture concrète. Réalisé en collaboration avec la Nation crie, il relève d'un dialogue continu. Les études menées en amont et les suivis écologiques, déployés sur plus de 15 ans, traduisent une volonté claire: inscrire les aménagements dans une relation durable avec le milieu.

Ce type de réalisation montre qu'on peut concevoir autrement les grands développements énergétiques. Non pas en cherchant à atténuer des impacts une fois les décisions prises, mais en intégrant dès le départ les dimensions sociales, environnementales et économiques.

DES RETOMBÉES CONCRÈTES

Au-delà du dialogue, les retombées se manifestent de manière tangible. Elles prennent forme dans des parcours professionnels, dans des entreprises qui émergent, dans des compétences qui se développent sur le territoire.

Hydro-Québec s'est engagée à investir 1,5 G\$ de 2025 à 2029 en contrats auprès d'entreprises autochtones. Un levier important pour soutenir le développement économique et structurer un tissu entrepreneurial au sein des communautés.

Sur le plan de la main-d'œuvre, l'organisation mise sur un accompagnement personnalisé. Des équipes qui y sont affectées soutiennent les candidats à chaque étape: embauche, intégration, progression. L'objectif est clair: amener chacune et chacun à se projeter dans l'avenir et la durée.



FIERS BÂTISSEURS
DEPUIS 1975

— BÂTIMENT
— GÉNIE CIVIL
— ÉNERGIE

CONSTRUCTIONLFG.COM

CARLETON-SUR-MER | RIMOUSKI | QUÉBEC | SEPT-ÎLES | NEW RICHMOND



Aménagement de la Sainte-Marguerite-3

Dans plusieurs communautés, près de la moitié de la population a moins de 35 ans. Ce bassin représente un potentiel considérable. Encore faut-il créer des passerelles vers l'emploi.

Des programmes de formation, des bourses et des partenariats locaux contribuent à ce mouvement. Un fonds de 50 M\$ a été créé par Hydro-Québec afin de soutenir notamment la persévérance scolaire et des démarches éducatives. L'enjeu dépasse la participation ponctuelle: il s'agit de favoriser une autonomie réelle, en donnant l'occasion aux communautés de développer leur expertise et de porter leurs propres actions.

ALLER VITE, AUTREMENT

Dans un contexte d'urgence climatique, la pression pour accélérer les développements s'intensifie. Mais cette accélération ne doit pas se faire au détriment des liens. «Ça peut parfois sembler plus long au départ, mais en travaillant de manière proactive avec les communautés dès le début des projets, on gagne du temps et l'on obtient un meilleur résultat», souligne Émilie Sénéchal.

Cette façon de faire suppose des échanges ouverts et transparents, y compris sur les enjeux plus sensibles liés aux impacts passés. Les discussions ne se déroulent pas toujours sans heurts, mais elles sont nécessaires pour établir un lien profond.

Les consultations, les rencontres sur le terrain et les échanges avec les utilisateurs du territoire et les personnes aînées des communautés, par exemple, permettent d'ancrer les démarches dans une compréhension fine des réalités. L'acceptabilité sociale ne constitue plus une étape: elle forme désormais le socle des projets.

La confiance ne se construit pas dans un bureau: elle se bâtit sur le terrain, au cœur des communautés.

— Émilie Sénéchal

UNE TRANSFORMATION EN COURS

Cette transformation demande du temps. Elle repose sur l'écoute, l'apprentissage et l'ajustement. Mais elle ouvre une voie claire: celle d'un développement énergétique réalisé en collaboration étroite avec les communautés autochtones afin qu'elles puissent en retirer des bénéfices durables qu'elles pourront alors réinvestir selon leurs propres priorités.

Une manière de repenser, en profondeur, comment on mène les grands projets collectifs, c'est en les concevant non plus seulement par la consultation des communautés autochtones, mais bien par l'intégration de leurs réalités, de leurs expertises et de leur connaissance du territoire. ■

L'INNOVATION, PASSAGE INCONTOURNABLE POUR HYDRO- QUÉBEC

UN VIRAGE NUMÉRIQUE
POUR ACCÉLÉRER LA
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



Captation d'images 3D
au poste Frontenac

L'audacieux Plan d'action 2035 d'Hydro-Québec prévoit de nombreux projets et des objectifs plus qu'ambitieux. Pour atteindre les cibles stratégiques en matière de décarbonation et d'efficacité énergétique qu'elle s'est fixée, la société d'État mise sur un virage numérique et sur plusieurs innovations technologiques.

PAR MARIE-ÈVE MARTEL



Steve Chagnon, directeur Efficacité des projets de construction pour Hydro-Québec

PHOTOS : © HYDRO-QUÉBEC (PAGE DE GAUCHE), INRS (STEVE CHAGNON)

Quand on standardise des concepts et des éléments d'infrastructure sur nos différents postes de transport et nos lignes, on vient créer une répétitivité dans la manière dont c'est bâti et une prévisibilité dans l'entretien et le remplacement de leurs éléments.

— Steve Chagnon

«Le Plan d'action 2035 a généré une augmentation importante des projets à exécuter au cours des 10 prochaines années pour assurer la transition énergétique de la province», souligne Steve Chagnon, directeur Efficacité des projets de construction pour Hydro-Québec.

Il précise que le volume de projets prévu au cours de la prochaine décennie est de «deux à trois fois plus élevé» que ce qui a été réalisé annuellement au cours des dernières années.

Hormis leur nombre, la complexité grandissante des chantiers ou de leur environnement, la rareté de la main-d'œuvre et l'acceptabilité sociale des projets s'ajoutent aux défis à relever.

«En conséquence, cela nous amène à nous demander comment on peut bien faire les choses, renchérit M. Chagnon. On ne peut pas exécuter autant de projets d'envergure sans songer à innover.»

Parmi les avenues envisagées par la société d'État, on trouve la préfabrication et la standardisation des projets et leur modélisation par données.

PRÉFABRIQUER POUR MIEUX CONTRÔLER

L'industrie de la construction se tourne de plus en plus vers des modules préfabriqués pour gagner en temps et en efficacité sur les chantiers. Des sections entières d'un projet sont ainsi assemblées en usine, à l'abri des intempéries, puis transportées sur les chantiers pour y être installées.

«[La préfabrication] est un des grands leviers, reconnaît Steve Chagnon. C'est une tendance lourde qui permet d'améliorer la vitesse d'exécution en chantier. C'est une pratique qui réduit aussi les risques d'accident sur les chantiers, étant donné que les travaux sur ces modules sont faits dans un environnement plus contrôlé.»

Ce faisant, des chantiers échelonnés sur deux saisons en raison de la météo pourraient être réalisés plus rapidement puisqu'une partie des travaux aura été effectuée en amont, illustre le directeur.

Parmi des éléments pouvant être préfabriqués partiellement ou en entier, il mentionne les bases de béton, les structures d'acier de même que des panneaux de commande, des armoires ou des caissons.



Aménagement Manic-3

STANDARDISER: PLUS DE PRÉVISIBILITÉ

Les risques techniques sont aussi plus gérables dans un processus de préfabrication. Le tout se prête également mieux à la standardisation des projets, c'est-à-dire à utiliser les mêmes procédés ou à construire des infrastructures similaires.

«On apprend des premiers modules et on les reproduit, ce qui accélère la livraison des projets, relève Steve Chagnon. Ça nous permet aussi de prévoir à plus long terme ce dont on va avoir besoin et donc d'assurer de la prévisibilité et de la sécurité dans notre approvisionnement auprès de nos fournisseurs.»

Aussi bien la préfabrication que la standardisation des structures doivent devenir des «réflexes à l'interne» au sein de la société d'État, plaide Steve Chagnon. «On doit voir ce qui peut être répété dans nos pratiques. Ça nous apporte des gains, pas seulement sur un cycle de construction, mais aussi sur le cycle de vie de ce qu'on bâtit.»

«Quand on standardise des concepts et des éléments d'infrastructure sur nos différents postes de transport et nos lignes, on vient créer une répétitivité dans la manière dont c'est bâti et une prévisibilité dans l'entretien et le remplacement de leurs éléments», poursuit le gestionnaire.

Pour la main-d'œuvre, cela signifie aussi une standardisation de la formation et des procédures. Les mêmes outils peuvent être utilisés et les mêmes techniques de travail appliquées, ce qui ouvrira la voie à une plus grande productivité de la main-d'œuvre et à des économies d'échelle.

«La prévisibilité, au sens large, nous permet aussi de savoir combien une portion d'un poste de transformation nous coûte si elle est standardisée. Ce sera donc plus facile de prévoir les coûts et d'avoir des échéanciers plus précis.»

MODÉLISER POUR PLUS D'AGILITÉ

Depuis 2021, Hydro-Québec utilise également la modélisation des données du bâtiment (BIM).

Celle-ci a depuis été graduellement implantée dans les projets d'infrastructure de la société d'État pour « amorcer un virage numérique important en matière de conception, de construction et d'exploitation des infrastructures publiques, et ce, tout autant pour les bâtiments que pour les ouvrages de génie civil », indique-t-on à Hydro-Québec.

« C'est une méthode qui va bien au-delà du modèle 3D, insiste Steve Chagnon. C'est très humain. Ce qui fait le succès d'un projet à mes yeux, c'est la concertation des gens qui le planifient, le construisent et le mettent en service. »

La méthode BIM fait en sorte de mettre fin au travail en silo par les différents experts amenés à œuvrer sur un projet. « Ça facilite la compréhension commune du projet, et la modélisation le rend plus détaillé, plaide le directeur. Comme ça, on comprend et on prévoit davantage d'enjeux avant même d'arriver à l'étape d'exécution, ce qui nous permet de gérer certains risques en amont du projet. »

Instaurer une culture d'innovation est un travail quotidien. Il faut en parler régulièrement, sur toutes les tribunes et à tous les niveaux. Il faut aussi la systématiser et la mettre en action de façon continue.

— Steve Chagnon

LA MOBILISATION, LA CLÉ DE VOÛTE

En dépit de cette ambition et de la bonne volonté des donneurs d'ouvrage, l'innovation doit faire partie d'une culture qui part du sommet et se rend jusqu'à la base de l'organisation.

« Instaurer une culture d'innovation est un travail quotidien, reconnaît Steve Chagnon. Il faut en parler régulièrement, sur toutes les tribunes et à tous les niveaux. Il faut aussi la systématiser et la mettre en action de façon continue. »

« D'en parler, c'est une chose, mais la mise en place [de solutions innovantes] est primordiale pour atteindre nos objectifs », complète-t-il. ■

Aider nos clients à gérer les risques, les différends et l'incertitude

Depuis plus de 20 ans, HKA aide les entrepreneurs, donneurs d'ouvrage, promoteurs, et conseillers juridiques canadiens à naviguer à travers les pièges pouvant faire dérailler les projets de construction.

HKA emploie plus de 500 experts et consultants en construction à travers le monde, incluant 40 au Canada dont 18 au Québec, qui fournissent des conseils clairs et crédibles pour atténuer les différends de construction et offrent un soutien d'experts pour les résoudre en toute confiance.

Témoignage d'expert

Gouvernance de projets

Assistance en gestion de projets

Prévention des différends

Règlement des différends

Gestion des réclamations

Expertise en:

- Analyse de retards
- Analyse des perturbations et de la productivité
- Expertise technique en ingénierie et architecture



Montréal
Toronto
Mississauga
Calgary
Vancouver

HK>A

HKA.COM



Échange entre Sophie Larivière-Mantha et
Caroline Amireault dans le cadre du 1^{er} Colloque
infrastructure municipale de l'ACRGQTQ

INFRASTRUCTURES : PROBLÈME DE SOCIÉTÉ, SOLUTIONS COLLECTIVES

L'ORDRE DES INGÉNIEURS DU QUÉBEC RÉCLAME UNE MOBILISATION POUR OPÉRER UN VIRAGE MAJEUR DANS LA GESTION DES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES

En mars dernier, lors du premier Colloque infrastructure municipale de l'ACRGTQ, la présidente de l'Ordre des ingénieurs du Québec est revenue sur le piètre état de nombreuses infrastructure qui est le fruit de décennies de sous-investissements. La solution à cet enjeu de société est collective, selon l'Ordre des ingénieurs du Québec.

PAR MARIE-ÈVE MARTEL

Plus tôt cette année, l'Ordre des ingénieurs du Québec a publié un rapport faisant état de la situation. Dans le cadre de cette démarche, plus de 200 experts ont été consultés; deux sondages ont permis de connaître l'opinion des Québécois et celle des membres de l'Ordre sur le sujet et; un recensement des pratiques exemplaires—en ce qui concerne la gouvernance des infrastructures ailleurs dans le monde—a été réalisé par l'École nationale d'administration publique (ENAP) et ses collaborateurs.

«La majorité de nos infrastructures ont été construites dans les années 1960 et 1970 et elles souffrent aujourd'hui d'un déficit d'entretien», rappelle d'emblée Sophie Larivière-Mantha, ingénieure et présidente de l'Ordre.

Le plus récent budget provincial faisait état d'un déficit de maintien d'actifs (DMA) de 45 G\$, à savoir la somme nécessaire pour remettre les infrastructures en mauvais et en très mauvais état dans un état au moins satisfaisant. C'est sans compter les infrastructures sous la responsabilité des municipalités et dont on ne connaît que le DMA des infrastructures en eau (incluant les chaussées au-dessus des conduites), qui est semblable. «On parle donc d'un déficit de maintien d'actifs d'au moins 90 G\$ au Québec, avance M^{me} Larivière-Mantha. Et le Vérificateur général du Québec affirme qu'on le sous-estime.»



«On a souvent fait le choix de construire de nouvelles infrastructures plutôt que de réparer celles qu'on a», renchérit-elle. Un phénomène qu'elle appelle «le syndrome du ruban» pour décrire le choix d'inaugurer de nouveaux projets. «C'est comme si vous décidiez de refaire votre cuisine à neuf alors que vous savez très bien que votre toiture coule.»

Comme ordre professionnel, l'Ordre des ingénieurs veille à la protection du public. C'est donc parce que de nombreuses «infrastructures ne rendent plus les services pour lesquels elles ont été construites» et que les défaillances sont susceptibles de mettre à risque la sécurité du public que l'Ordre tire la sonnette d'alarme.

«On a des hôpitaux dont le toit coule sur des appareils de laboratoire, ou des blocs opératoires qui sont fermés parce qu'il y a de la vermine, rappelle l'ingénieure. On a des ponts troués, des routes avec des nids-de-poule.» Bon nombre des nos infrastructures essentielles comportent des irrégularités invisibles; leur désuétude ne l'est toutefois pas. «Il faudra des investissements dont on ne verra pas le résultat ou dont les retombées ne seront pas visibles instantanément», plaide M^{me} Larivière-Mantha.

PLUS DE PRÉVISIBILITÉ ET DE TRANSPARENCE

L'Ordre plaide pour un financement plus stable et mieux planifié des investissements en matière d'infrastructures. Bien que le Plan québécois des infrastructures (PQI) prévoie des investissements sur plusieurs années, son financement varie au gré des priorités politiques et des imprévus qui dégarnissent les coffres de l'État.

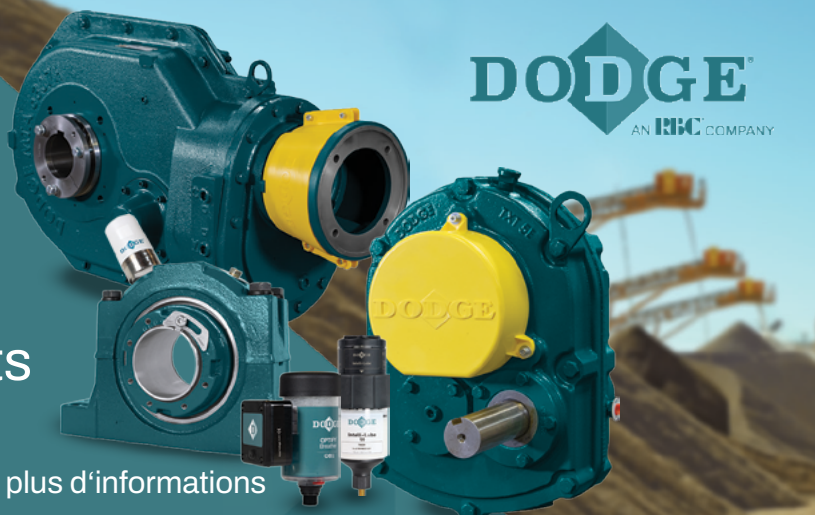
«On voudrait que le budget des cinq premières années du PQI soit fixé, ce qui donnerait une prévisibilité au marché et aux donneurs d'ouvrage», explique M^{me} Larivière-Mantha.

L'Ordre estime essentiel d'opérer un changement de culture axé sur les données probantes, la transparence et l'obligation

Robuste et fiable

conçus pour le
milieu des agrégats

Visitez dodgeindustrial.com ou
appelez le 1-888-556-1004 pour plus d'informations



d'assurer un maintien en continu des infrastructures. Il propose en ce sens la création d'un bureau indépendant chargé de s'assurer de la production de données objectives et transparentes par les ministères et organismes gouvernementaux. L'Ordre est aussi d'avis que des cibles en matière de réduction du DMA doivent être établies et suivies assidûment. Ce bureau observerait les progrès de la réduction du DMA et de l'intégration de saines pratiques en gestion des actifs.

Les décisions doivent être fondées sur des données probantes, actuellement difficiles à colliger. «Vous me demanderiez un portrait global des infrastructures du Québec et je ne serais pas en mesure de vous le fournir», indique M^{me} Larivière-Mantha.

«La prévisibilité et une plus grande transparence avec le public améliorerait sa compréhension des choix, parfois difficiles, qui sont faits, notamment de privilégier le maintien des actifs actuels au détriment de nouvelles infrastructures», estime-t-elle.

PLUS DE SOUPLESSE

Certains processus sont accompagnés d'une lourdeur administrative et réglementaire qui pourrait être optimisée, croit l'ingénieure.

«L'Union des municipalités [du Québec] indiquait qu'il en coûtait de 900 M\$ à 1,5 G\$ par année aux municipalités pour s'adapter aux nouvelles normes et réglementations», soutient la présidente de l'Ordre, qui plaide pour l'innovation et une saine gestion du risque. «On invite à se questionner sur l'application intégrale des mises aux normes existantes, sans toutefois faire de compromis sur la protection du public.» Dans son rapport, l'Ordre en appelle à un examen des réglementations applicables aux infrastructures afin d'en assurer l'intelligibilité et la cohérence.

Le plus bas soumissionnaire conforme demeure un mode d'octroi de contrats fréquent au Québec, mais il peut avoir pour effet d'augmenter la facture en raison du risque qui repose entièrement sur le soumissionnaire, en plus d'être plus propice aux litiges. «On souhaite un changement de culture, pour qu'on

n'y aille pas toujours avec le plus bas soumissionnaire, relève M^{me} Larivière-Mantha. On pourrait travailler en mode collaboratif dès le départ pour arriver avec la meilleure solution à la fin.»

POUR UNE MOBILISATION COLLECTIVE

Qu'importe la manière dont la réorganisation de la gestion des infrastructures se fera, Sophie Larivière-Mantha est d'avis qu'une mobilisation collective est la clé.

Il faut l'appui de la population, et pour l'obtenir, les Québécois doivent comprendre l'ampleur de la crise actuelle. Il faut aussi travailler en concertation avec toutes les parties prenantes, qu'il s'agisse des donneurs d'ouvrage ou des entrepreneurs.

La démarche nécessite l'engagement des élus, tous partis confondus. En ce sens, l'Ordre considère que la mise à niveau des infrastructures actuelle doit être un enjeu prioritaire et transpartisan lors de la prochaine campagne électorale.

«Une infrastructure dure plus longtemps qu'un cycle électoral de quatre ans, martèle M^{me} Larivière-Mantha. Ça prend une vision de 20 ou 30 ans pour savoir où on s'en va avec nos infrastructures et ce qu'on va léguer aux générations futures.» ■



ENTRETIEN ET RÉHABILITATION DE CHAUSSÉES

GroupeHDF.com
Licence RBQ : 5810-6535-01

LES DÉPASSEMENTS DE COÛTS SONT- ILS UNE FATALITÉ ?

« PROJETS
D'INFRASTRUCTURES
PUBLIQUES » ET
« DÉPASSEMENTS DE
COÛTS » SONT-ELLES
DEUX EXPRESSIONS
INDISSOCIABLES ?

D



SAAQclic, ligne bleue, tramway de Québec, REM, pont-tunnel L.-H. La Fontaine, métro vers Laval, CHU de Québec-Université Laval, hôpitaux de Lachine et de Vaudreuil, SRB Pie-IX, pont Samuel-De Champlain, Lab-École, maisons des aînés, Espaces bleus... Les participants du premier Colloque infrastructure municipale de l'ACRGTQ ont pu constater que la liste des projets aux coûts imprévus s'allonge sans cesse.

PAR STÉPHANE DESJARDINS



Pourtant, certains chantiers sont terminés en respectant le budget et les échéances, comme celui de la Grande Bibliothèque, achevée en 2004 au coût de 97,6 M\$, sous la direction de l'ex-directrice du *Devoir*, Lise Bissonnette.

«Le manque de données sur lesquelles on peut poser un diagnostic est un problème réel, constate Pierre-André Hudon, professeur agrégé à la Faculté des sciences de l'administration de l'Université Laval. Comme une grande partie des soumissions et des contrats demeurent secrets, il est impossible de comparer les portées initiale et finale d'un contrat.»

Parfois, le projet évolue: on ajoute des stationnements en sous-sol ou des gares. Ailleurs, les conditions de marché ont changé après une crise (grève, pandémie), malgré une estimation au départ solide.

FAIRE PASSER LA PILULE

En fait, le mal le plus affligeant est politique. «C'est bien documenté: les gouvernements sous-estiment volontairement la facture finale pour faire accepter le projet par la population, souvent en n'incluant pas tous les coûts», commente-t-il.

Le cas le plus célèbre est celui du prolongement du métro vers Laval par le gouvernement Bouchard en 1998. Le coût annoncé à l'origine: 179 M\$. L'année d'ensuite, le coût est ajusté à 250 M\$ en raison d'une erreur dans le calcul du tracé (on avait oublié un kilomètre). En fin de compte, 6 ans plus tard, la facture totale s'élèvera à 803,6 M\$, un écart de 350 %.

À l'inverse, le dévoilement des coûts du prolongement de la ligne bleue vers l'est ou du REM de l'est, jugés plus réalistes, a suscité une levée de boucliers.

«Nous devrions changer de vocabulaire et parler d'écarts entre coûts estimés et coûts réels, au lieu de dépassements, pour nous questionner sur l'origine de ces écarts, reprend-il. Ils sont souvent liés à des variables concrètes: portée du projet, moment où les coûts sont évalués, quantité prévue de ressources matérielles et humaines, coûts unitaires (tonnes de béton, taux horaire).»

BONNE ESTIMATION INITIALE

Le professeur souligne que, la plupart du temps, les fonctionnaires effectuent une estimation correcte. «Avec le rapport Gallant, on a bien vu que l'évaluation de départ du projet SAAQclac était mésestimée, mais ça arrive rarement, observe-t-il. Dans ce cas, l'État n'avait pas les compétences pour juger du projet.»

Cependant, certains aspects sont insoupçonnés. Par exemple, les fonctionnaires doivent estimer le développement économique d'une région donnée, qui entraîne une explosion du trafic de camions lourds, principal facteur de dégradation routière.



Pierre-André Hudon, professeur agrégé à la Faculté des sciences de l'administration de l'Université Laval

Nous devrions changer de vocabulaire et parler d'écarts entre coûts estimés et coûts réels, au lieu de dépassements.

— Pierre-André Hudon

Dans ses échanges réguliers avec les fonctionnaires, le professeur constate que ceux-ci sont parfois démunis pour cerner les tendances du marché, malgré l'exploitation des statistiques issues du Système électronique d'appel d'offres du gouvernement du Québec (SEAO) et du Centre d'acquisitions gouvernementales (CAG).

Mais où est la part de l'imprévisible? On se souvient tous de la dynamite centenaire découverte dans le tunnel du mont Royal lors de la construction du REM. Pierre-André Hudon estime que ça fait partie des risques calculés.

Et l'inflation? C'est un faux débat. «Elle est prévisible, entre 2% et 3% annuellement, soutient-il. On construit de la même manière qu'il y a 20 ans. En termes réels, reporter le projet ne fait donc pas exploser les coûts, sauf dans l'entretien des actifs, évidemment.»

MEILLEUR MODE D'EXÉCUTION

La formule d'exécution influe-t-elle sur les coûts? «On répartit le risque différemment, répond-il. En mode PPP (partenariat public-privé), l'assignation du risque est très claire entre l'entrepreneur, le donneur d'ouvrage et l'État. Mais ça fait gonfler les coûts, tout comme les contrats forfaitaires ou à coûts fixes. Avec les projets considérés risqués, le partenaire privé a tendance à augmenter les contingences.» C'est ce qui a entraîné l'appel d'offres annulé du tramway de Québec: on craignait les imprévus associés aux travaux préparatoires effectués sous les futures voies.

En mode collaboratif, si le contrat est scindé en plusieurs phases, les parties se partagent les risques, ce qui permet de réduire les coûts. Mais l'approche est moins attrayante pour les politiciens, qui craignent les surprises.

«Le plus simple serait d'ajouter de la prévisibilité en étalant dans le temps les appels d'offres pour éviter le manque de capacité dans le privé, souligne-t-il. L'État devrait aussi établir un seul appel d'offres par programme afin d'éviter la multiplication des soumissions pour chaque chantier. Une préqualification des sous-traitants devrait suffire pour allouer certains contrats en cours de route.»

La solution réside peut-être moins dans la perfection des estimations que dans l'honnêteté du processus. En étalant les appels d'offres, en clarifiant les risques dès le départ et en acceptant qu'un grand projet comporte toujours une part d'incertitude, les gouvernements pourraient restaurer la confiance du public. Car ultimement, ce n'est pas seulement de béton et d'acier dont il est question, mais de la crédibilité de nos institutions. ■



**Maximisez la disponibilité.
Réduisez les coûts.**

**Chevron Delo® —
une protection qui rapporte.**

CATALYS
LUBRIFIANTS

Chevron Delo®





FAÇONNER L'AVENIR AVEC NOUS

Nous travaillons de façon engagée, collaborative
et durable pour bâtir les milieux de vie de demain.



Voir les
offres d'emploi

POMERLEAU

COÛTS DE CONSTRUCTION : COMPRENDRE ET AGIR

LA SOLUTION PASSE PAR LA PLANIFICATION
ET L'OPTIMISATION



Depuis plusieurs années, les villes québécoises font face à une hausse soutenue des dépenses de construction, particulièrement pour les infrastructures. Loin d'être un phénomène ponctuel, cette pression est entraînée par une transformation globale du secteur. Deux études réalisées en 2025 par Raymond Chabot Grant Thornton pour l'Union des municipalités du Québec (UMQ) et l'ACRGTQ, et ont été présentées lors du premier Colloque infrastructure municipale de l'ACRGTQ. Elles ont permis d'en cerner les causes et d'identifier des pistes d'action.

PAR ANNE GENEST

*Les projets
réalisés aujourd'hui
sont plus complexes,
plus exigeants,
plus encadrés.*

— Jean-Philippe Brosseau



Jean-Philippe Brosseau, associé – conseil en management
chez Raymond Chabot Grant Thornton

UNE PRESSION QUI S'EST INSTALLÉE

La montée des coûts s'est amorcée avant la pandémie, mais s'est accélérée dans son sillage. «Le marché était déjà sous tension, puis plusieurs facteurs sont venus amplifier la tendance, explique Jean-Philippe Brosseau, associé chez Raymond Chabot Grant Thornton. On parle davantage d'un effet cumulatif que d'un choc unique.»

Dans certains segments, les augmentations atteignent des niveaux marqués, parfois de l'ordre de 50 % à 70 %, bouleversant les capacités d'investissement des municipalités. Cette progression rapide impose une révision des façons de planifier et de prioriser les interventions.

DES EXIGENCES EN TRANSFORMATION

L'enquête menée pour l'UMQ met en évidence trois dynamiques qui se conjuguent: la hausse du prix des matériaux et de la main-d'œuvre, l'alourdissement du cadre réglementaire et l'évolution des standards de qualité.

Ces facteurs ne s'additionnent pas, ils se renforcent, selon M. Brosseau. «Les projets réalisés aujourd'hui ont une plus grande complexité, plus d'exigences et plus d'encadrement. On ne construit plus avec les mêmes attentes qu'il y a 10 ans.»

Les infrastructures doivent répondre à des normes plus strictes en matière de durabilité, de sécurité et d'intégration. Parallèlement, la réglementation s'est densifiée, multipliant les étapes, les contrôles et les délais, ce qui se répercute directement sur les budgets.

UNE PRODUCTIVITÉ SOUS CONTRAINTE

Autre constat: la productivité du secteur ne suit pas le rythme de ces nouvelles normes. «La valeur créée par heure travaillée tend à diminuer», note Jean-Philippe Brosseau.

Autrement dit, produire une base équivalente – ou supérieure – mobilise aujourd'hui davantage de ressources. «On doit investir davantage pour obtenir des résultats comparables», résume-t-il.

Cet élément, souvent moins visible, contribue lui aussi au fardeau fiscal sur les finances publiques. «Ce n'est pas un seul facteur qui explique la situation, mais un ensemble qui agit en parallèle», ajoute-t-il.

Certaines pistes émergent néanmoins. Une meilleure planification, une standardisation accrue et une révision de certaines pratiques pourraient contribuer à contenir les dépenses sans compromettre la qualité.

LE RÔLE STRUCTURANT DU CAMIONNAGE EN VRAC

La seconde étude, réalisée pour l'ACRGQTQ (et, à l'époque, pour l'Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure (AQEI)), se penche sur un levier mieux ciblé: le camionnage en vrac, essentiel au transport des matériaux.

Au Québec, ce secteur est encadré par un système de courtage qui impose, dans plusieurs situations, le recours à des services désignés. «Ce cadre limite la flexibilité des entrepreneurs et influence les coûts du transport», affirme M. Brosseau.

Historiquement, ce modèle visait à protéger les camionneurs indépendants. Dans le contexte actuel, il soulève toutefois des enjeux d'efficacité économique.

UN POTENTIEL D'OPTIMISATION

Les analyses montrent que certaines flexibilités ont le potentiel de générer des gains notables. Revoir les exigences contractuelles du MTMD dans le Cahier des charges et devis généraux afin de permettre un recours accru aux camions des entrepreneurs offrirait une marge de manœuvre supplémentaire.

À ce sujet, six associations de l'industrie de la construction, dont l'ACRGQTQ et l'AQEI, se sont d'ailleurs positionnées, l'été dernier, en faveur du libre marché dans l'industrie du camionnage.

«Dans certains scénarios, les économies potentielles atteignent plusieurs centaines de millions de dollars», avance Jean-Philippe Brosseau.

*À budget égal,
on réalise moins
de projets
qu'auparavant.*

— Jean-Philippe
Brosseau

TROIS EXPERTISES. UNE PROGRESSION EN ACTION.

Nous réalisons aujourd'hui ce qui définit **l'avenir**.

50^{ans}



Génie civil



Bâtiment



Électricité

Des projets complexes. Une exécution maîtrisée.

cegerco



Ces constats alimentent une réflexion approfondie au sein de l'industrie. Sans remettre en cause les objectifs initiaux du système, certains acteurs estiment qu'une révision de certaines obligations pourrait contribuer à réduire les dépenses globales et augmenter la productivité des chantiers.

DES RÉFLEXIONS À AVOIR

La question du camionnage en vrac demeure sensible cependant. Le système mis en place à l'époque visait à protéger les camionneurs indépendants. Ce modèle d'affaires est-il encore la norme? Il est grandement permis d'en douter. Dans un contexte de pression budgétaire, tout cela doit être examiné avec rigueur.

En outre, les deux recherches s'entendent sur un point: les causes expliquant la hausse des prix se révèlent complexes et interdépendantes. Certaines relèvent de la conjoncture, d'autres de choix structurels.

Dans ce contexte, l'industrie ne peut plus uniquement compter sur une augmentation du financement public. L'enjeu consiste aussi à agir sur les leviers disponibles afin d'améliorer l'efficacité globale des chantiers.

FAIRE MIEUX AVEC LES MÊMES MOYENS

Les conséquences sont manifestes. «À budget égal, on réalise moins de projets qu'auparavant», résume M. Brosseau.

Les municipalités sont contraintes de prioriser, de reporter ou de redimensionner certains investissements. Cette situation survient alors même que les besoins en infrastructures demeurent élevés.

Mieux comprendre les mécanismes en jeu devient donc essentiel pour orienter les décisions. «L'objectif, c'est de documenter les facteurs et d'outiller les décideurs», conclut-il. ■

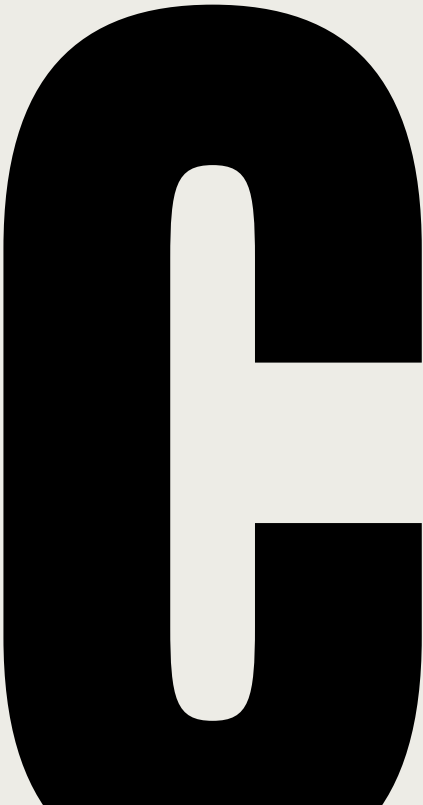


Revoyez cette
présentation du
Colloque infrastructure
municipale sur ACQUIS

Composantes		Valeur
A	Dépenses d'immobilisation en construction pour les travaux de génie uniquement au Québec	23,3 G\$
B	Proportion de contrats de construction publics Québec	64,7 %
C	Proportion représentant le coût du transport en vrac dans les contrats publics au Québec	18,1%
D	Proportion du transport en vrac soumis à des clauses préférentielles	57,5 %
E	Proportion d'économies si les clauses préférentielles sont éliminées	19,7 %
Économies potentielles liées au retrait des clauses préférentielles dans les contrats publics		309,1 M\$

Source : « Étude sur les économies potentielles liées au retrait des clauses préférentielles relatives au camionnage dans les contrats publics ». Raymond Chabot Grant Thornton.

PHOTO : ISABELLE-BLANCHE PINPIN, BLANCHEPHOTOGRAPHIE.COM



DES GRUES— PORTIQUES SUR MESURE SIGNÉES **CANMEC**

RÉFECTION DU PONT
LAVIOLETTE : L'APPROCHE
INNOVANTE DE CANMEC
RÉCOMPENSÉE



Pont Laviolette

Pour son projet de remplacement du tablier du pont Laviolette à Trois-Rivières, Canmec a reçu, en janvier dernier, le prix Innovation 2026 de l'ACRGTQ. L'entreprise, située à Saguenay, a adopté une approche innovante pour surmonter les nombreux défis et mener les travaux à bien.

PAR LEÏLA JOLIN-DAHEL



*La concurrence est forte,
et il faut constamment se renouveler.*

— Alex Fortin

«C'était toute une fierté pour nous», lance Alex Fortin, président de Canmec. Cette distinction souligne la créativité du fabricant industriel qui a conçu deux grues-portiques sur mesure destinées à la réfection de quelque 660 dalles du pont.

UNE APPROCHE SUR MESURE DE A À Z

La structure du pont a amené de nombreux défis dans la réalisation des travaux, notamment en rendant impossible le recours à des grues mobiles standards. La nécessité de maintenir la circulation pendant toute la période des travaux a représenté une contrainte supplémentaire. «C'est un chantier complexe qui a duré environ trois ans», précise M. Fortin.

Dès le départ, Canmec a compté sur son département d'ingénierie pour positionner son approche. «Notre force réside dans une équipe complète, pleinement intégrée à nos activités de fabrication et de construction, poursuit le président. On est donc en mesure d'adapter nos stratégies sans devoir passer par différents intermédiaires.

Les effectifs de Canmec ont ainsi conçu deux grues-portiques sur mesure en fonction des travaux à effectuer. «Il devait y avoir une séquence des travaux à la fois sécuritaire, facile à déployer et fiable.» Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, Canmec a aussi optimisé son équipement en s'ajustant à la réalité vécue sur le terrain. L'équipement devait permettre à la fois une mobilisation et une démobilisation des dalles de manière sécuritaire. Le gabarit du pont limitait la hauteur, tandis que la largeur ne devait pas dépasser deux voies. Quant à la longueur, elle devait faciliter le transport et proposer un petit rayon de braquage. Finalement, l'équipement devait aussi être conçu pour pouvoir circuler par les voies d'urgence, tout en limitant les charges sur la structure du pont et composer avec des mouvements de dilatation conséquents.

PLUSIEURS SOUS-SYSTÈMES INNOVANTS

Afin d'assurer une exécution constante, les équipes de Canmec ont également adapté leurs méthodes de travail en conséquence. «Il y avait la nécessité d'avoir un équipement performant pour changer rapidement des dalles en un quart de travail pour permettre à la circulation de reprendre sur ces nouvelles dalles, explique M. Fortin. C'était tout un défi de logistique. On faisait les travaux préparatoires le jour et ceux de remplacement le soir. Les largeurs, les hauteurs et les encombrements limités constituaient aussi une contrainte.»



Alex Fortin, président de Canmec

D'autres entrepreneurs ont par ailleurs réalisé des travaux simultanément sur le pont Laviolette, posant un obstacle supplémentaire, selon le président de Canmec. «On devait se coordonner avec eux. On a détaillé et jumelé nos méthodes de travail pour s'assurer d'avoir une bonne synergie parce qu'il y avait beaucoup de travailleurs sur le site, et également des échéanciers à respecter. Donc, quand on entamait le changement d'une dalle, il fallait le terminer.»

UNE EXPERTISE CRUCIALE

Pour innover, Canmec a pu compter sur des talents à l'interne, allant de la conception à l'installation, en passant par la fabrication. Alex Fortin souligne que l'ADN de son entreprise met de l'avant la créativité tout en ayant pour but de réduire les coûts. «La concurrence est forte, et il faut constamment se renouveler.»

Il croit d'ailleurs que les techniques développées dans la réfection du pont Laviolette pourraient également être déployées dans la réparation d'autres structures similaires. «Il y aurait certainement des ajustements à faire, mais c'est une technologie qui fonctionne.» ■

QU'EST-CE QUE LE PRIX INNOVATION ?

Les prix Innovation de l'ACRGQT valorise la recherche de solutions innovantes permettant d'améliorer la productivité sur les chantiers de construction de génie civil et voirie, tout en mettant en valeur les entreprises membres de l'ACRGQT.



EXCAVATION : EBC SALUÉE POUR SON EXCELLENCE

EBC REÇOIT LE PRIX EXCAVATION-RESPONSABLE 2026

Travaux réalisés dans le cadre du projet des échangeurs au nord des ponts de Québec, un chantier représentatif des pratiques d'excavation mises en œuvre par EBC

L'ACRGTQ a remis à EBC le prix Excavation-responsable 2026, soulignant l'excellence de ses interventions en matière de prévention des dommages aux infrastructures souterraines. L'entreprise affiche un taux de 99% de demandes impliquant plusieurs réseaux sans aucun bris, une performance remarquable dans un domaine où les marges d'erreur sont minces.

PAR ANNE GENEST



Selon Jocelyn Bernier, vice-président Opérations – Civil Montréal et Services Projets chez EBC, cette distinction découle d'un effort soutenu sur le terrain. «Je ressens une grande fierté, affirme-t-il. Ce prix reconnaît les efforts déployés par nos équipes dans la préparation et l'exécution des travaux.» Cette distinction s'inscrit aussi dans une évolution des façons de faire. «L'industrie de la construction est hautement risquée. Il est de notre devoir de prendre ces enjeux au sérieux. Notre objectif est simple: atteindre un taux de 100%», ajoute-t-il.

UNE PRÉPARATION RIGOUREUSE

«Les enjeux les plus importants découlent souvent d'un manque de clarté dans la localisation ou l'identification des services», dit M. Bernier. Chez EBC, la performance repose d'abord sur une préparation rigoureuse. Les unités de travail multiplient les validations, croisent les données et cherchent à confirmer la présence réelle des installations. «Il faut aller plus loin que ce qui est indiqué sur les plans», souligne le vice-président.

Cette approche s'appuie sur une forte capacité d'anticipation. En amont, les scénarios sont analysés afin d'ajuster les méthodes d'intervention. Lorsque l'incertitude persiste, des techniques moins invasives sont privilégiées. «Quand il y a un doute, on choisit des méthodes plus douces, comme l'hydro-excavation, plutôt que de recourir à des équipements lourds», précise-t-il.

La prévention s'inscrit ainsi dans une logique de santé et sécurité. Chaque projet débute par une analyse des risques, tant pour la main-d'œuvre que pour les infrastructures existantes. Cette démarche, intégrée à tous les niveaux de l'organisation, guide les décisions sur le terrain.

UNE QUESTION DE COORDINATION

La coordination entre les intervenants constitue un autre levier clé. Ingénieurs, gestionnaires et personnel de chantier travaillent à l'aide d'une information partagée et mise à jour en continu. «Tout le monde a accès aux mêmes données, du bureau jusqu'au chantier», explique Jocelyn Bernier. Cette circulation de l'information réduit les zones d'incertitude.

Le contexte des chantiers, particulièrement en milieu urbain, demeure exigeant. Infrastructures vieillissantes, plans parfois incomplets et pression des échéanciers augmentent les risques.

*Éviter de
toucher un
service, c'est
avant tout une
question de
sécurité pour
nos équipes.*

— Jocelyn Bernier



Jocelyn Bernier, vice-président
Opérations – Civil Montréal et
Services Projets chez EBC

«S'engager trop rapidement, c'est souvent ce qui empêche de bien se préparer», observe-t-il. Un bris peut entraîner des interruptions de service ou des situations d'urgence touchant directement la population.

Dans ce contexte, les pratiques mises en place par EBC trouvent un écho dans l'ensemble de l'industrie. Approfondir l'analyse en amont, ne pas se limiter aux plans et adapter les méthodes d'excavation lorsque l'incertitude persiste constituent des leviers concrets pour réduire les incidents.

Au-delà des aspects techniques, l'entreprise rappelle la portée sociale de ses interventions. «Travailler de façon responsable, c'est aussi respecter la collectivité et son quotidien», souligne M. Bernier.

En misant sur la rigueur, la collaboration et l'anticipation, EBC démontre qu'on peut réduire significativement les risques. Une approche qui, au-delà de cette reconnaissance, trace une voie pour l'ensemble du secteur. ■



Remise du prix Excavation-responsable 2026 à EBC
par l'Association des constructeurs de routes et grands
travaux du Québec (ACRGTQ)

QU'EST-CE QUE LE PRIX EXCAVATION-RESPONSABLE ?

Le prix Excavation-responsable reconnaît les efforts d'un entrepreneur membre de l'ACRGTQ qui font une différence en matière de prévention des dommages aux infrastructures souterraines et visent à assurer la sécurité des travailleurs et des citoyens, la protection de l'environnement ainsi que le maintien des services publics.

RIGUEUR ET PRODUCTIVITÉ : LE PARI GAGNANT DE **CEGERCO** EN SANTÉ ET SÉCURITÉ

DES PRATIQUES INNOVANTES
SUR LE CHANTIER DE LA
CENTRALE DE RAPIDE-2

C



Pour limiter le risque de chute d'objets associé à la présence permanente d'une grue au-dessus du chantier du tablier du pont, des accessoires de coffrage et les garde-corps ont été installés sur les dalles à poser en préfabrication

Cegerco a remporté le prix Défi prévention santé-sécurité du travail, lors du dernier congrès annuel de l'ACRGTQ, ses mesures de prévention — plus de 300 — mises en place sur le chantier de la Centrale de Rapide-2, soulignant son approche structurée et proactive en matière de santé et sécurité.

PAR MARIE-ÈVE MARTEL



Jean-François Coudé, ingénieur,
président-directeur général de Cegerco



PHOTOS : CEGERCO (PAGE DE GAUCHE), MÉLISSA DION (JEAN-FRANÇOIS COUDÉ)

Le 50^e anniversaire de Cegerco a été souligné de belle façon : la firme fondée au Saguenay en 1976 a reçu plus tôt cette année le prix Défi prévention santé-sécurité du travail 2026, décerné par l'ACRGTO, pour ses pratiques innovantes sur le chantier de la Centrale de Rapide-2.

Déployé en Abitibi-Témiscamingue, ce chantier d'Hydro-Québec était particulièrement complexe. Il consistait notamment en la mise à niveau et en la réfection du barrage et de la centrale hydroélectrique, vieux de 70 ans, sans toutefois en interrompre les activités.

« Il fallait tout refaire : le tablier, les piliers, l'évacuateur de crues ainsi que les ancrages actifs et passifs », énumère Jean-François Coudé, ingénieur et président-directeur général (PDG) de Cegerco.

300 MESURES DE SÉCURITÉ

Le chantier comportait plusieurs risques critiques, notamment des travaux en hauteur, des interventions en espaces clos, des travaux sur l'eau ou à proximité de celle-ci, la circulation d'équipement lourd ainsi que la possibilité de chute d'objets. Afin d'éliminer ces risques à la source, Cegerco a mis en place plus de 300 actions en prévention.

L'entreprise a également cherché à réduire les risques de troubles musculosquelettiques en mécanisant le plus possible les opérations de démolition.

« On a tenté de mécaniser nos opérations de démolition avec des marteaux rotatifs ou hydrauliques ainsi que de petites pelles mécaniques afin de limiter au maximum la démolition manuelle », souligne M. Coudé.

Dans les situations où une démolition manuelle était nécessaire, des exosquelettes ont été fournis aux travailleurs pour leur offrir un support lombaire renforcé.

Pour diminuer la présence de silice cristalline dans l'air durant les travaux de démolition, le tablier en béton et les piliers du barrage ont également été sciés en plus gros morceaux avant d'être évacués du site.



« Nous avons aussi aménagé des accès suspendus au-dessus l'eau, fixés directement au barrage, afin de permettre la circulation d'une rive à l'autre », explique le PDG.

Un drone a par ailleurs été utilisé pour inspecter les structures, ce qui a permis d'éviter d'exposer des travailleurs à des zones plus à risque ou difficile d'accès, tout en améliorant l'efficacité des inspections.

Enfin, pour limiter le risque de chute d'objets associé à la présence permanente d'une grue au-dessus du chantier du tablier du pont, des accessoires de coffrage et des garde-corps ont été installés sur les dalles à poser en préfabrication. Cela a permis de réduire le nombre de travailleurs nécessaires sur le tablier et de diminuer les risques de chute d'objets.

UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE

L'approche de Cegerco en matière de santé et sécurité ne laisse aucune place à l'improvisation, insiste Jean-François Coudé.

« Toutes ces mesures [de prévention] s'inscrivent dans une démarche de leadership en santé et sécurité mise en place depuis plusieurs années, qui repose notamment sur une décentralisation de la gestion de la SST », explique le président-directeur général.

Cette approche fait en sorte que l'ensemble du personnel de Cegerco, — de la haute direction aux travailleurs sur le chantier — contribue activement à sécuriser les opérations de l'entreprise, et ce, sur l'ensemble de ses projets.

Par exemple, « chaque gestionnaire, peu importe son rôle, doit se rendre sur les chantiers afin de réaliser des observations préventives et d'identifier les risques en amont, illustre M. Coudé. Il doit aussi effectuer des inspections et collaborer avec nos travailleurs pour leur démontrer que nos efforts de santé et sécurité sont réellement un travail d'équipe. »

Sur le chantier de la Centrale de Rapide-2, les gestionnaires d'Hydro-Québec affectés au projet ont également été invités à suivre la même formation que ceux de Cegerco, afin que toutes les parties prenantes partagent une base commune en matière de santé et sécurité.

M. Coudé souligne cette ouverture : « C'est rare qu'un client accepte de suivre la formation et considère la santé et la sécurité au travail avec autant de sérieux. Mais avec de grands donneurs d'ouvrages comme Hydro-Québec ou Rio Tinto, c'est plus facile, parce que leur culture en SST est déjà très élevée. » Il souhaite que cette implication des partenaires devienne la norme dans l'industrie.

Déployé en Abitibi-Témiscamingue, le chantier consistait notamment en la réfection du barrage et de la centrale hydroélectrique Rapide-2, vieux de 70 ans, sans en interrompre les activités



Pour éliminer les risques à la source, Cegerco a mis en place plus de 300 actions en prévention

RIGUEUR ET PRODUCTIVITÉ PEUVENT FAIRE BON MÉNAGE

La prévention fait partie de la philosophie de l'entreprise. «Certains donneurs d'ouvrage ont des exigences plus élevées que d'autres en matière de sécurité sur les chantiers, rappelle Jean-François Coudé. Pour notre part, nous préférons appliquer ces standards en tout temps, peu importe le client. Nous ne voulons pas seulement respecter le minimum. Pour nous, il est impensable d'être très rigoureux sur un chantier et de ne pas l'être autant sur un autre.»

Selon lui, les exigences élevées en matière de prévention ne nuisent pas à la productivité, bien au contraire. «Beaucoup de gens pensent qu'un niveau élevé d'exigence en santé et sécurité peut ralentir les travaux, mais je suis convaincu du contraire. On peut être très rigoureux tout en demeurant performant.»

«Lorsqu'on travaille de manière structurée et organisée, le projet se réalise selon les meilleurs standards et avec une meilleure qualité. Les accidents qui ralentissent les opérations sont évités, et il n'est pas nécessaire de reprendre un travail mal exécuté», conclut-il. ■

QU'EST-CE QUE LE PRIX DÉFI PRÉVENTION SANTÉ-SÉCURITÉ DU TRAVAIL ?

Le prix Défi prévention santé-sécurité du travail met en valeur la prévention des accidents de travail dans le cadre d'une saine compétition. Il récompense un chantier où des mesures de sécurité efficaces ont été mises en place pour contrôler ou éliminer les dangers à la source, soulignant ainsi les efforts des entrepreneurs en matière de prévention sur les chantiers de construction.



T. 418 650.5505

equipementrobitaille.com

NOUS VENDONS DES PIÈCES D'USURES POUR LA MACHINERIE LOURDE

- dents de pelles (MTG/Feurst);
- aciers spécialisés Hardox;
- pointe de marteau;
- compacteur Weber;
- solutions sur mesure.





DEUX DISTINCTIONS POUR POMERLEAU

L'ENTREPRISE REÇOIT DEUX PRIX DE L'ACRGQT
POUR SES INNOVATIONS EN DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET SES ACTIONS EN MATIÈRE D'INCLUSION

Le chantier de modernisation et de sécurisation
des infrastructures portuaires de Trois-Rivières

L'expertise et le savoir-faire des professionnels de Pomerleau ont été reconnus non pas une, mais deux fois par l'ACRGTQ. Celle-ci a remis à l'entreprise le prix Génie-voirie en développement durable et le prix Inclusivité-mixité.

PAR MARIE-ÈVE MARTEL

QU'EST-CE QUE LE PRIX GÉNIE-VOIRIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE ?

Le prix Génie-voirie en développement durable salue l'excellence des pratiques innovantes dans une perspective de développement durable, récompensant une entreprise pour son approche contribuant à la protection de l'environnement et à la création d'une économie responsable.

L'entreprise en construction, qui célèbre cette année 60 ans d'existence, a été récompensée pour l'innovation dont elle a fait preuve en matière de développement durable sur le chantier de modernisation et de sécurisation des infrastructures portuaires de Trois-Rivières. Ce projet consistait en la démolition et la reconstruction du quai 17, la construction du nouveau quai 16 et la modernisation des anciens silos à grains du terminal céréalier, en misant notamment sur des infrastructures plus résilientes face aux phénomènes liés aux changements climatiques, comme les inondations, les crues et la hausse du niveau de l'eau.

Pour y arriver, Pomerleau a utilisé un mur combiné de 360 mètres, des pieux de 150 pieds de long et l'utilisation de matériaux recyclés pour les remblais et la reconstruction des murs de soutènement. Ces choix ont amélioré la durabilité des ouvrages et ont réduit leur empreinte environnementale.

Dès le début du projet, l'entreprise avait pour objectif de récupérer plus de 95% du béton concassé pour l'incorporer dans les ouvrages. D'ailleurs, pour la première fois au Québec, une pelle télécommandée fixée à une grue permettait une démolition à plus de 200 pieds de hauteur. Cette méthode, précise et sécuritaire, a été pensée pour minimiser les impacts.

INNOVER POUR L'ENVIRONNEMENT

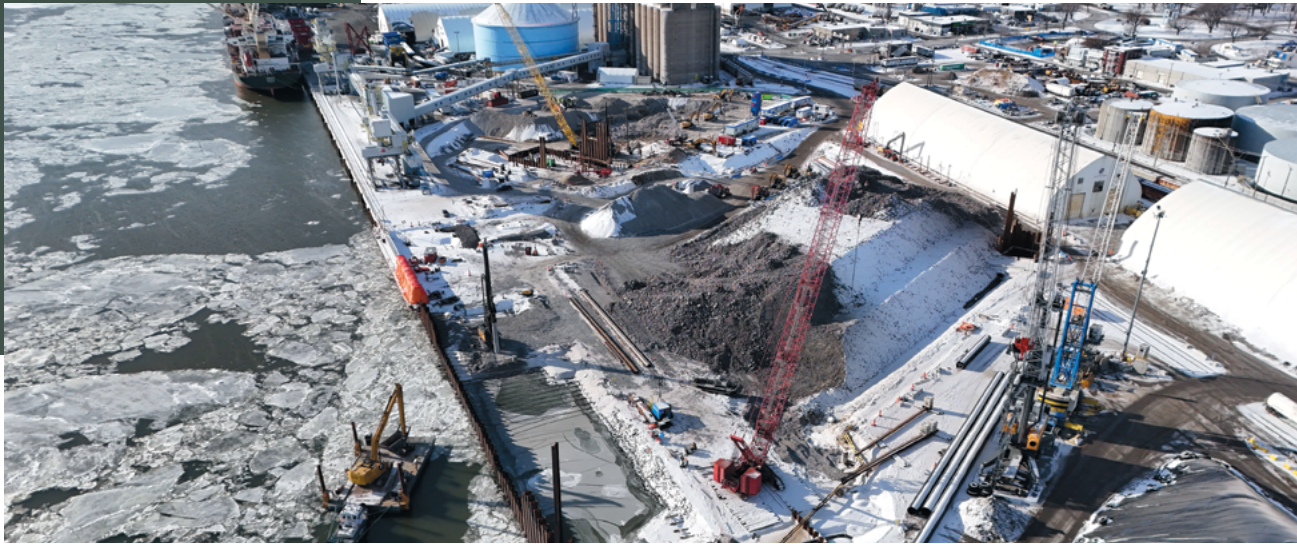
Plusieurs enjeux environnementaux ont dû être pris en compte en raison de la proximité du chantier avec le fleuve Saint-Laurent. On y retrouvait de plus un bassin contenant des poissons: les travaux devaient être réalisés sans perturber l'écosystème aquatique en place.

Pour éviter de contaminer l'eau, des écrans anti-turbidité ont été installés autour de la zone de travaux. Ce faisant, les débris et particules provenant de la démolition ont été filtrés et n'ont pas pu s'échapper de l'enceinte, explique Charles-Étienne Bergeron, ingénieur et directeur de projets principal, Civil et Infrastructure chez Pomerleau.

Une attention particulière a aussi été mise sur la gestion des déchets de construction et des produits chimiques pour éviter que ceux-ci se retrouvent dans l'eau. «Tout ce qui était ravitaillement et opérations sur l'eau a été coordonné pour éviter la pollution par les débris de construction», indique l'ingénieur.

Les travaux ont aussi été limités pendant certaines périodes jugées «sensibles» pour l'écosystème, comme la période de fraie des poissons.

De plus, les impacts sonores et les vibrations causées par la machinerie ont été mitigés pour perturber le moins possible les activités se déroulant à proximité du chantier.



Le chantier de modernisation et de sécurisation des infrastructures portuaires de Trois-Rivières

RÉUTILISER LES DÉBRIS DE CONSTRUCTION

C'est sans compter les nuisances inhérentes à la démolition, comme la présence de poussière. Pour minimiser la dispersion des particules dans l'air, des camions à eau sont passés régulièrement sur le chantier et l'utilisation d'abat-poussières a été nécessaire.

Près de 80 000 tonnes de béton issues de la démolition des silos à grain ont aussi pu être revalorisées pour les remblais à même le chantier. Cela a limité non seulement l'achat de matériaux en provenance de carrières, mais aussi le camionnage pour entrer et sortir le tout du chantier.

«On a réduit la quantité de déchets sur site et réutilisé le béton pour le remblayage, ce qui correspond à 730 tonnes de GES évitées, soit environ 2 500 camions de moins sur les routes», résume Charles-Étienne Bergeron.

Grâce à ce projet, qui peut servir d'exemple ailleurs au Québec, Pomerleau a prouvé qu'il est possible, sur les grands chantiers de construction, d'adopter une posture d'innovation, de durabilité et de performance, tout en réduisant l'impact environnemental d'un chantier.

**FIERS ET
COMPÉTENTS
DEVIENT...**



**PERFECTIONNEMENT
de la main-d'œuvre en entreprise**

Être un lien solide entre la représentation et la promotion des
intérêts des acteurs de l'industrie de la construction.

435 Grande Allée E, Québec, QC G1R 2J5
Téléphones : 418 529-2949 | 1 800 463-4672
competencesconstruction.com

On a réduit la quantité de déchets sur site et réutilisé le béton pour le remblayage, ce qui correspond à 730 tonnes de GES évitées, soit environ 2500 camions de moins sur les routes.

— Charles-Étienne Bergeron

MIXITÉ SUR LES CHANTIERS

L'ACRGQTQ a aussi récompensé Pomerleau pour l'inclusion de personnel féminin ou issu de groupes sous-représentés sur ses chantiers.

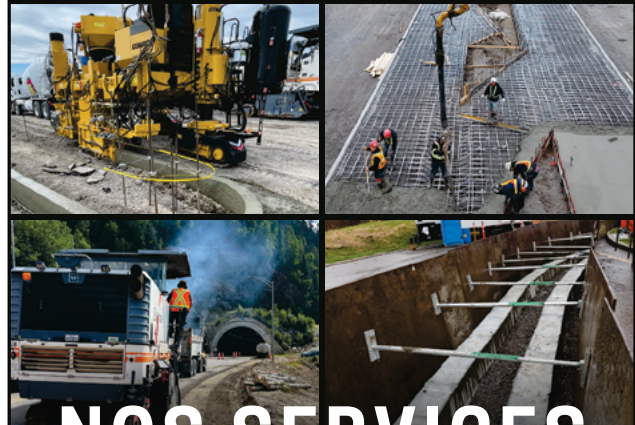
C'est le projet de réhabilitation complète de la digue 2 de Bersimis-2 qui a valu les honneurs à la firme. Ce projet s'est démarqué par la présence de femmes au sein de l'équipe de projet, notamment à la gestion et à la coordination des opérations, démontrant une volonté concrète de favoriser la diversité dans les rôles clés du chantier.

Pour le directeur de projets, civil et infrastructures, Hugues Marchand, cette diversité contribue positivement aux façons de travailler sur le terrain. «Ça amène différentes idées, et surtout des façons différentes de voir les choses», souligne l'ingénieur, mettant en évidence l'apport de la mixité dans la dynamique d'équipe et la prise de décision.

QU'EST-CE QUE LE PRIX INCLUSIVITÉ-MIXITÉ ?

Le prix Inclusivité-mixité souligne l'engagement d'un entrepreneur dans la promotion de la place des femmes dans l'industrie de la construction.

PHOTO : POMERLEAU



NOS SERVICES

Béton moulé et coffré

Enfouissement
d'utilités publiques

Planage-micro planage

Pulvérisation et
stabilisation

Déneigement

Enlèvement de pavage
contenant de l'amiante

418.663.3698 - JLE-INC.COM

435, rue Fichet, Beauport, Québec QC G1C 6Y2

jle@jle-inc.com

SOUTENIR LA MAIN-D'ŒUVRE AUTOCHTONE LOCALE

Sur le chantier de Bersimis-2, Pomerleau a adopté une approche axée sur la collaboration avec les communautés autochtones, en favorisant la participation de travailleurs issus des Premières Nations, dans le respect du territoire concerné et des communautés locales.

Pour Hugues Marchand, cette démarche est essentielle. «Comme on travaille sur leur territoire, il est important qu'ils puissent participer activement aux projets qui s'y réalisent et que les retombées bénéficient aux communautés locales», explique-t-il.

Pomerleau collabore aussi avec plusieurs établissements d'enseignement postsecondaire pour recruter des étudiants autochtones, leur offrir des stages et des programmes de bourses pour soutenir leur parcours en génie. La direction de l'entreprise a aussi été formée sur le leadership en relations avec les Autochtones.

L'INCLUSION DÈS L'EMBAUCHE

Chez Pomerleau, l'inclusion débute dès l'embauche. Depuis décembre 2024, les nouvelles recrues sont invitées, sur une base volontaire et confidentielle, à s'identifier selon différentes dimensions de la diversité, une démarche visant à mieux comprendre la composition de la main-d'œuvre et à orienter les actions en équité, diversité et inclusion.

Par ailleurs, plus de 2 000 employés ont suivi, depuis 2024, une formation obligatoire sur le respect et la civilité; 200 gestionnaires ont pour leur part reçu un coaching en équité, diversité et inclusion (EDI) pour «réduire les biais inconscients et adopter des pratiques inclusives» en milieu de travail.

Selon Hugues Marchand, cette évolution se reflète concrètement sur les chantiers. La diversification des équipes contribue à instaurer un climat de travail plus respectueux et professionnel. ■



Le chantier de modernisation et de sécurisation des infrastructures portuaires de Trois-Rivières

An advertisement for PPI. It features a photograph of two workers in green safety gear and white hard hats working on a construction site. Overlaid on the image is the text "POUR VOS POULIES & ROULEAUX EXPÉRIENCE PRATIQUE SUR LE TERRAIN" in large, bold, white letters. In the bottom right corner, there is a QR code and the text "VISIT WWW.PPI-GLOBAL.COM". The PPI logo is also visible in the bottom left corner of the image.

C'est juste une « **BLAGUE** »



Ce n'est pas parce que
le monde rit que c'est drôle.

**ZONE
RESPECT**

Pour un
climat sain

Il y a des comportements
inappropriés sur votre chantier?
Agissez. » zonerespect.org

LES BRÈVES DE L'ACRGTO

PAR XAVIER TURCOTTE-SAVOIE
DIRECTEUR DES COMMUNICATIONS,
DES AFFAIRES PUBLIQUES ET
GOUVERNEMENTALES À L'ACRGTO

L'ACRGTO FAIT PART DE SES ATTENTES LORS DE SON 82^e CONGRÈS ANNUEL: LE MILIEU DE LA CONSTRUCTION DOIT UNIR SES FORCES POUR ASSURER LA PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES AU QUÉBEC

Extrait du communiqué de presse du 22 janvier 2026

En conclusion du 82^e congrès annuel de l'ACRGTO, tenu sous le thème Innover dans une économie en transformation, l'Association a [...] réaffirmé l'urgence d'agir afin d'assurer l'entretien, la réhabilitation et la modernisation des infrastructures routières et municipales du Québec, dans un contexte économique et politique en profonde transformation.

Un appel clair à des investissements prévisibles et responsables

À l'aube d'une année électorale, l'ACRGTO rappelle l'importance de planifier de façon rigoureuse et prévisible l'entretien des infrastructures, à l'image des meilleures pratiques de gestion des actifs dans le secteur privé.

L'Association a également souligné la responsabilité collective de sensibiliser la population à l'état des infrastructures avant que leur dégradation ne devienne une normalité acceptée, appelant à un large rassemblement des acteurs du milieu (chercheurs, ordres professionnels et autres associations aux intérêts similaires) autour de cet enjeu fondamental.

Les infrastructures municipales au cœur des priorités

Les mêmes constats s'imposent par ailleurs pour les infrastructures municipales en eau, dont le déficit d'entretien est estimé à près de 50 milliards de dollars au Québec. Des sommes récurrentes et prévisibles seront nécessaires.



Pour lire le
communiqué

BUDGET DU QUÉBEC 2026-2027: UNE RÉPONSE TIMIDE FACE AU DÉFICIT DE MAINTIEN DES ACTIFS, SELON L'ACRGTO

Extrait du communiqué de presse du 18 mars 2026

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTO) a pris connaissance du budget 2026-2027 déposé par le gouvernement du Québec. Si l'Association reconnaît la hausse des investissements dans les infrastructures publiques, il reste néanmoins que les sommes allouées aux projets de génie civil et de voirie ne seront pas suffisantes.

Le nouveau budget provincial présente désormais un déficit révisé de 9,9 G\$. Selon le gouvernement, le retour à l'équilibre budgétaire doit passer par un budget sobre et responsable, dans un contexte d'incertitude économique et géopolitique.

Le nouveau Plan québécois des infrastructures 2026-2036 (PQI), quant à lui, s'élève désormais à hauteur de 167 G\$, priorisant les projets liés aux besoins du secteur de la santé.

De ce montant, des sommes supplémentaires de 1,4 G\$ seront consacrées au réseau routier, portant sa part du PQI à 35,7 G\$. Rappelons que le DMA routier est évalué, à lui seul, à hauteur de 22,5 G\$ en 2025. Ainsi, encore une fois, aucune somme ne sera affectée, de façon récurrente, au DMA routier, alors que l'état des chaussées et des structures fait régulièrement l'actualité. Dorénavant, c'est 44% du réseau routier (49% pour les chaussées uniquement) qui est jugé en mauvais état ou en très mauvais état.

Concernant les projets de transport en commun structurant, 1,2 G\$ sont alloués pour le développement de réseaux et la réfection des réseaux existants.

Du côté municipal, 377 M\$ seront accordés aux municipalités, notamment pour leurs besoins liés aux infrastructures d'eau. Or, ces besoins sont actuellement estimés à 45 G\$.

Par ailleurs, notons qu'aucun fonds de prévoyance n'est annoncé dans le but d'entretenir proactivement les infrastructures publiques.

CHRISTINE FRÉCHETTE, NOUVELLE PREMIÈRE MINISTRE DÉSIGNÉE

M^{me} Christine Fréchette est devenue la première ministre désignée du Québec, le 12 avril dernier.

Le 21 avril dernier, la première ministre a dévoilé la composition de son nouveau Conseil des ministres. Les nominations au Conseil des ministres incluent notamment :

M. Benoit Charette

Ministre des Transports et de la Mobilité durable

M. Eric Girard

Ministre des Finances

Ministre responsable des Infrastructures

M. Jean Boulet

Ministre du Travail

Ministre responsable des Relations canadiennes

M^{me} France-Élaine Duranceau

Ministre responsable de l'Administration gouvernementale et présidente du Conseil du trésor

Ministre de la Cybersécurité et du Numérique

M. Bernard Drainville

Ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie

Ministre responsable de la Stratégie maritime

M. Samuel Poulin

Ministre des Affaires municipales

Lors du discours inaugural de M^{me} Fréchette, le 5 mai dernier, celle-ci a annoncé les 5 priorités de son gouvernement :

1. Le coût de la vie;
2. L'économie;
3. Les infrastructures;
4. Les services;
5. L'identité.

Elle a notamment mis de l'avant le plan 2035 d'Hydro-Québec, prévoyant des investissements de 200 G\$ d'ici 2050 pour accroître la production d'électricité et soutenir le développement économique régional. La première ministre a également annoncé des mesures pour améliorer la mobilité dans la grande région de Québec, dont l'élargissement de l'autoroute 20, la poursuite du projet de tramway et la construction d'un troisième lien à l'Est. Enfin, le gouvernement entend prioriser le maintien et la rénovation des infrastructures existantes afin de rattraper le retard accumulé au cours des dernières décennies.

CRISE DES INFRASTRUCTURES EN EAU: UNE RÉFORME DE FINANCEMENT S'IMPOSE AU QUÉBEC

Extrait du communiqué de presse du 31 mars 2026

En pleine année électorale, et à la suite d'un budget qui a fait l'impasse sur les infrastructures en eau, une étude d'Aviséo commandée par le Groupe tactique sur les infrastructures en eau liées au logement met en lumière une réalité préoccupante : le réseau québécois d'eau potable est sous forte pression, avec d'importants besoins à combler d'ici 2031, alors qu'il existe des solutions à portée de main nécessitant de la volonté politique.

Vieillissantes et plus vulnérables aux changements climatiques, ces infrastructures peinent à suivre la croissance démographique et les impératifs de densification. À cela s'ajoute une consommation d'eau faisant de celle du Québec la deuxième plus élevée du pays, ce qui accentue la pression sur des réseaux déjà fragilisés.

«Le sous-financement chronique des infrastructures en eau n'est plus un enjeu secondaire : il freine directement la construction de logements et accentue les problèmes d'abordabilité. Chaque projet retardé ou abandonné faute de capacité des réseaux d'eau illustre l'urgence d'agir. Sans une mobilisation rapide et coordonnée de tous les paliers de gouvernement, c'est à la fois l'accès à de nouveaux logements et la qualité des services essentiels qui sont en jeu», souligne le Groupe tactique sur les infrastructures en eau liées au logement.



Pour lire le
communiqué



Pour lire
l'étude d'Aviséo

PROJET DE LOI N° 27: L'ACRGTQ ACCUEILLE FAVORABLEMENT LES INTENTIONS DU PROJET DE LOI N° 27

Extrait du communiqué de presse du 2 avril 2026

L'ACRGTQ accueille favorablement le dépôt du projet de loi n° 27, Loi modifiant diverses dispositions concernant les décrets de convention collective et l'industrie de la construction (PL 27), effectué hier par le ministre du Travail, M. Jean Boulet.

L'ACRGTQ salue la décision du ministre du Travail d'opter pour la modernisation du régime des décrets de convention collective plutôt que son abolition. Rappelons que cette loi a notamment pour objectif d'assurer des conditions minimales de travail dans des secteurs économiques qui pourraient autrement être précaires pour les travailleurs et qu'elle favorise une saine concurrence entre les entreprises dont les activités sont visées par un décret. À cet égard, l'ACRGTQ considère comme essentiel que le régime des décrets de conventions collectives offre davantage de souplesse, notamment en ce qui concerne le traitement des demandes de décrets, le processus permettant de mettre fin aux décrets en tenant compte de la volonté des parties contractantes et la légitimité et la transparence des comités paritaires.

Rappelons que l'ACRGTQ est une des parties contractantes dans le Décret sur le personnel de l'industrie de la signalisation routière du Québec, entré en vigueur il n'y a que quelques années, et que son maintien est souhaité par toutes les parties.

Par ailleurs, le dossier des représentants en santé et sécurité (RSS) ainsi que celui des coordonnateurs en santé et en sécurité, qui revêt une importance particulière pour les entreprises du secteur génie civil et voirie, fait également l'objet de certaines mesures du PL 27. Bien que les entrepreneurs partagent pleinement l'objectif d'améliorer la prévention et la sécurité, il est essentiel d'assurer une juste adéquation entre le temps de libération du RSS et les véritables besoins sur les chantiers, le tout en tenant compte du fait que le temps requis pour l'exercice de la fonction de RSS est directement tributaire du nombre de travailleurs présents au chantier. L'ACRGTQ considère que les modifications proposées permettent une meilleure efficacité de l'organisation du travail sans compromettre la santé et la sécurité des travailleurs. En conséquence, l'ACRGTQ est d'avis que les intentions du PL 27 à ce sujet vont dans la bonne direction en n'encadrant la présence des RSS à temps plein qu'à partir du moment où au moins 10 travailleurs de la construction seront présents. En outre, l'ACRGTQ salue le fait que le PL 27 prévoit l'abolition du critère du coût total des travaux (12M\$) pour déterminer l'obligation d'instaurer un RSS à temps plein. L'ACRGTQ considère que le seul critère déterminant l'obligation du maître d'œuvre d'avoir un RSS à temps plein doit être le nombre de travailleurs simultanément présents sur les chantiers.

Enfin, l'ACRGTQ entend suivre [et même participer si possible aux] prochains travaux du gouvernement [...] dans le cadre des consultations parlementaires sur le PL 27.

L'ACRGTQ EN COMMISSION PARLEMENTAIRE POUR LE PL5

Le 5 février 2026, l'ACRGTQ a présenté son mémoire en commission parlementaire dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 5, Loi visant à accélérer l'octroi des autorisations requises pour la réalisation des projets prioritaires et d'envergure nationale.

L'ACRGTQ appuie l'objectif d'accélération des projets structurants, particulièrement dans un contexte économique où la durée d'exécution et la prévisibilité sont déterminantes pour attirer et maintenir les investissements.

Dans son intervention, l'ACRGTQ a notamment soulevé:

- l'importance de retirer des apprentissages pour améliorer l'ensemble des processus d'autorisation pour d'autres projets au Québec;

- la nécessité de ne pas négliger de projets régionaux, municipaux ou de taille intermédiaire aux dépens de projets visés par le projet de loi;
- le besoin d'assurer une grande collaboration entre l'État, les promoteurs et les entrepreneurs;
- que le PL5 doit servir de projet pilote pour améliorer durablement l'ensemble du cadre réglementaire, au bénéfice de tous.



Pour revoir le passage de l'ACRGTQ à l'Assemblée nationale du Québec



Pour lire le mémoire

ADOPTION DU PROJET DE LOI N° 3 – UNE GOUVERNANCE SYNDICALE AMÉLIORÉE ET PLUS DE TRANSPARENCE POUR LES PERSONNES SYNDIQUÉES

Extrait du communiqué de presse du 2 avril 2026

Le ministre du Travail, [...] Jean Boulet, se réjouit de l'adoption, par l'Assemblée nationale, du projet de loi n° 3, Loi visant à améliorer la transparence, la gouvernance et le processus démocratique de diverses associations en milieu de travail.

Le projet de loi prévoit que les syndicats locaux, les fédérations et les centrales syndicales auront l'obligation d'assurer un meilleur accès à leurs informations financières pour les salariés. Il prévoit également la production d'un rapport sur l'utilisation de leurs ressources financières.

Il a par ailleurs pour objectif de favoriser une participation accrue des travailleurs aux activités syndicales, notamment aux assemblées et aux votes, afin que la volonté des membres soit bien reflétée dans leurs décisions.

[...]

Le projet de loi introduit enfin la notion de cotisation facultative, qui permettra de soumettre à l'approbation des salariés le financement d'activités ne faisant pas partie de la mission centrale des organisations syndicales.

[...]

L'adoption de cette loi vise ainsi à assurer que les décisions prises par les instances syndicales respectent les intentions du plus grand nombre de travailleurs visés et leur permettent de participer activement au processus démocratique.



Pour lire le
communiqué

FLOTTE RECHARGEABLE – MACHINERIE LOURDE

L'ACRGQTQ est fière d'annoncer un nouveau partenariat avec l'Institut du véhicule innovant par l'intermédiaire du projet Flotte Rechargeable – Machinerie lourde.

De 2025 à 2028, ce projet permettra d'expérimenter, de mesurer et de communiquer les résultats liés à l'électrification d'équipements essentiels aux chantiers de construction et aux activités industrielles.



Visitez le nouveau
site Web du projet

AGENDA DE L'ACRGQTQ

CONFÉRENCE INFRASTRUCTURE – GRANDS PROJETS

11 juin 2026

Hilton Garden Inn Montreal Midtown
Montréal

CYCLO-GOLF 2026 DE L'ACRGQTQ

14 juillet 2026

Au Club de Golf Le Mirage
Terrebonne

EXPÉRIENCE GOLF VIP

16 septembre 2026

Au Club de Golf La Tempête
Lévis

GRANDE SOIRÉE ANNUELLE CONSTRUIRE L'ESPOIR

22 octobre 2026

Lieu secret, sera dévoilé sous peu
Montréal

CONFÉRENCE INFRASTRUCTURE – MUNICIPAL

Automne 2026

Date et lieu à venir

COLLOQUE EN PRÉVENTION, SANTÉ ET SÉCURITÉ DU TRAVAIL

Automne 2026

Date et lieu à venir

CONGRÈS ANNUEL DE L'ACRGQTQ

Février 2027

Date et lieu à venir



magazineconstas.com
info@magazineconstas.com

ÉDITION

Éditeur

Association des constructeurs
de routes et grands travaux
du Québec (ACRGQTQ)
www.acrgtq.qc.ca
acrgtq@acrgtq.qc.ca

Siège social, Québec

435, Grande Allée Est,
Québec (Québec) G1R 2J5
Tél. : 418 529-2949 ou
1 800 463-4672
Téléc. : 418 529-5139

Bureau de Montréal

7905, boulevard Louis-Hippolyte-
La Fontaine, bureau 100
Montréal (Québec) H1K 4E4
Tél. : 514 354-1362
Téléc. : 514 354-1301

RÉDACTION

Rédactrice en chef

M^e Caroline Amireault

Rédacteur en chef adjoint

Xavier Turcotte-Savoie
redaction@magazineconstas.com

Équipe de rédaction

Elsa Bourdot
Stéphane Desjardins
Anne Genest
Leïla Jolin-Dahel
Marie-Ève Martel
Steve Proulx

Correction d'épreuves

Stéphanie Lessard

VENTES

Conseillères média

Jocelyne Bilodeau
418 529-2949, poste 245 ou
1 800 463-4672, poste 245
jbilodeau@magazineconstas.com

Nadia Blouin

418 529-2949 ou
1 800 463-4672
nblouin@magazineconstas.com

PRODUCTION

Direction artistique et graphisme
Maison 1608 par Solisco

LISTE DE DISTRIBUTION

Geneviève Tölgyesi
acrgtq@acrgtq.qc.ca

IMPRESSION ET PRÉPARATION POSTALE

Imprimerie Solisco
120, 10^e Rue,
Scott (Québec) G0S 3G0

Les textes et illustrations de CONSTAS ne
peuvent être reproduits sans l'autori-
sation de l'éditrice. Toute reproduction
doit mentionner le nom de la publication
ainsi que le numéro. Les opinions expri-
mées dans CONSTAS ne reflètent pas né-
cessairement celles de l'ACRGQTQ.

Les textes d'information paraissant dans le
magazine sont sous la seule responsabilité
de leurs auteurs, et la direction ne partage
pas nécessairement les opinions qui y sont
émises. Le magazine CONSTAS ne se tient
pas responsable des erreurs d'orthographe,
lexicales et typographiques dans les textes
publicitaires. La responsabilité du maga-
zine et/ou de l'éditrice ne peut en aucun
cas dépasser le montant de l'annonce.

Dépôt légal : Bibliothèque et Archives
Canada. Bibliothèque et Archives
nationales du Québec

ISSN 1913-6749

Poste-publications :
convention 40020392

Copyright © ACRGTQ 2007-2026



Index des annonceurs

ACRGQTQ (FFSIC)	62
AGA Assurances Collectives	19
ASP Construction	29
Béton Préfabriqué Fortier	30
Brandt	9
Catalys Lubrifiants Itée	46
Cegerco	50
Commission de la construction du Québec (CCQ)	65
Constructions H.D.F. inc. (Les)	43
Construction L.F.G.	34
Dodge	42
EBC	25
GEO-Instruments	17
Groupe Aecon Québec Itée	23
Groupe Financier Labrie-Rheault-Morency	22
Harnois Énergies	12
HKA	39
Hydro-Québec	Couverture 3
Interprojet	11
Info-Excavation	18
Intervia	24
Jean Leclerc Excavation	63
Lécuyer	8
Liebherr	4
Location Orléans	7
PC Dupuis	31
Pomerleau	47
Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (Les)	Couverture 2
PPI	64
Robitaille Equipement	59
SOS Equipment	13
Toromont Cat (Québec)	Couverture 4



Découvrez notre plan d'action
hydroquebec.com/plandaction

Accélérer notre autonomie énergétique.

CONÇUS POUR LIVRER, CHANTIER APRÈS CHANTIER

Les camions articulés Cat®



**GARANTIE DE
5 ANS**



ou de 12 000 heures d'utilisation
sur la transmission CX38*

Grâce à leur fiabilité légendaire, les camions articulés Cat, **du 725 au 745 en passant par le 740GC**, offrent la polyvalence et la durabilité nécessaires pour livrer un rendement optimal peu importe les conditions du chantier, la tâche à accomplir ou le matériel à transporter.

Appuyés par Toromont Cat, votre partenaire de confiance sur le terrain, ils sont une valeur sûre pour tous vos chantiers.



**Balayez le code QR pour découvrir
les camions articulés Cat**

toromontcat.com

TOROMONT

CAT

*Des conditions s'appliquent. La garantie est de 5 ans ou de 12 000 heures d'utilisation sur la transmission CX38 et s'applique selon la première éventualité. Cette offre prend fin le 31 décembre 2026, et s'applique pour certains modèles seulement.