

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

Printemps 2025 / Numéro 71 / 18^e année

LE DÉFI DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES: UN ENJEU POUR LA PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES



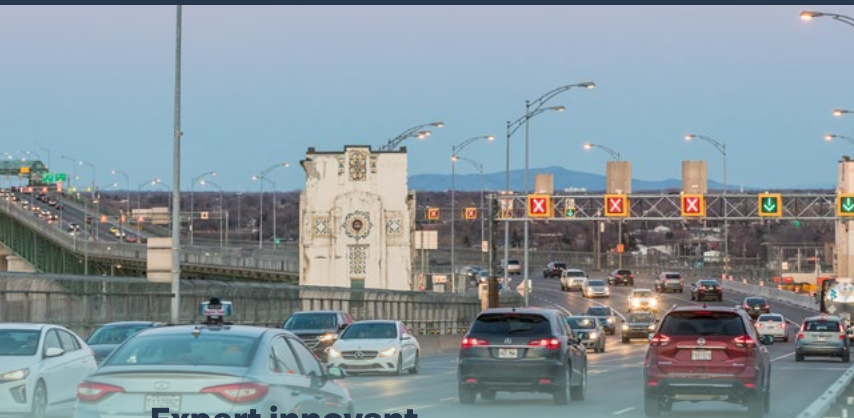
ACRGTO



Ponts
JACQUES CARTIER +
CHAMPLAIN
Bridges
Canada



INITIATIVES POUR FAIRE FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES



Expert innovant

- + Évaluation de l'ajout de poudre de verre dans le béton pour remplacer une partie du ciment
- + Études sur les alternatives aux sels de déglacage traditionnels



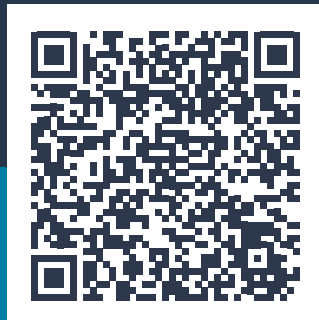
Protection de l'environnement

- + Aménagement de 7 bassins de biorétention sous le pont Jacques-Cartier
- + Suivis biologiques de sites restaurés après nos activités de construction



Soumissionnez sur nos différents contrats par l'entremise de MERX

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



JacquesCartierChamplain.ca

SOMMAIRE

GRAND DOSSIER

LE DÉFI DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

NEXT : L'INNOVATION CHEZ EUROVIA QUÉBEC

20

Au-delà des engagements, une stratégie environnementale outillée et mobilisatrice.

ADAPTER LES ROUTES AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

24

Des solutions durables et résilientes pour la construction routière.

INFRASTRUCTURES VÉGÉTALISÉES ET GRANDS PROJETS

28

Des alliées pour inviter l'adaptation aux changements climatiques dans les grands projets d'infrastructures.

LE BOIS AU SERVICE DES ROUTES : UNE RÉVOLUTION VERTE EN MARCHÉ

32

Une avenue pour notre secteur forestier.

KPMG SONDE DES ENTREPRISES SUR LA CRISE CLIMATIQUE

36

La décarbonation : un grand défi pour les entrepreneurs en construction.

CLIMAT ET INFRASTRUCTURES : LE CERIU LANCE UN PÔLE POUR PASSER À L'ACTION

38

Sa directrice, Justine Baudart, nous explique la genèse du projet, ses objectifs et le mode de coconstruction qu'elle entend mettre en œuvre.

DÉCARBONER ET CONCEVOIR DES INFRASTRUCTURES RÉSILIENTES : UNE PRIORITÉ

42

Le grand défi du 21^e siècle du secteur des grands travaux.

PAPIER OU NUMÉRIQUE : QUEL EST L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL D'UN MAGAZINE ?

46

Une réflexion à mener à l'ère de la décarbonation.



5

ÉDITORIAL

SE QUESTIONNER,
INNOVER,
SE RÉINVENTER

6

GRANDE ENTREVUE

FRANKIE LAFONTAINE :
PORTRAIT D'UN
BÂTISSEUR

14

GRANDE ENTREVUE

JONATAN JULIEN,
MINISTRE
RESPONSABLE DES
INFRASTRUCTURES

48

COMMENT RENDRE
LES ROUTES MOINS
MEURTRIÈRES POUR
LA FAUNE

52

CHINE : LA PLUS
GRANDE ÉOLIENNE
DU MONDE AU
SERVICE DE LA
DÉCARBONATION

54

« GUERRE
COMMERCIALE » :
LES TRAVAUX
D'INFRASTRUCTURES,
UNE SOLUTION ?

56

CEGERCO :
UN EXEMPLE
DE MIXITÉ

60

PRÉVENTION SUR
LES CHANTIERS :
LE CHARIOT
NOVATEUR DE CRT
CONSTRUCTION
PRIME

64

LES BRÈVES
DE L'ACRGQTQ

70

INDEX DES
ANNONCEURS



GROUPE EEA INC.

URGENCE 24/7



514-791-8589



À PROPOS DE NOUS

Fondé en 2014, Groupe EEA se spécialise dans l'implantation de poteaux, l'entretien, la réparation et l'installation de lignes électriques.

Avec nos deux succursales, nous desservons l'ensemble du Québec et notre main-d'œuvre spécialisée compte plus de 20 années d'expérience dans le domaine.

Nous vous garantissons un travail de qualité qui saura répondre à vos plus hautes exigences.

NOUS JOINDRE

Contactez-nous pour une soumission adaptée à vos besoins



438-398-2693



soumission@eea.ca



145, route 104
Saint-Jean-sur-Richelieu
(Québec) J2X 1H4



231, rue Armand-Majeau
Saint-Roch-de-l'Achigan
(Québec) J0K 3H0



www.eea.ca

2

SUCCURSALES



ÉQUIPEMENTS
RÉCENTS

NOS SERVICES

PLANTAGE

- Implantation et enlèvement de poteaux
- Vente de poteaux
- Support à poteau

DISTRIBUTION

- Montage et entretien de lignes électriques privées
- Cuve de mesurage
- Distribution électrique souterraine
- Tête de câble moyenne tension
- Service de nacelle
- Montage et assemblage de structure d'acier

SIGNALISATION

- Location de panneaux
- Signalisation courte et longue durée, sur routes et/ou autoroutes

TÉLÉCOM

- Installation et démantèlement de câbles de télécom sur réseau extérieur

NOS PARTENAIRES



PAR M^e GISÈLE BOURQUE

ÉDITORIAL

SE QUESTIONNER, INNOVER, SE RÉINVENTER

Au moment d'écrire ces lignes, le président américain a commencé son offensive tarifaire envers le Canada depuis maintenant quelques semaines.

Lorsque nous avons pensé à la thématique des présentes pages, un conflit avec nos voisins du Sud n'était même pas envisagé! Nous pensions faire un numéro projeté vers l'avenir, où nous allions nous demander quelle allait être la contribution du secteur génie civil et voirie à la question des changements climatiques.

Puis sont arrivés le conflit économique et le risque d'une récession, coïncidant avec le début des travaux pour le numéro du printemps 2025 de CONSTAS.

LE BUDGET PROVINCIAL 2025-2026

À court terme, d'autres préoccupations ont donc pris le dessus.

À ce propos, le 25 mars dernier, le gouvernement du Québec a déposé son budget 2025-2026.

Conformément à ce que le premier ministre, M. François Legault, laissait présager durant les dernières semaines, le gouvernement annonce donc se tourner vers le secteur de la construction afin de stimuler l'économie de la province et ainsi d'affronter la pression économique américaine.

En ce sens, le Plan québécois des infrastructures (PQI) 2025-2035 a été augmenté de 11 G\$ et atteint désormais 164 G\$. Le secteur routier augmente de 3,4 G\$ et s'élève à 35,8 G\$. Quatre-vingt-cinq pour cent de cette somme est consacrée au déficit de maintien des actifs (DMA) des infrastructures routières.

Bien que l'ACRGQTQ reconnaisse la prise de conscience des décideurs publics, dénotée par le rehaussement de l'argent qui y est appliqué, et les efforts consentis, force est de constater que nous ne rattraperons pas ou peu notre DMA. Les projections du gouvernement vont d'ailleurs en ce sens.

Il faudra donc que le Québec poursuive la hausse des investissements pour renverser la tendance que l'on connaît.

Non seulement investir dans la construction est une stratégie qui a fait ses preuves par le passé face à la menace d'une récession, mais investir en génie civil et voirie fera une différence concrète dans la vie des Québécois.

LE DÉFI DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Revenons au thème du présent numéro. La lutte contre les changements climatiques et l'adaptation à ceux-ci restent les enjeux planétaires de l'heure. Et le Québec n'y échappe pas.

Diverses questions doivent être posées pour alimenter nos réflexions, y compris dans le milieu de la construction.

Et cela commence par s'interroger à propos de l'état des lieux en ce moment. S'ensuivent d'autres interrogations: quelles sont les meilleures pratiques? Comment peut-on accompagner les autorités ou les entrepreneurs dans leur cheminement vers la décarbonation? Quelles sont les recherches en cours visant à innover? Entre autres.

Puis, quelle sera la réponse du milieu de la construction vis-à-vis de ces constats?

Les yeux sont déjà tournés vers notre industrie. On nous considère parfois comme faisant partie du problème. Et très bientôt, les citoyens s'attendront à un nivellement vers le haut de nos pratiques; nous aurons un devoir d'exemplarité.

De l'utilisation des technologies de l'information à l'utilisation de nouveaux matériaux, en passant par la collaboration de différentes organisations, les différentes initiatives et la construction plus verte seront-elles soutenues par le contexte économique particulier dans lequel on entre, et ce dernier pourra-t-il servir de tremplin? On peut se le demander.

S'ADAPTER COMME LE FONT LES GRANDS BÂTISSEURS...

Lors de son congrès en janvier dernier, l'ACRGQTQ a remis le prix Fernand-Houle à M. Frankie Lafontaine.

Il s'agit du prix le plus prestigieux décerné par l'Association afin de souligner l'apport considérable de personnes à notre industrie.

Vous trouverez donc, dans les prochaines pages, une entrevue avec M. Lafontaine. À sa lecture, il m'apparaît évident que de se questionner, d'innover et de se réinventer est une recette éprouvée du succès.

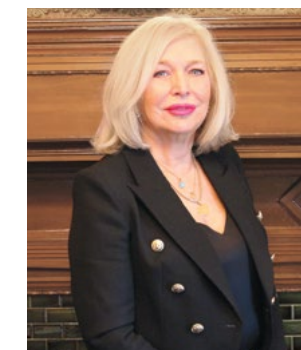
M. Lafontaine, je vous remercie personnellement pour votre grande contribution à l'ACRGQTQ et au milieu de la construction.

... ET COMME LE FONT LES DONNEURS D'OUVRAGE

Enfin, nous vous présentons une grande entrevue avec Jonatan Julien, ministre responsable des Infrastructures.

Celui-ci revient sur des éléments qu'il a présentés aux membres lors de sa visite à notre congrès.

Le Québec s'est dernièrement outillé pour faciliter le recours aux modes collaboratifs. L'idée du gouvernement est de réaliser, en partenariat avec les entrepreneurs, de grands projets d'infrastructures de manière plus rapide, plus efficace, plus imputable et donc moins chère. Bonne lecture! ■



M^e Gisèle Bourque
Directrice générale de l'ACRGQTQ
et rédactrice en chef
du magazine CONSTAS
redaction@magazineconstas.com

Gisèle Bourque

**FRANKIE
LAFONTAINE**

**« JE SUIS UN
BÂTISSEUR »**

**PORTRAIT DU LAURÉAT
DU PRIX FERNAND-
HOULE 2025, REMIS
LORS DU CONGRÈS
ANNUEL DE L'ACRGTO
EN JANVIER DERNIER**

F



PHOTOS : LES EXCAVATIONS LAFONTAINE INC. (GAUCHE), MARC-ANTOINE HALLÉ (DROITE)

**Lauréat du prix
Fernand-Houle 2025,
M. Lafontaine s'est
entretenu avec CONSTAS
au sujet de son parcours
professionnel.**

PAR XAVIER TURCOTTE-SAVOIE

Il affiche un parcours d'entrepreneur atypique, car il a été fonctionnaire avant de lancer une entreprise de génie civil. « Mes études en géographie à l'Université du Québec à Trois-Rivières m'ont procuré une ouverture sur le monde, témoigne-t-il. Puis, j'ai obtenu une maîtrise en Aménagement du territoire et développement régional à l'Université Laval, ce qui m'a amené vers le développement économique. »

Né à Montréal, il grandit à Saint-Malachie, un village de Bellechasse où son père, opérateur d'équipement lourd, exécute des travaux avec son bulldozer, principalement en secteur agricole et forestier.



Frankie Lafontaine

En 1975, au terme de ses études, M. Lafontaine intègre l’Office de planification et de développement du Québec (OPDQ). «Nous étions une trentaine de jeunes diplômés à réaliser de grands schémas d’aménagement et de développement pour tout le Québec, explique-t-il. J’étais entouré d’économistes, de sociologues et de démographes.»

Je prends plaisir à mesurer nos activités. C’est comme ça qu’on s’améliore.

La même année, il décide de procéder à l’incorporation de la petite entreprise familiale, Excavations Lafontaine inc., pour lui donner une structure et une visibilité dans la région. Son père et ses deux jeunes frères sont les premiers opérateurs de la nouvelle exploitation. Les fins de semaine, Frankie Lafontaine s’investit en faisant de la comptabilité ou de la mécanique.

Toujours à l’OPDQ, il participe à la gestion du programme OSE, qui encadre et subventionne des entreprises en développement. Il est alors jumelé à une analyste financière, ce qui lui permet de se familiariser avec des concepts comme les états de revenus et de dépenses, le bilan, le fonds de roulement et les ratios financiers. «Je côtoyais des entrepreneurs, et j’ai acquis le goût des affaires, révèle-t-il. Je voulais être porteur de ballon.»



De gauche à droite : M^e Gisèle Bourque, directrice générale de l’ACRGTO ; Frankie Lafontaine, lauréat du prix Fernand-Houle 2025 ; et Marc Joncas, président de l’ACRGTO.

PHOTOS : NORMAND HUBERDEAU, GROUPE NH PHOTOGRAPHES (GAUCHE), MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE (DROITE)

Notre industrie travaille en silo. Chaque organisme public ou organisation travaille de façon isolée, selon sa vision. On ne mesure pas suffisamment les conséquences de l’intervention de l’un sur l’autre ni l’effet financier d’un nouveau règlement.

APPRENDRE LE MÉTIER

En 1982, il annonce à son père, incrédule, qu’il laisse son emploi au gouvernement pour se joindre à l’entreprise familiale. La PME est active dans les secteurs agricole et forestier. C’est alors la difficile récession des années 1980. Au Québec, l’inflation grimpe à 13% et le chômage atteint plus de 14%. Le programme de subventions aux agriculteurs pour l’amélioration de leur terre est aboli. Le principal marché de la PME est en péril. «Je venais d’acheter une excavatrice, financée à 22%, dit-il. Je patinais.»

Frankie Lafontaine effectue alors un virage vers les travaux de génie civil. Il se consacre à trouver des mentors rompus aux calculs des soumissions et à la gestion de chantiers, des domaines auxquels il ne connaît rien. Il doit embaucher du personnel qualifié et acheter les équipements requis: «Pendant 10 ans, j’ai appris mon métier. Ce fut très difficile. On ne comptait pas les heures de travail. Il a fallu faire preuve d’imagination, mais, finalement, on est passés au travers.»



Réaménagement de la route 277 à quatre voies à Saint-Anselme.

CONSTRUISEZ DAVANTAGE GRÂCE À LA PUISSANCE DU PARTENARIAT

Chez Équipement SMS, nous sommes plus que des équipements de marques réputées comme Komatsu. Nous sommes l’équipe qui s’engage à assurer votre succès.

Parce qu’un bon partenariat rend **tout possible.**



Installations à Sainte-Claire.

C’est une période intense d’apprentissage dans différents secteurs du génie civil: génie routier, égouts et aqueducs, assainissement des eaux, infrastructures pour usines et bâtiments commerciaux, ouverture de sites d’agrégats. L’entreprise teste le marché de Bellechasse, de la Beauce, de la Rive-Sud, de Lévis et de Québec.

C’est en 1984 que germe l’idée de rédiger ses pratiques avec l’aide du personnel, puis de les mettre à jour périodiquement dans le but de les standardiser et de les améliorer. Plus tard, ce manuel de gestion de chantier deviendra l’assise de son système qualité.

En 1990, l’entreprise est relocalisée dans un parc industriel à Sainte-Claire pour mieux se positionner dans le marché régional.

ACQUÉRIR SES LETTRES DE NOBLESSE

«De 1992 à 2007, on consolide notre expertise en génie civil», évoque M. Lafontaine.

Jacques Legros, nouvel associé, arrive en 1993. Il lui fait bénéficier de ses compétences dans le domaine, ce qui permet à l’entreprise d’accéder à des projets de plus grande importance. M. Lafontaine mentionne, entre autres, les contrats de prolongement de l’autoroute du Vallon (aujourd’hui l’autoroute Robert-Bourassa), de traitement des eaux à Sainte-Claire, de réfection de quatre des six phases du boulevard Sainte-Anne, de construction de deux haltes routières sur l’autoroute 20 et d’une phase de réaménagement du boulevard Champlain, à Québec.

En 1998, Frankie Lafontaine ouvre une carrière à Saint-Gervais, dans Bellechasse, en partenariat avec Concassés de la Rive-Sud inc. Ce site s’ajoute à quelques bancs de gravier qu’il exploite déjà: «On voulait créer un réseau d’approvisionnement en matériaux granulaires pour contrôler notre qualité.» Aujourd’hui, l’entreprise compte 35 sites!

Cinq ans plus tard, l’équipe d’estimateurs-gérants de projet s’installe à Lévis. Puis, l’année suivante, M. Lafontaine achète, toujours à Lévis, un terrain de 600 000 pieds carrés, qui sera plus tard agrandi à 2,2 millions de pieds carrés. Aujourd’hui, le site regroupe les bureaux administratifs, un atelier mécanique de 32 000 pieds carrés, des entrepôts et des aires d’entreposage. Au fil des ans, les immeubles sont agrandis plusieurs fois pour répondre aux besoins.

En 2000, afin de prolonger sa saison active, l’entreprise ajoute à ses activités le déneigement pour le ministère des Transports, les municipalités et le secteur privé.

Frankie Lafontaine accorde toujours de l’importance depuis à la planification des opérations. Malgré l’expansion importante de l’organisation, il se dote d’outils simples pour en mesurer l’efficacité. Par exemple, il se réfère à un indicateur quotidien de planification du personnel et des équipements pour une lecture rapide de l’état de la situation. Un système rigoureux de coûts de revient permet de suivre la rentabilité des chantiers. «Je prends plaisir à mesurer nos activités. C’est comme ça qu’on s’améliore.»

PHOTOS : LES EXCAVATIONS LAFONTAINE INC.

AGRANDIR SON RAYONNEMENT

En 2006 et 2010, ses fils Mathieu et François, ingénieurs, se joignent à l’entreprise, dont ils sont maintenant respectivement président et vice-président. À 74 ans, Frankie Lafontaine est désormais conseiller à la direction: «C’est la nouvelle génération qui poursuit la mission, qui relève ses propres défis. Je me consacre à soutenir l’organisation dans son efficacité.»

Au fil du temps, les chantiers d’envergure se multiplient: réfection de la Grande Allée et de la rue Dorchester, à Québec, réfection importante du boulevard Champlain, sites d’enfouissement, boulevard Guillaume-Couture, à Lévis, décontamination des sols à Estimaerville, assainissement à Sainte-Anne-de-Beaupré, réfection de ponts sur la rivière Godbout et dans Portneuf. Le plus récent et le plus gros contrat à vie de l’entreprise est la construction d’un système anticrues permanent pour la rivière Lorette, à Québec.

Les Excavations Lafontaine inc. étendent leur rayonnement jusqu’à Montréal, notamment à la rue Papineau, aux collecteurs Mill et Ontario, au boulevard Lacordaire et au pont de la Concorde. Des contrats d’importance, qui s’insèrent dans la filière batterie, sont aussi en cours de réalisation à Bécancour.

La réhabilitation sans tranchée de conduites est devenue un secteur d’activité novateur pour Les Excavations Lafontaine inc., sollicitées dans plusieurs régions de la province. Diverses méthodes de gainage et de tubage impliquent des investissements importants, des techniques sophistiquées et l’importation de matériaux des États-Unis, du Moyen-Orient et d’Europe.

EN ÉVOLUTION CONSTANTE

En 1975, le chiffre d’affaires est de 76 000\$. Il s’établit aujourd’hui à 160 M\$. Les Excavations Lafontaine inc. embauchent environ 350 personnes en saison active. «Je tiens ici à remercier tous ceux et celles qui ont cru en mes rêves et m’ont appuyé pour les réaliser: employés, famille, mentors, fournisseurs et sous-traitants, sans qui les défis sont irréalisables. Ma philosophie, c’est de monter sur l’échelle un barreau à la fois pour apprendre, et de toujours réinvestir les bénéfices dans l’entreprise pour être plus forts.»

Ma philosophie, c’est de monter sur l’échelle un barreau à la fois pour apprendre, et de toujours réinvestir les bénéfices dans l’entreprise pour être plus forts.



Les Excavations Lafontaine inc. exploitent un important réseau de carrières, de gravières et de sablières dans les régions de Québec et de Chaudière-Appalaches, soit dans neuf MRC.

CONSTATS

«Les perspectives de notre industrie sont prometteuses autant en modernisation, en réfection et en construction, pour répondre à de nouveaux besoins et se coller aux nouvelles réalités: énergétique, réfection de réseaux d’égout et d’aqueduc, traitement des eaux, habitation, transport en commun, infrastructures pour accroître la mobilité», souligne M. Lafontaine.



REDI-ROCK
MURS DE SOUTÈNEMENT
HOMOLOGUÉ MTQ



**BÉTON PRÉFABRIQUÉ
FORTIER**

PARTOUT DANS
L'EST DU CANADA

Bâtir un monde meilleur avec le meilleur monde.

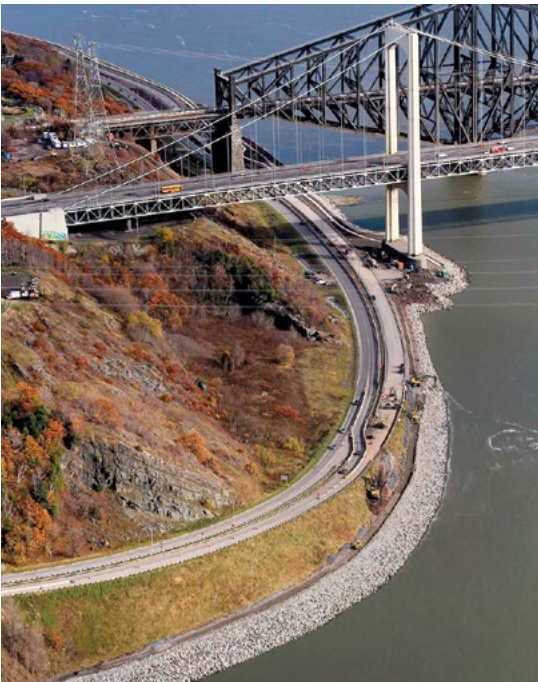
GROUPERIVERIN.COM

Nous n’avons pas le choix de recourir à des travailleurs étrangers qualifiés et expérimentés pour maintenir notre économie et les services que nous nous sommes donnés comme société.

Si les besoins sont vertigineux, leur financement pose cependant problème et oblige à établir des priorités. L’industrie ne parvient pas à combler l’écart entre l’état actuel des infrastructures et le niveau nécessaire pour soutenir convenablement les services publics et les activités économiques. Il faut absolument régler cette problématique, du moins pour éviter que l’écart ne se creuse davantage. L’imposition de tarifs douaniers ne vient que complexifier la situation.

De poursuivre M. Lafontaine: «Notre industrie travaille en silo. Chaque organisme public ou organisation travaille de façon isolée, selon sa vision. On ne mesure pas suffisamment les conséquences de l’intervention de l’un sur l’autre ni l’effet financier d’un nouveau règlement. L’industrie est très réglementée. Le savoir et la créativité sont plus sollicités par le respect de la réglementation que par la réflexion pour améliorer les méthodes de production.»

L’entrepreneur soutient que les valeurs qui animent la main-d’œuvre sont en pleine transformation. Le sentiment d’appartenance s’effrite, la volonté de bien faire les choses, l’initiative et l’imputabilité également.



Réfection du boulevard Champlain, à Québec.

C’est une réalité du Québec moderne à laquelle les entrepreneurs doivent constamment chercher à s’adapter afin de livrer un travail de qualité et assurer le respect des échéanciers de leurs chantiers. Qu’on le veuille ou non, ces éléments ont une incidence réelle sur le coût des travaux.

Par ailleurs, la province possède une industrie paritaire qui exige un consensus patron-syndicat. Ce modèle doit évoluer de conflictuel à consensuel, pour le bien-être de la société québécoise.

RÉFLEXION CONCERNANT LA FORMATION

L’accès difficile aux emplois sur les chantiers de construction est contraignant. Par exemple, un technicien en génie civil recevait une formation collégiale de trois ans directement axée sur les besoins techniques de l’industrie, mais ne pouvait pas accéder à un chantier dès sa diplomation.

«Constatant cette situation, en 2004, j’avais fait signer une pétition à travers le Québec pour changer cette réglementation. Les 16 cégeps qui offraient cette formation avaient répondu à l’appel. Recevant l’appui de l’ACRGTQ, cette pétition a été déposée à l’Assemblée nationale afin de sensibiliser les députés à la problématique. En 2021, à la suite d’une modification de la loi R-20, cette situation aberrante a enfin été corrigée. Cela aura tout de même pris 17 ans!» lance M. Lafontaine.

Autre cas: près de 40% du personnel de chantier dans le secteur du génie civil est composé de manœuvres. Une partie importante de ce groupe arrive dans l’industrie sans aucune formation initiale pour accomplir ses tâches. Avec les années, le nombre d’outils, de matériaux, de méthodes d’application des produits s’est considérablement accru, alors que le savoir-faire manuel des jeunes a fait le mouvement inverse. Il revient à l’employeur de les former sur le tas, ce qui nécessite beaucoup d’énergie et de pertes de temps sur les chantiers.

«Depuis 2011, je milite pour qu’une formation initiale reconnue par le ministère de l’Éducation soit mise sur pied. Cet aboutissement serait de nature à valoriser la tâche de manœuvre, à diminuer le décrochage de jeunes entrés par ouverture de bassins, à réduire les déficiences en chantier et à accroître notre productivité.

Ce dossier devrait connaître un développement positif en 2025, après 14 ans d’efforts (!)», ajoute M. Lafontaine.

SITUATION DE LA MAIN-D’ŒUVRE ÉTRANGÈRE

Au Québec, la population est vieillissante, et le taux de natalité est bas. En 2024, il atteignait à peine 1,32 enfant par femme. Pour au minimum se maintenir, il faudrait atteindre un taux de 2,2. «Nous n’avons pas le choix de recourir à des travailleurs étrangers qualifiés et expérimentés pour maintenir notre économie et les services que nous nous sommes donnés comme société.

PHOTO: MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

Je ne me prononce pas sur le nombre de travailleurs à accueillir. Il faut bien les recevoir et les intégrer convenablement à notre société. Ils constituent une force de travail essentielle pour notre industrie face aux défis qui nous attendent. Notre capacité à former des jeunes est nettement insuffisante pour répondre à nos besoins, tout particulièrement pour entretenir nos parcs d’équipement, assurer un approvisionnement adéquat à nos chantiers et exécuter les tâches en chantier.

Chez Lafontaine, nous avons près de 30 travailleurs étrangers, qui sont de 16 nationalités différentes, œuvrant dans nos divers services. Certains ont obtenu leur citoyenneté, d’autres sont en processus d’accueil. L’insécurité que nous leur créons quant à leur avenir ici est contre-productive.

Le propre d’un entrepreneur est de réaliser ses rêves. Depuis l’arrivée de ces travailleurs étrangers au sein de l’organisation, nous avons recommencé à rêver, à assurer notre croissance et à créer de la richesse collective pour le Québec.

Il faut éviter d’avoir une vision à court terme. Les faits sont là! À l’origine, en grande partie, ne sommes-nous pas tous issus de l’immigration?» soumet M. Lafontaine.

EN CONCLUSION

L’ensemble de ces constats génère une industrie lente à réagir et à se moderniser. La productivité en souffre. On parle de l’améliorer par l’acquisition de nouvelles technologies, la robotique et l’intelligence artificielle, mais selon M. Lafontaine, le gain fondamental va se faire par une formation plus adéquate pouvant répondre aux besoins élémentaires de l’industrie, autant en ingénierie, en gestion et en main-d’œuvre de chantiers, et permettant de mieux intégrer les nouvelles façons de faire.

«La construction est à la croisée des chemins; elle doit se réinventer, être plus dynamique et performante. Je rêve d’un grand sommet pour l’industrie de la construction, où tous ces enjeux seraient sur la table afin de trouver des solutions pour en redéfinir les paramètres, d’établir une vision commune, où les intervenants laisseraient tomber leurs masques (politiques, concepteurs, entrepreneurs, syndicats) afin de définir cet enjeu sociétal et de stimuler notre industrie face à l’ampleur du défi.

Idéaliste, vous direz? Avec un consensus et de la volonté, nous y parviendrons. Nous n’avons plus le choix. Ce sera notre deuxième Révolution tranquille!» ■

LE PRIX FERNAND-HOULE

Le prix Fernand-Houle rend hommage à un entrepreneur qui s’est démarqué par un parcours entrepreneurial inspirant, une réalisation ou une carrière impressionnante dans le domaine du génie civil et voirie, et lui est remis à titre de reconnaissance pour sa contribution à son industrie.

CATALYS
LUBRIFIANTS



**VOS EXPERTS LOCAUX,
D'UN OCÉAN À L'AUTRE.**

CatalysLubrifiants.ca

Distributeur et fabricant

#FiertéCanadienne

» Huile hydraulique

» Huile moteur

» Graisse

» Agent de démoulage pour asphalte

» Fluide à transmission

» Huile pour engrenages

» Antigél / Liquide de refroidissement

» Fluide d'échappement diesel

Chevron

NEMCO



12

Magazine CONSTAS | Printemps 2025 | Numéro 71

13

JONATAN JULIEN

ENTREVUE AVEC LE
MINISTRE RESPONSABLE
DES INFRASTRUCTURES
ET MINISTRE RESPONSABLE
DE LA RÉGION DE LA
CAPITALE—NATIONALE



CONSTAS s’est entretenu avec le ministre responsable des Infrastructures, Jonatan Julien. Retour sur les enjeux provinciaux en la matière ainsi que sur les stratégies du gouvernement afin d’améliorer son bilan.

PAR XAVIER TURCOTTE-SAVOIE

C’EST LA PREMIÈRE FOIS QUE LE GOUVERNEMENT NOMME UN MINISTRE RESPONSABLE DES INFRASTRUCTURES. POUVEZ-VOUS NOUS PARLER DE VOTRE RÔLE ET DE VOS RESPONSABILITÉS?

Ça fait maintenant un peu plus de deux ans que j’ai été nommé ministre responsable des Infrastructures. Dans le mandat précédent, j’avais indiqué à mon patron que c’était nécessaire d’avoir un ministre qui se consacre aux infrastructures pour améliorer l’efficience dans le domaine.

Mon rôle, c’est d’être le chef d’orchestre gouvernemental pour les projets d’infrastructures publiques, c’est-à-dire coordonner la planification des investissements dans tous les domaines d’intervention de l’État.

J’ai aussi la responsabilité ministérielle de la Société québécoise des infrastructures, la SQI, qui est le bras immobilier du gouvernement. Comme ministre des Infrastructures, je dois aussi m’assurer qu’il y a un équilibre dans la bonification.

Enfin, je dois arbitrer les sommes engagées et prévues au Plan québécois des infrastructures, le PQI, cette feuille de route gouvernementale que vous connaissez bien et qui s’échelonne sur une période de 10 ans.



Jonatan Julien, ministre responsable des Infrastructures.

LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET SES MENACES TARIFAIRES ONT-ILS EU DES RÉPERCUSSIONS SUR LE PROCHAIN PQI?

Absolument. Il faut s’assurer de tout faire pour protéger notre économie, et un des meilleurs moyens pour la soutenir, c’est d’investir dans nos infrastructures publiques.

Ainsi, le PQI 2025-2035 s’élève maintenant à 164 G\$. Il a été augmenté de 11 G\$ cette année pour des investissements additionnels prévus dans les 3 prochaines années.

Ces investissements vont se traduire notamment par encore plus de constructions et de rénovations d’écoles et d’hôpitaux. Comme on ne peut pas tout faire en même temps, c’est important de bien planifier nos investissements en infrastructures afin que le marché soit au rendez-vous.

VOUS AVEZ LANCÉ UNE STRATÉGIE EN INFRASTRUCTURES PUBLIQUES, ET UN PROJET DE LOI A ÉTÉ ADOPTÉ À L'AUTOMNE DERNIER. POUVEZ-VOUS NOUS DONNER LES OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE ET PRÉSENTER PLUS PRÉCISÉMENT LES MESURES QUI TOUCHENT NOS MEMBRES?

On a parcouru énormément de chemin depuis 2022, notamment grâce au lancement de la Stratégie québécoise en infrastructures publiques, dont plusieurs mesures ont été mises en vigueur grâce à l'adoption du PL 62 à l'automne dernier.

La Stratégie vise trois objectifs:

- Accélérer la livraison des projets;
- Obtenir de meilleurs prix;
- Améliorer l'état des infrastructures publiques.

Bref, on souhaite que les Québécois et les Québécoises en aient plus pour leur argent!

La Stratégie québécoise en infrastructures publiques, dévoilée en mai 2024, est donc venue moderniser les façons de faire du gouvernement en assurant un cadre d'intervention efficace et adapté à chaque projet. Elle s'articule autour de quatre axes d'intervention afin qu'on obtienne des gains à chaque étape de réalisation d'un projet, de l'idéation à son maintien en bon état.

Le premier axe comprend une planification optimisée. On veut améliorer la coordination et la planification des projets grâce à la fois à une meilleure prévisibilité de la capacité du marché et à la prévisibilité sur les investissements à venir du gouvernement. On veut faire de la gestion par programme et augmenter l'utilisation du préfabriqué. On vient mesurer les capacités régionales pour s'assurer d'avoir un bon ordonnancement des travaux.

Le deuxième axe permet un environnement d'affaires plus compétitif, c'est-à-dire qu'il faut rendre les contrats publics plus attrayants, ce qui permettra d'améliorer la concurrence. L'une des façons privilégiées pour ce faire est de permettre le recours aux modes collaboratifs dans les projets complexes. On veut déterminer nos besoins, puis s'asseoir avec les professionnels pour trouver la meilleure solution à nos besoins, et ce, avec agilité. C'est chose faite grâce à l'adoption du PL 62.

Le troisième axe permet un État plus agile. Au sein du gouvernement, on doit avoir plus d'agilité pour économiser du temps et optimiser chaque dollar, notamment en valorisant le multiusage, en facilitant le transfert des immeubles et en modernisant la directive sur les projets majeurs. C'est possible grâce au PL 62.

Enfin, le quatrième axe offre un meilleur suivi de la performance des projets majeurs et de l'état du parc. C'est impératif de se donner des outils non seulement pour mieux suivre l'évolution de nos projets, mais aussi pour s'assurer qu'on met assez d'argent en maintien des actifs.

QUELS SONT LES RÉSULTATS ATTENDUS UNE FOIS LA STRATÉGIE MISE EN PLACE?

On pense que l'ensemble de ces leviers permettront de réduire de 25% les délais, et jusqu'à 15% les coûts.

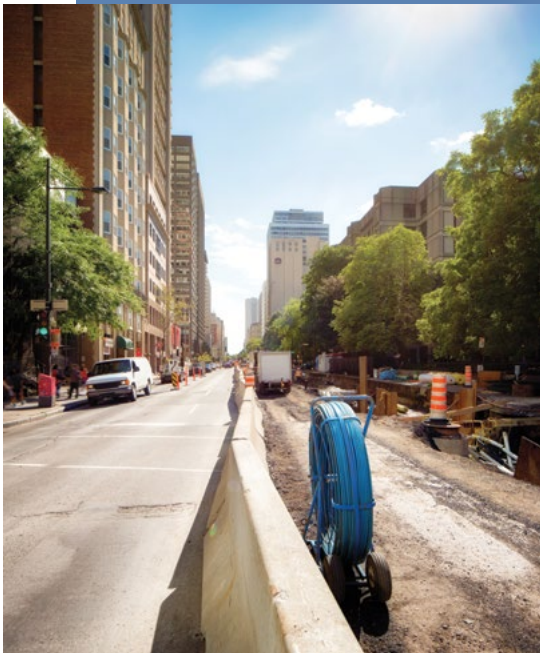
POUVEZ-VOUS EN DIRE D'AVANTAGE SUR LE BIM?

Parmi les mesures annoncées et appuyées par la Stratégie québécoise en infrastructures publiques, on trouve la poursuite du déploiement de la modélisation des données des infrastructures, aussi appelée BIM, de l'anglais Building Information Model.

Cet outil d'aide à la décision permet, grâce aux données produites, de concevoir, de construire, d'exploiter, d'occuper et d'utiliser un ouvrage. Les données sont obtenues dès les premières étapes de la conception et réutilisées ultérieurement à l'aide d'une panoplie de technologies complémentaires. L'approche BIM est maintenant systématiquement déployée dans tous les nouveaux projets majeurs gérés par la SQI.

IL Y A UN DÉFICIT IMPORTANT DANS LE MAINTIEN DES ACTIFS AU QUÉBEC ET, MALGRÉ LA STRATÉGIE D'AUGMENTATION PROGRESSIVE, CE DÉFICIT CONTINUE D'AUGMENTER. COMMENT PEUT-ON EXPLIQUER CELA?

Le territoire du Québec est grand et, nécessairement, le parc d'infrastructures l'est également. Une portion importante des infrastructures publiques au Québec a été construite dans les années 1960 et 1970. Ces infrastructures ont atteint, ou atteindront dans les prochaines années, leur fin de vie utile, qui varie généralement entre 25 et 75 ans, selon leur nature.



Chantier dans le centre-ville de Montréal.

Notre gouvernement accorde une importance particulière au maintien de nos infrastructures. Ce sont 96,7 G\$ qui sont prévus pour assurer la pérennité des infrastructures existantes, soit 65% de l'ensemble des investissements du gouvernement, une proportion en constante augmentation depuis 2018 afin de rattraper le sous-investissement des gouvernements précédents.

Pour le routier spécialement, plus de 30 G\$ sont prévus dans la prochaine décennie, ce qui représente 85% des sommes prévues au réseau routier.

Bien que notre gouvernement investisse des sommes record dans le maintien des infrastructures depuis 2018, il y a un grand retard à rattraper.

L'âge avancé du parc d'infrastructures publiques engendre un taux de dégradation plus élevé que la moyenne sur l'ensemble du cycle de vie, ce qui exige actuellement un niveau annuel plus important pour contenir le déficit de maintien d'actifs (DMA). Nous sommes aussi en réaction, lorsqu'il y a des bris, ce qui amène de l'inefficience.

Par conséquent, la résorption du DMA prendra un certain temps, mais nous sommes sûrs d'avoir une stratégie qui fonctionne bien et qui a de bons résultats.

ON A BEAUCOUP ENTENDU PARLER DE MODES COLLABORATIFS DANS LA DERNIÈRE ANNÉE. QU'EST-CE QUE ÇA VA CHANGER CONCRÈTEMENT DANS LA MANIÈRE QU'ON CONSTRUIT AU QUÉBEC? QUELS SONT LES GAINS?

À cet égard, notre gouvernement est plutôt fier de son projet de loi n° 62, qui est notamment venu encadrer les modes collaboratifs.

Sur le plan du fonctionnement, l'organisme public doit tout d'abord bien définir le besoin auquel le projet d'infrastructure doit répondre. Pour ce faire, il doit notamment tenir compte de

divers facteurs, dont les spécificités uniques du projet telles que son emplacement, son envergure ou son caractère innovant.

Ensuite, il faut décider quel mode de réalisation est le mieux adapté au projet. Les modes collaboratifs diffèrent des modes traditionnels, mais se font toujours dans le cadre d'appels d'offres publics. Ils visent à réunir plusieurs parties prenantes pour l'élaboration du projet d'infrastructure.

Les modes collaboratifs ne viennent pas remplacer les modes traditionnels. Un projet d'asphaltage, par exemple, on en connaît les coûts, on est habitués, donc le mode collaboratif n'est peut-être pas pertinent.

Cependant, quand on arrive devant un projet complexe, avec des spécificités uniques, le donneur d'ouvrage a tout intérêt à utiliser l'expertise des entreprises pour définir la meilleure manière de répondre au besoin.

Ainsi, on permet aux organismes publics d'élaborer des projets en collaboration avec les parties prenantes, dont les entrepreneurs, qui sont des experts dans le domaine, et ce, dès la conception, afin de déterminer la manière la plus efficiente de répondre au besoin du gouvernement.

On pense que ça va venir aider à augmenter la concurrence au Québec en permettant à de plus petits acteurs, qui n'auraient peut-être pas eu les reins assez solides seuls, de participer à un consortium avec d'autres entreprises.

Bref, le projet de loi n° 62, le déploiement de la Stratégie et le rehaussement du PQI permettront d'améliorer l'efficacité, de réduire les délais et les coûts.

Nous poursuivons le travail, et les résultats se feront sentir rapidement! ■

Une équipe au-delà de la gestion des avoirs

**FINANCIÈRE
BANQUE NATIONALE**
GESTION DE PATRIMOINE

Groupe Financier
AUCLAIR-LABRIE-RHEAULT
GESTIONNAIRES DE PORTEFEUILLE

Nous vous invitons à nous contacter afin de discuter d'une offre avantageuse exclusive aux membres de l'ACRGQT!

isabelle.labrie@bnc.ca | 418 654-2313
2600, boul. Laurier Place de la Cité, bureau 700
Québec, QC G1V 4W2



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).

LE DÉFI DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES



ACRGQTQ

NExT : L'INNOVATION CHEZ EUROVIA QUÉBEC

Au-delà des engagements, une stratégie
environnementale outillée et mobilisatrice.
p. 20

ADAPTER LES ROUTES AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Des solutions durables et résilientes pour
la construction routière.
p. 24

INFRASTRUCTURES VÉGÉTALISÉES ET GRANDS PROJETS

Des alliées pour inviter l'adaptation aux changements
climatiques dans les grands projets d'infrastructures.
p. 28

LE BOIS AU SERVICE DES ROUTES : UNE RÉVOLUTION VERTE EN MARCHÉ

Une avenue pour notre secteur forestier.
p. 32

KPMG SONDE DES ENTREPRISES SUR LA CRISE CLIMATIQUE

La décarbonation : un grand défi pour
les entrepreneurs en construction.
p. 36

CLIMAT ET INFRASTRUCTURES : LE CERIU LANCE UN PÔLE POUR PASSER À L'ACTION

Sa directrice, Justine Baudart, nous explique la genèse
du projet, ses objectifs et le mode de coconstruction
qu'elle entend mettre en œuvre.
p. 38

DÉCARBONER ET CONCEVOIR DES INFRASTRUCTURES RÉSILIENTES : UNE PRIORITÉ

Le grand défi du 21^e siècle
du secteur des grands travaux.
p. 42

PAPIER OU NUMÉRIQUE : QUEL EST L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL D'UN MAGAZINE ?

Une réflexion à mener à l'ère de la décarbonation.
p. 46



L'outil NExT d'Eurovia Québec.

NExT : L'INNOVATION CHEZ EUROVIA QUÉBEC

AU-DELÀ DES ENGAGEMENTS, UNE STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE OUTILLÉE ET MOBILISATRICE

Lauréate du prix Génie-voirie en développement durable 2025 décerné par l'ACRGQTQ, Eurovia Québec s'est distinguée par une approche structurée, concrète et ambitieuse de la transition environnementale. Décryptage d'une stratégie qui pourrait inspirer tout un secteur.

PAR ELSA BOURDOT



Sur la photo, de gauche à droite : Jean-François Hudon, directeur général d'Activa Environnement ; Anik Girard, directrice générale de Constructo ; M^{re} Gisèle Bourque, directrice générale de l'ACRGQTQ ; Julie Hébert, directrice environnement, et Marc Joncas, président d'Eurovia Québec.

C'est un prix qui récompense non seulement des résultats, mais une vision et une méthode. En recevant le prix Génie-voirie en développement durable 2025 de l'ACRGQTQ, Eurovia Québec, filiale de VINCI Construction, a été saluée tout à la fois pour l'ensemble de ses actions visant à réduire son empreinte carbone et pour sa capacité à inscrire celles-ci dans une stratégie structurée, reproductible et mobilisatrice.

« Nous avons des objectifs très ambitieux : réduire de 40 % nos émissions directes de GES d'ici 2030 », indique Julie Hébert, directrice environnement et systèmes de management intégré chez Eurovia Québec. Pour y parvenir, l'entreprise mise à la fois sur la modernisation technologique, l'efficacité énergétique... et un outil numérique Eurovia qui change la donne.

UN OUTIL NUMÉRIQUE POUR PLANIFIER LA TRANSITION

Baptisé NExT (pour New Environmental Transformation), cet outil numérique d'aide à la décision permet de projeter, de simuler et de planifier les actions à mener pour atteindre les cibles environnementales. Conçu à l'interne, NExT calcule la trajectoire carbone de chaque entité de l'entreprise – métiers comme sites – et permet ainsi de déterminer les bons leviers, les investissements nécessaires et leur priorisation.

« L'innovation ne réside pas tant dans la technologie que dans notre capacité à structurer et à opérationnaliser la transition », insiste M^{me} Hébert. Grâce à NExT, la direction peut suivre avec précision l'avancement des projets, tandis que les équipes sur le terrain disposent d'un cadre clair et adapté à leur réalité.

Nous avons des objectifs très ambitieux : réduire de 40 % nos émissions directes de GES d'ici 2030.

— Julie Hébert

MODERNISATION DES USINES ET EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

L'une des actions phares d'Eurovia Québec repose sur la modernisation progressive de ses usines, identifiées comme de grandes consommatrices d'énergie pour le secteur. Une usine récemment mise en service illustre cette approche : entièrement rénovée, elle est désormais installée sous bâtiment, ce qui donne lieu à une intégration harmonieuse dans le cadre de vie des riverains et un contrôle des émissions de poussières et des nuisances sonores ainsi qu'à une diminution des besoins énergétiques.

D'autres chantiers sont en cours, notamment la conversion de brûleurs au propane, un carburant moins émissif, ou encore la généralisation des abris pour matériaux afin de réduire leur humidité, d'optimiser le séchage et donc de diminuer les besoins énergétiques. La réduction des GES se joue donc à la fois sur le tableau de grandes transformations industrielles et sur celui d'une multitude de gestes plus modestes, mais tout aussi stratégiques.

PHOTOS : EUROVIA QUÉBEC (GAUCHE), NORMAND HUBERDEAU, GROUPE NH PHOTOGRAPHES (DROITE)



Usine d'enrobés installée sous bâtiment à New Richmond, donnant lieu à une intégration harmonieuse dans le cadre de vie des riverains et un contrôle des émissions de poussières et des nuisances sonores ainsi qu'à une diminution des besoins énergétiques.



Remplacement progressif du parc matériel pour des équipements électriques.

MODERNISATION DU PARC MATÉRIEL ET ÉCOCONDUITE

Parallèlement, l'entreprise poursuit la modernisation de sa flotte d'équipements, avec l'intégration d'engins hybrides et électriques. Si la volonté est là, M^{me} Hébert rappelle que la réalité du marché peut freiner certaines ambitions: «On ne peut pas toujours se procurer immédiatement les équipements souhaités; il faut composer avec les délais d'approvisionnement et la disponibilité de ce type de matériel chez les fabricants.»

Malgré ces contraintes, Eurovia continue d'avancer avec détermination, en s'assurant que chaque décision d'achat ou d'investissement est cohérente avec ses objectifs de décarbonation.

L'innovation ne réside pas tant dans la technologie que dans notre capacité à structurer et à opérationnaliser la transition.

— Julie Hébert

UNE CULTURE EN MUTATION

Mais réduire l'empreinte environnementale d'une entreprise aussi vaste ne repose pas uniquement sur des outils ou des équipements. Il s'agit aussi de faire évoluer la culture d'entreprise. «La voirie et le génie civil sont des domaines historiquement loin de ces questions. Il y a donc un gros travail de sensibilisation en cours et à parfaire, et cela ne se fait pas du jour au lendemain», reconnaît la directrice environnement.

Heureusement, Eurovia Québec peut s'appuyer sur un réseau de conseillers enenvironnement qui y sont affectés et qui sont déployés dans toutes ses agences, de la Gaspésie à l'Outaouais. Ces spécialistes travaillent main dans la main avec les équipes opérationnelles, les services d'ingénierie et les responsables des équipements pour mettre les enjeux climatiques au cœur des pratiques.

Chaque année, une journée environnement vient renforcer cette dynamique, en proposant des formations, des récits d'expérience et des bilans d'étape. Le tout dans un climat de plus en plus favorable à la transition, notamment grâce à l'arrivée de nouvelles générations déjà sensibilisées à ces enjeux.

PHOTOS: EUROVIA QUÉBEC

UN MODÈLE REPRODUCTIBLE

L'une des forces d'Eurovia Québec réside aussi dans la transparence et la transférabilité de ses pratiques. «Il n'y a pas de recette magique. Ce qu'on fait est ambitieux, requiert du temps et de nombreux investissements, mais, surtout, nécessite une direction qui y croit et se donne les moyens de ses ambitions», souligne Julie Hébert.

C'est d'ailleurs l'un des messages que souhaite transmettre l'ACRGQT en remettant ce prix: encourager l'ensemble du sec-

teur à accélérer la transition en s'inspirant de modèles concrets. Et Eurovia Québec entend bien continuer à faire partie des pionniers, en poursuivant la modernisation de ses installations, en diversifiant ses actions et en renforçant l'adhésion interne.

«Si nous réussissons, c'est surtout grâce à une haute direction convaincue et mobilisée», conclut M^{me} Hébert. Ce soutien structurel est en effet une des conditions essentielles à la mise en œuvre de projets environnementaux solides, durables... et inspirants. ■

À PROPOS DU 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 qui contribue à la protection de l'environnement et à la création d'une économie responsable.



EUROVIA | L'économie circulaire au service d'une mobilité plus responsable
ENROBÉS HR

 Eurovia présente ses **ENROBÉS HR** :
Des enrobés composés d'au moins 30% de matériaux recyclés et aussi performants que des enrobés conventionnels.

Ensemble, réduisons l'empreinte environnementale de nos routes.

 info.produits@euroviaqc.ca
www.euroviaqc.ca

Eurovia Québec, lauréat du prix **Génie-voirie en développement durable** 2025 de l'ACRGQT

ADAPTER LES ROUTES AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

DES SOLUTIONS
DURABLES ET
RÉSILIENTES POUR
LA CONSTRUCTION
ROUTIÈRE

R



Chantier utilisant la technique de recyclage à froid à Rivière-Éternité, au Saguenay, réalisé en juillet 2024.

Avec les changements climatiques que l'on vit et la nécessité d'intégrer le développement durable dans les techniques de construction, concevoir les routes exige de nouvelles façons de faire et parfois l'usage de nouveaux matériaux et une nouvelle expertise. Discussion avec Éric Lachance-Tremblay, professeur au Département de génie de la construction à l'École de technologie supérieure (ÉTS), spécialisé dans la réhabilitation de chaussées.

PAR STÉPHANE GAGNÉ

Juillet 2023, Rivière-Éternité. Des pluies diluviennes font rage dans cette petite localité du Saguenay. Plusieurs chemins subissent des dommages importants et un glissement de terrain survient, causant deux morts. En ces temps de changements climatiques, ce genre de situation peut se reproduire, à tout moment, partout au Québec.

Face à cette éventualité, il faut réagir et s'adapter. Il faut aussi tester de nouvelles techniques de réhabilitation, plus propres et moins génératrices de gaz à effet de serre (GES). C'est sur ce sujet que portent les travaux du professeur Lachance-Tremblay.

PHOTO: ÉRIC LACHANCE-TREMBLAY



Retraitement en place avec stabilisation. La technique est réalisée à froid sur une profondeur allant jusqu'à 200 mm. Travaux réalisés sur le chemin du Lac-Écho à Prévost, en août 2022.

Les changements climatiques touchent désormais tous les pays, perturbent les économies et affectent des vies. Afin de bien cibler les actions à entreprendre pour adapter les chaussées, il est essentiel d'identifier les impacts des changements climatiques que celles-ci peuvent subir.
— Rapport du Vérificateur général

UNE CHAUSSEE ZERO DECHET

Ainsi, M. Lachance-Tremblay a participé à la mise en pratique d'une technique de réhabilitation de chaussées appelée recyclage à froid, à l'été 2024, au Saguenay. « Elle ne génère aucun déchet, car aucun matériau ne sort du chantier, dit-il. On réutilise 100% de l'enrobé existant pour faire une nouvelle couche de base pour la structure de chaussée qui sera ensuite recouverte d'un enrobé bitumineux comme couche de roulement. »

La technique présente d'autres avantages. « Elle s'effectue rapidement et réduit les émissions de GES en comparaison avec les techniques traditionnelles, poursuit le professeur. En collaboration avec des entreprises québécoises, on fait de la recherche pour être en mesure d'en démocratiser l'utilisation. »

COMBATTRE L'ORNIERAGE

L'orniérage est un autre problème que les chercheurs tentent d'atténuer. Avec les cycles de gel-dégel, plus fréquents, et la hausse du trafic sur certaines routes (p. ex. : l'autoroute des Laurentides), les ornières se multiplient. « Pour limiter le problème, il faut notamment rendre les routes plus costaudes », affirme M. Lachance-Tremblay. La technique du retraitement en place avec stabilisation pourrait le permettre. « En plus de ne générer aucun déchet et de réduire les émissions de GES, elle améliore considérablement la capacité portante de la chaussée, en allongeant sa durée de vie, dit le professeur, qui a fait des tests sur cette technique en juillet 2022 sur un chemin des Laurentides. On fait de la recherche pour être en mesure de la populariser, de concert avec des entreprises québécoises. »

PHOTO : ÉRIC LACHANCE-TREMBLAY

Il est difficile aussi de se fier sur les solutions appliquées à l'étranger pour les mettre en pratique ici. On a un climat spécifique qui exige que l'on élabore des solutions adaptées à notre réalité.

— Éric Lachance-Tremblay

PREVOIR L'IMPREVISIBLE ET ETRE RESILIENTS

Éric Lachance-Tremblay croit qu'il y a encore beaucoup d'inconnu sur l'impact que les changements climatiques auront sur le comportement des chaussées. « Il est difficile aussi de se fier sur les solutions appliquées à l'étranger pour les mettre en pratique ici, soutient-il. On a un climat spécifique qui exige que l'on élabore des solutions adaptées à notre réalité. »

Et, selon lui, lorsque survient un événement météorologique extrême, il faut être résilients et être en mesure d'agir rapidement pour réhabiliter une route qui a été endommagée. ■

MISER SUR LA PREVENTION

C'est ce que suggère notamment le rapport du Vérificateur général du Québec, publié en novembre 2023 et intitulé *Conservation des chaussées du réseau routier*. On y donne quelques exemples de mesures préventives qui peuvent être prises :

- Intensifier l'entretien (p. ex. : en scellant les fissures et en nettoyant les fossés plus souvent) pour éviter que l'eau des précipitations et de la fonte des neiges s'infiltre dans les structures des chaussées et les endommage prématurément ;
- Utiliser une combinaison de matériaux drainants pour maximiser l'expulsion rapide de l'eau d'infiltration et augmenter la résistance à l'orniérage ;
- Limiter l'apparition d'ornières, en utilisant, par exemple, un produit qui épaissit le revêtement ou encore en recourant à un bitume résistant aux variations de température.

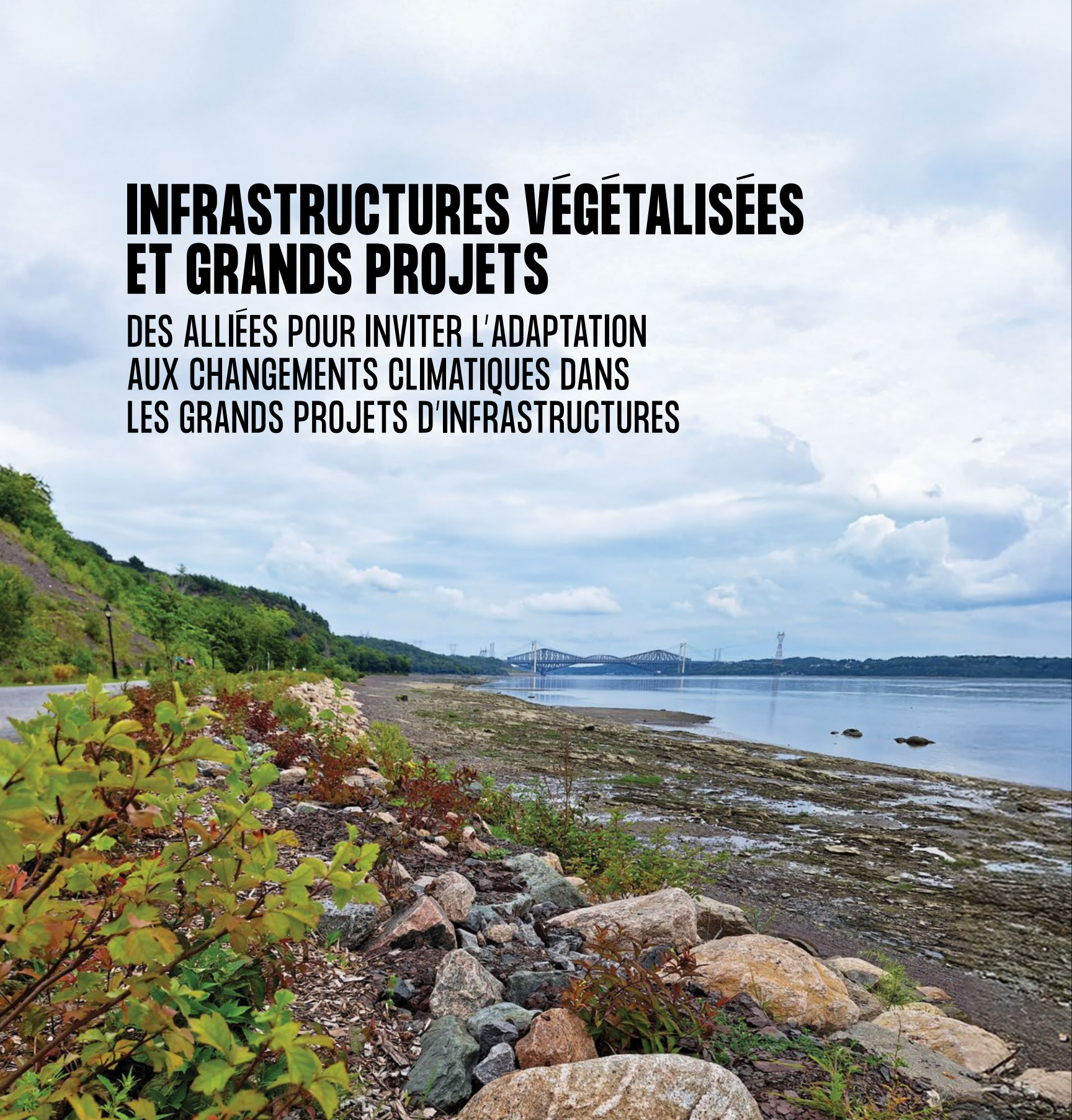
Le rapport mentionne aussi la nécessité d'optimiser l'utilisation des ressources dans la conception des chaussées afin de limiter le gaspillage et de réduire l'empreinte environnementale.



PARTOUT AU QUÉBEC

RÉMY BASTONAI (855) 674.5820
DIRECTEUR GÉNÉRAL INFO@CONCASSAGEPLUS.CA

CONCASSAGE + PRODUITS CLASSIFIÉS
TAMISAGE + RECYCLAGE
CONSULTATION + LOCATION



INFRASTRUCTURES VÉGÉTALISÉES ET GRANDS PROJETS

DES ALLIÉES POUR INVITER L'ADAPTATION
AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS
LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES

Dans le cadre de la stabilisation des berges du parc de la Plage-Jacques-Cartier à Québec, plusieurs techniques de végétalisation ont été intégrées aux enrochements initialement prévus afin de bonifier le projet et respecter les attentes du gouvernement et des citoyens. Terminés en 2024, les travaux incluent la réalisation de caissons végétalisés et de lits de plançons. Ces deux techniques du génie végétal sont réputées apporter de la stabilité mécanique afin de contrôler l'érosion des berges tout en contribuant à la création d'habitats diversifiés pour la faune et en maintenant une intégrité paysagère intéressante.

Longtemps perçues comme accessoires, les infrastructures végétalisées (IV) s'imposent aujourd'hui en tant que solutions incontournables pour améliorer la résilience des territoires face aux grands travaux routiers et d'infrastructures au Québec. Dans un contexte de changements climatiques et d'urbanisation croissante, leur intégration s'avère essentielle pour gérer les eaux pluviales, stabiliser les sols et réduire les îlots de chaleur. Chloé Frédette, conseillère scientifique et chargée de projets à Québec Vert, souligne le potentiel de ces solutions durables et rentables et l'élan grandissant en leur faveur.

PAR ELSA BOURDOT



UN VIRAGE NÉCESSAIRE POUR LES INFRASTRUCTURES DU QUÉBEC

Avec un réseau routier s'étendant sur des dizaines de milliers de kilomètres, le Québec fait face à des enjeux majeurs en matière d'aménagement et de résilience climatique. Or, depuis quelques années, les infrastructures végétalisées apparaissent comme une réponse efficace aux défis posés par les précipitations extrêmes, l'érosion des sols et la montée des températures.

«L'adaptation aux changements climatiques ne peut pas se limiter à l'amélioration des matériaux utilisés dans les infrastructures. Il faut repenser entièrement notre approche de l'aménagement, et cela passe nécessairement par une meilleure intégration de la végétation, explique M^{me} Frédette. Dans la nature, la végétation est l'un des principaux facteurs de régulation climatique. En retirant la végétation d'un milieu, on perturbe complètement cette régulation et on perd cette capacité de la végétation à temporiser les impacts des phénomènes climatiques extrêmes».

Un récent inventaire (non exhaustif) mené par Québec Vert recense plus de 800 IV dans 120 municipalités du Québec. Si la majorité des projets sont encore concentrés dans le sud de la province, où les pressions urbaines sont les plus fortes, la tendance s'étend progressivement à d'autres régions, jusqu'au Saguenay et en Gaspésie.

PHOTO : CHLOÉ FRÉDETTE

PERFECTIONNEMENT de la main-d'œuvre en entreprise

Vous désirez que vos travailleurs se perfectionnent, développent des compétences ou, simplement, mettent à jour leurs connaissances ?

Contactez l'ACRGTO
Tél. : 1 800 463-4672 | jmjacob@acrgtq.qc.ca

ACRGTO
FIERS & COMPÉTENTS
PERFECTIONNEMENT DE LA MAIN-D'ŒUVRE



Réalisé en 2016-2017, le réaménagement d'un tronçon de 2 km de l'avenue Papineau à Montréal a permis d'intégrer 38 cellules de biorétention végétalisées visant à détourner une partie des eaux de pluie du réseau d'égout de la ville. Grâce à l'action des végétaux, aux espaces de rétention et à la perméabilité des aménagements, ce tronçon permet de dévier en moyenne 10 000 m³ d'eau par année et d'en retirer 80 % des matières en suspension. La végétation abondante offre également un effet indiscutable sur le bien-être et le confort des usagers du secteur, notamment en atténuant la chaleur et la pollution de l'air et en offrant un cadre visuel attractif et apaisant.

**UNE VÉGÉTALISATION ADAPTÉE
AUX GRANDS PROJETS ROUTIERS**

En comparaison avec les toitures et les murs végétalisés, davantage associés aux bâtiments, les IV appliquées aux routes et aux grands aménagements se traduisent par des dispositifs spécifiques.

« Dans les grands projets routiers, on parle surtout de trois types d'aménagements: la gestion des eaux pluviales par biorétention, la stabilisation des pentes et des berges par des plantations adaptées ou le génie végétal, et les brise-vent naturels pour améliorer la sécurité routière », détaille Chloé Frédette.

Les ouvrages de biorétention – incluant les cellules, les noues, les bassins de rétention et autres infrastructures drainantes végétalisées – permettent notamment de ralentir et de traiter les eaux de ruissellement à la source et de les laisser s'infiltrer, réduisant ainsi les inondations et leurs impacts et les risques de surcharge des réseaux d'égout.

« Aujourd'hui, il est inconcevable de créer un projet d'infrastructure routière sans réfléchir à la gestion des eaux. Les techniques végétalisées sont parmi les plus efficaces et durables pour ce faire », insiste l'experte. Elle va plus loin: « Leur avantage majeur est de procurer simultanément plusieurs autres fonctions, ce qu'aucune infrastructure grise ne peut faire. C'est aussi ce qui explique leur rentabilité: chaque dollar investi dans les IV sert à résoudre plusieurs problématiques à la fois. »

Les pentes et talus routiers, quant à eux, peuvent être consolidés grâce au génie végétal, qui remplace les solutions classiques d'enrochement par des techniques de plantation stratégiques. « Les enrochements sont souvent perçus comme la solution la plus simple et la plus efficace, mais ils n'ont aucun bénéfice pour les écosystèmes riverains, qui sont particulièrement importants sur le plan écologique et pour la qualité de l'eau, et le coût environnemental associé à l'extraction et au transport de la roche n'est absolument pas compensé. Les techniques végétales permettent non seulement de stabiliser les sols, mais aussi de recréer des habitats favorables à la biodiversité », précise M^{me} Frédette.

Enfin, les haies brise-vent jouent un rôle essentiel dans la sécurité des routes hivernales en réduisant l'accumulation de neige et la force des rafales. « Un alignement d'arbres bien positionné peut améliorer considérablement la sécurité routière, notamment en diminuant la quantité de neige recouvrant la chaussée et la perte de visibilité lors de forts vents et de poudreries », ajoute la spécialiste.

FREINS ET DÉFIS LIÉS À L'IMPLANTATION

Malgré ces avantages documentés, les IV peinent encore à s'imposer comme une norme dans les projets d'infrastructure québécois. Parmi les principaux obstacles identifiés, le manque de formation des professionnels de la conception des aménagements et la perception négative des coûts d'entretien figurent en tête de liste.

PHOTO : CHLOÉ FRÉDETTE

« On entend souvent qu'il n'y a pas de budget pour entretenir des infrastructures vertes. Pourtant, les coûts associés à leur entretien sont minimes en comparaison aux économies que ces infrastructures permettent de réaliser. Le problème, c'est que les décideurs sont encore trop souvent enclins à supprimer ces éléments lorsqu'un projet dépasse son budget », regrette Chloé Frédette.

Un autre défi majeur réside dans la formation des ingénieurs, des urbanistes et d'autres professionnels de l'aménagement, qui sont encore trop peu outillés du point de vue des normes et sensibilisés en ce qui concerne ces techniques. « Il reste énormément de travail à faire pour mettre en place les normes et les outils qui vont permettre aux IV d'être largement adoptées. Beaucoup d'ingénieurs diplômés aujourd'hui ne savent pas ce qu'est la biorétention ou le génie végétal ni comment bien concevoir ce type d'ouvrages. Il faut que ça change si on veut une adoption généralisée », insiste-t-elle.

UNE VOLONTÉ POLITIQUE ENCORE INSUFFISANTE

Comparé à l'Europe, où la végétalisation des infrastructures est mieux intégrée aux politiques publiques et aux pratiques des professionnels, le Québec accuse un certain retard. Pourtant, des signaux encourageants émergent.

En septembre 2024, Québec Vert a déposé un livre blanc sur la végétalisation*, dans lequel figure une recommandation forte: rendre obligatoire l'intégration d'IV dans les projets d'infrastructure financés à plus de 50% par des fonds publics.

« Nous demandons que tous les grands projets d'infrastructure incluent un minimum de 2% du budget total en végétalisation et que celle-ci ne soit plus considérée comme un élément de décoration, mais bien comme une composante fonctionnelle essentielle. Ce n'est pas juste un coût en plus, c'est un investissement rentable à long terme », plaide M^{me} Frédette.

UN ATOUT ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL

Au-delà des gains environnementaux et sociaux, ces infrastructures offrent des bénéfices économiques concrets. En améliorant la gestion des eaux pluviales, elles réduisent les coûts nécessaires au transport et au traitement de ces eaux ainsi que ceux liés aux dommages causés par les débordements du réseau.

Aujourd'hui, il est inconcevable de créer un projet d'infrastructure routière sans réfléchir à la gestion des eaux. Les techniques végétalisées sont parmi les plus efficaces et durables pour ce faire.

— Chloé Frédette

De plus, en réduisant les îlots de chaleur, la végétalisation diminue les besoins en climatisation dans les zones urbaines adjacentes. « Moins de chaleur en ville, c'est aussi moins de pression sur le réseau électrique, des économies d'énergie considérables et, surtout, des économies sur le plan des soins de santé, puisque cela réduit substantiellement le taux d'admission dans les hôpitaux et le taux de décès », souligne Chloé Frédette.

Si le Québec veut accélérer la transition vers des infrastructures plus résilientes, il devra passer d'une approche expérimentale à une intégration systématique de ces solutions. « Nous savons que ces techniques fonctionnent, et les études locales pour les adapter à nos conditions climatiques s'accumulent. Il est temps de les adopter à grande échelle et d'en faire un standard dans nos projets d'infrastructure », conclut-elle. ■

* POUR CONSULTER
LE LIVRE BLANC





SAVOIR PRÉVENIR EN SST

- Formations adaptées à vos besoins
- Information en santé et sécurité du travail
- Recherche et documentation
- Conseils et assistance technique

Suivez-nous  
asp-construction.org



LE BOIS AU SERVICE DES ROUTES : UNE RÉVOLUTION VERTE EN MARCHÉ

UNE AVENUE POUR NOTRE SECTEUR FORESTIER



Des essais d'épandage de bitumes intégrant de la lignine ont été effectués sur cinq segments routiers au Canada, aussi bien sur des routes que sur de grands boulevards. Ces essais avaient pour objectif de mettre à l'épreuve ce « biobitume » dans différentes conditions climatiques et divers achalandages.

Le bois québécois se taille aujourd'hui une place dans un domaine insoupçonné: les infrastructures routières. En intégrant ses composantes à l'asphalte et au béton, chercheurs et entrepreneurs tentent d'offrir une solution de remplacement plus durable aux matériaux traditionnels, tout en stimulant une industrie forestière en pleine transformation.

PAR MARIE-ÈVE MARTEL

VALORISER LES RESSOURCES FORESTIÈRES

Avec la chute de la demande pour le papier journal, l'industrie forestière québécoise a dû revoir ses stratégies. «Il fallait trouver d'autres avenues pour maintenir les usines en activité et conserver les emplois en région», explique André Auger, analyste sectoriel au ministère des Ressources naturelles et des Forêts. Le gouvernement du Québec a ainsi encouragé la recherche de nouveaux bioproduits dérivés du bois.

L'exploitation de la fibre de bois s'est donc diversifiée. Cette dernière contient quatre composantes principales: la cellulose, la nanocellulose, la lignine (un sous-produit issu de la fabrication de la pâte) et les extractibles (des molécules chimiques présentes dans l'écorce). Chacune d'elles possède des propriétés qui peuvent être mises à profit dans divers secteurs industriels.

PHOTO: MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DES FORÊTS DU QUÉBEC

UN ENROBÉ BITUMINEUX PLUS VERT

Parmi les avancées les plus prometteuses, l'intégration de la lignine à l'asphalte offre une solution de rechange aux composés pétroliers utilisés dans les revêtements routiers. «Ce procédé permet non seulement de valoriser un sous-produit du bois, mais aussi de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) associées à la production d'asphalte», précise M. Auger.

L'organisme privé à but non lucratif montréalais FPInnovations a supervisé ce projet ambitieux, en collaboration avec la firme Eurovia, une filiale de VINCI Construction, et le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Avec un soutien financier de 1,5 M\$ provenant du Programme d'innovation forestière de Ressources naturelles Canada, des tests ont été menés sur cinq segments routiers au pays.

Les résultats préliminaires sont encourageants: les bitumes modifiés avec 10% à 15% de lignine affichent une résistance comparable à celle des matériaux traditionnels après deux ans d'exposition aux intempéries. Forts de ce succès, les chercheurs ont aménagé une nouvelle section d'essai en 2023 sur la route 235, à Ange-Gardien, en Montérégie.

Selon des chiffres publiés par FPInnovations en 2021, «le marché global du bitume utilisé pour l'asphalte est actuellement évalué à près de 4 millions de tonnes par année», uniquement au pays, dont près de 40% du réseau routier est recouvert.

FAIRE D'UNE PIERRE DEUX COUPS

Intégrer de la lignine de bois dans le bitume poursuit un double objectif: verdir le revêtement de centaines de milliers de kilomètres de routes au Canada et conserver les emplois du secteur des pâtes et papiers.



SELON RESSOURCES NATURELLES
CANADA, CETTE APPROCHE POURRAIT
« PROLONGER LA DURÉE DE VIE
DES ROUTES DANS UN CONTEXTE
DE CHANGEMENTS CLIMATIQUES ».

Au terme d'une étude préliminaire menée en Alberta, FPInnovations a estimé que de substituer la lignine au bitume dans une proportion de 5% à 10% dans un mélange d'asphalte aurait pour effet de retrancher de 16 000 à 31 000 tonnes de GES annuellement. Une application proportionnelle partout au Canada pourrait éviter l'émission annuelle de 117 000 à 260 000 tonnes de GES, soit ce qui est rejeté dans l'air par 56 171 voitures.

«En présumant [...] une pénétration de marché de 20% par le nouveau produit environnemental, une demande annuelle potentielle de 40 000 à 80 000 tonnes de lignine serait créée, en plus d'ouvrir un nouveau marché pour la lignine de grande valeur tirée des usines canadiennes de pâte kraft», avançait FPInnovations en 2021.

QUAND LE BOIS RENFORCE LE BÉTON

En plus de l'asphalte, le bois pourrait également améliorer les performances du béton, matériau clé de l'industrie de la construction. L'idée n'est pas tant de rendre le procédé moins coûteux que d'optimiser certaines de ses propriétés. «On cherche à voir si l'ajout de cellulose, qui constitue environ 40% du bois, peut renforcer la résistance du béton à l'écaillage», indique André Auger.

Des essais ont été menés en divers endroits de la province, et l'industrie du béton suit les résultats avec intérêt. «Les manufacturiers sont très conscients de leur empreinte environnementale, mais c'est aussi un milieu très conservateur», note M. Auger, comparant cette industrie à celle des pâtes et papiers, qui est ouverte aux changements, mais qui a besoin d'être accompagnée pour se moderniser.

DE NOUVEAUX HORIZONS
POUR LA FIBRE DE BOIS

Au-delà des infrastructures, d'autres débouchés se profilent pour les composantes du bois. La nanocellulose, par exemple, pourrait remplacer certains produits pétrochimiques dans la fabrication de lubrifiants industriels. Elle pourrait également remplacer les microbilles de plastique utilisées dans les produits cosmétiques, réduisant ainsi leur impact environnemental.

Un autre projet en élaboration vise à transformer des sous-produits de l'industrie papetière en bioplastiques dégradables.

Avec ces démarches, le bois pourrait bien redevenir un acteur majeur de l'économie québécoise, tout en contribuant à la transition écologique. Un avenir prometteur se dessine pour l'industrie forestière, qui prouve une fois de plus sa capacité d'adaptation et d'innovation. ■





KPMG SONDE DES ENTREPRISES SUR LA CRISE CLIMATIQUE

LA DÉCARBONATION : UN GRAND DÉFI POUR LES ENTREPRENEURS EN CONSTRUCTION

En juillet 2024, KPMG publiait un sondage réalisé auprès de 350 entreprises canadiennes dont le but était de connaître leurs craintes face aux événements météorologiques extrêmes et ce qu’elles sont prêtes à faire pour décarboner leurs activités. Nous avons demandé à Leah Carson, associée, Services-conseils transactionnels, Infrastructure mondiale, de KPMG Canada, d’en commenter les résultats.

PAR STÉPHANE GAGNÉ



[Les entreprises participant à de grands travaux] peuvent mettre en œuvre des technologies avancées pour réduire les émissions de carbone de leurs machines et de leurs véhicules et investir dans des sources d’énergie renouvelable pour leurs opérations sur site.

— Leah Carson

De prime abord, M^{me} Carson tient à préciser que le contexte réglementaire a beaucoup évolué depuis la publication du sondage et il continuera d’évoluer avec la nouvelle administration aux États-Unis. Les résultats du sondage pourraient donc être très différents si on le refaisait aujourd’hui.

Un résultat du sondage frappe l’imaginaire. Plus de 9 chefs d’entreprise sur 10 (92%), tous secteurs confondus (incluant les grands travaux), craignent que les événements météorologiques extrêmes vécus récemment ne deviennent la norme et que leur organisation soit touchée par un de ces événements.

Également, plus de la moitié des entreprises sondées (56%) ont révélé avoir connu une baisse de leur rentabilité causée par ces événements météorologiques.

PRÊTES À AGIR POUR RÉDUIRE LEUR IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Des points positifs ressortent cependant de ce sondage. Ainsi, 9 entreprises sur 10 se disent déterminées à trouver des moyens de réduire leur impact environnemental et près de 9 sur 10 (88%) se disent prêtes à investir davantage pour soutenir leur objectif climatique.

Aux entreprises participant à des projets d’infrastructure à grande échelle, M^{me} Carson propose plusieurs moyens pour y parvenir. « Ces mesures comprennent la mise en œuvre de pratiques de construction durables, telles que l’utilisation de matériaux recyclés, la minimisation des perturbations du sol et la protection des habitats naturels en créant des corridors pour la faune, dit-elle. De plus, elles peuvent mettre en œuvre des technologies avancées pour réduire les émissions de carbone de leurs machines et de leurs véhicules et investir dans des sources d’énergie renouvelable pour leurs opérations sur site. »

DES OBSTACLES SUBSISTENT

Les mesures proposées par Leah Carson pourraient toutefois se buter à la réalité vécue au quotidien par les entreprises. Ainsi, parmi les personnes sondées, 8 sur 10 ont déclaré que leur entreprise n’a pas le temps ni les ressources nécessaires pour faire de la réduction de son empreinte carbone une priorité « absolue ou immédiate ». De plus, 9 entreprises sur 10 croient que des réglementations sont nécessaires pour stimuler la décarbonation dans les industries (incluant celles dans les grands travaux) et créer des règles du jeu équitables à l’échelle mondiale.

M^{me} Carson est consciente de ces enjeux lorsqu’elle affirme que « la mise en œuvre de pratiques de construction durable et de technologies avancées implique souvent des coûts initiaux élevés. Ces coûts peuvent être un obstacle pour les entreprises, surtout lorsque le rendement du capital investi n’est pas évident. Les investissements dans les sources d’énergie renouvelable, les machines efficaces et les véhicules à faibles émissions nécessitent des dépenses en capital substantielles. »

Plus spécialement sur la décarbonation, M^{me} Carson ajoute ceci : « La mise en œuvre d’initiatives de durabilité et de décarbonisation nécessite des connaissances et une expertise spécialisée. Les entreprises peuvent ne pas disposer des capacités internes nécessaires et peuvent devoir investir dans la formation ou embaucher des consultants externes. Cela peut être à la fois long et coûteux. »

Enfin, il est intéressant de mentionner qu’il existe depuis 2022 un guide de décarbonation pour les entreprises qui a été produit par la firme Dunsky à la demande de la Fédération des chambres de commerce du Québec. Ce guide énumère en sept étapes clés la marche à suivre pour se décarboner, de l’élaboration d’une planification stratégique au suivi du plan établi, en passant par la mise en œuvre. ■



Leah Carson, associée, Services-conseils transactionnels, Infrastructure mondiale, KPMG Canada.

PHOTO : KPMG (DROITE)



CLIMAT ET INFRASTRUCTURES

LE CENTRE D'EXPERTISE ET DE RECHERCHE EN INFRASTRUCTURES URBAINES LANCE UN PÔLE POUR PASSER À L'ACTION

Créé à l'été 2024, le pôle Action climatique du Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU) vise à mieux outiller les municipalités face aux effets tangibles des changements climatiques. Sa directrice, Justine Baudart, nous explique la genèse du projet, ses objectifs et le mode de coconstruction qu'elle entend mettre en œuvre.

PAR ELSA BOURDOT



Depuis plusieurs années, les différents domaines d'expertise du CERIU menaient déjà des projets se rattachant aux enjeux climatiques, mais isolément. En août 2024, l'organisation a franchi une nouvelle étape en créant une cellule qui s'y consacre: le pôle Action climatique. «Ce n'est pas un sujet nouveau pour le CERIU, souligne Justine Baudart, directrice de projets. Il existait déjà plusieurs initiatives liées à l'adaptation des infrastructures ou à l'atténuation des effets climatiques, mais elles étaient disséminées dans les domaines d'expertise existants. Le nouveau pôle permet de rassembler ces efforts et d'en faire un axe de travail transversal à part entière.»



Justine Baudart, directrice de la Gestion des actifs et de l'Action climatique au CERIU.

PARTENAIRE

en location de machinerie opérée
compétences | qualité | disponibilité

LES ENTREPRISES G. LAROUCHE

581-234-5079

EGLINC.CA

DES GENS D'ACTION QUI VISENT L'EXCELLENCE



Diplômée en géographie, en urbanisme et en gestion des infrastructures urbaines, M^{me} Baudart a travaillé pendant plusieurs années dans le secteur municipal, plus précisément en gestion des actifs. Cette expérience de terrain oriente aujourd’hui sa façon d’envisager la mission du pôle: utile, concrète et en lien direct avec les réalités vécues par les municipalités.

STRUCTURER L’EXISTANT POUR MIEUX OUTILLER LE MILIEU

Le mandat du nouveau pôle ne consiste pas à tout recommencer à zéro, mais plutôt à structurer ce qui existe déjà. «On veut élaborer des projets en lien avec l’action climatique, en collaboration avec les autres pôles et conseils permanents du CERIU, qui sont déjà bien implantés», explique la directrice. Le rôle du pôle est donc à la fois transversal et complémentaire: il soutient les expertises techniques existantes, tout en apportant une vision d’ensemble sur les enjeux climatiques.

Le cœur de sa mission? Accompagner les villes dans la prise en compte des change-

ments climatiques dans la gestion de leurs infrastructures, notamment à l’aide d’outils concrets, de formation et de soutien aux bonnes pratiques.

RÉPONDRE AUX BESOINS DU TERRAIN

Cette volonté d’ancrage dans les besoins réels se manifeste dans la démarche de M^{me} Baudart: «On veut être au service du milieu. On est très ouvert à ce que les gens nous contactent pour nous dire quels sont leurs besoins. Ce n’est pas qu’on pourra tout régler, mais ça nous permet de mieux comprendre les enjeux et d’orienter nos actions en conséquence.»

Un exemple? Après la diffusion du premier webinaire, de nombreuses questions sont revenues sur la manière de lier les changements climatiques à la gestion des actifs municipaux. «Ça nous a confortés dans l’idée que c’était un angle important à creuser. On travaille déjà là-dessus, mais savoir que c’est une question qui préoccupe le milieu nous pousse à aller plus loin.»

On veut élaborer des projets en lien avec l’action climatique, en collaboration avec les autres pôles et conseils permanents du CERIU, qui sont déjà bien implantés.

— Justine Baudart

UNE BOÎTE À OUTILS ÉVOLUTIVE

Fidèle à l’approche du CERIU, le pôle mise sur les outils pratiques et accessibles. Des fiches mémo ont déjà été publiées pour aider les utilisateurs à mieux naviguer dans les plateformes climatiques existantes. D’autres outils sont en cours d’élaboration. «On adore les outils au CERIU, plaisante la directrice de projets. C’est notre passion, parce que ça rend les choses concrètes et utilisables rapidement.»

Dans cinq ans, elle imagine que les villes auront peut-être terminé un deuxième cycle de planification dans leurs plans de gestion des actifs. «On aura une meilleure vision des actifs existants et de ce qu’il faut faire pour les maintenir et les adapter aux changements climatiques. Ça ne veut pas dire qu’on aura toutes les réponses, mais on saura mieux dans quelle direction aller.»

UN TRAVAIL EN RÉSEAU

Le pôle Action climatique ne travaille pas en vase clos. Il s’appuie sur l’ensemble de l’écosystème du CERIU: les conseils permanents, les autres pôles, l’Observatoire, qui conçoit lui aussi de nouveaux projets. «Quand c’est sur des actifs particuliers, on collabore avec les pôles, qui sont experts dans leur domaine. C’est vraiment un travail collectif, pour créer des outils utiles et cohérents.»

Cette logique de collaboration fait partie de l’ADN du nouveau pôle. Loin d’être une entité isolée, il agit comme un trait d’union entre les expertises internes du CERIU et les besoins exprimés par les acteurs du terrain.

UNE INVITATION À LA COLLABORATION

En conclusion, Justine Baudart lance une invitation claire aux municipalités et aux partenaires du secteur: «Contactez-nous. Dites-nous ce qui vous préoccupe. Même si on ne peut pas répondre immédiatement à toutes les demandes, le simple fait de connaître vos enjeux nous aide à orienter notre travail.»

Le message est limpide: le pôle Action climatique veut être une courroie de transmission entre les défis du terrain et les réponses techniques et stratégiques à inventer collectivement. Car face aux changements climatiques, la planification, la gestion des actifs et l’innovation doivent désormais marcher main dans la main. ■



EXPERTS EN
TRANSPORT
de machinerie lourde

TRANSPORT E. LAROUCHE

418-480-0564

EGLINC.CA

DES GENS D’ACTION QUI VISENT L’EXCELLENCE

DÉCARBONER ET CONCEVOIR DES INFRASTRUCTURES RÉSILIENTES : UNE PRIORITÉ

LE GRAND DÉFI DU 21^e SIÈCLE



Le secteur des grands travaux routiers est un producteur important de gaz à effet de serre (GES). Alain Webster, professeur titulaire à l'Université de Sherbrooke et président du Comité consultatif sur les changements climatiques (CCCC), organisme qui conseille le gouvernement sur les mesures à prendre pour atténuer les effets des changements climatiques, a une bonne idée de ce qu'il faudrait faire pour limiter l'impact environnemental de cette industrie. En voici un survol.

PAR STÉPHANE GAGNÉ



La construction d'infrastructures énergétiques et autres grands projets nécessitent l'usage de transporteurs lourds qui sont de grands émetteurs de GES. Les projets de parcs éoliens et de barrages hydroélectriques, nécessaires à la transition énergétique envisagée par le gouvernement du Québec, ne sont que des exemples de grands travaux émetteurs de GES.

Alain Webster croit néanmoins qu'il faudra s'attaquer à la décarbonation du secteur (comme d'autres), repenser l'aménagement du territoire, concevoir des infrastructures adaptées à l'inévitable réchauffement du climat à venir et utiliser des matériaux à faible intensité en carbone.

UN DÉFI À RELEVER

Dans le secteur du transport routier, les véhicules lourds sont responsables de plus de 36% de toutes les émissions de CO₂. Les émissions des véhicules de ce seul secteur ont presque triplé de 1990 à 2019, passant de 3,6 millions de tonnes à 10,58.

Réduire les émissions de ce secteur et de tous les autres sera le grand défi de ce siècle. Pour y arriver, le Comité a émis une série d'avis destinés au ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP).

Dans ces avis, on mentionne la nécessité d'intervenir dès l'étape des appels d'offres. «Il faut aussi que tous les ministères qui jouent un rôle se sentent concernés par la nécessité de réduire les émissions de GES et adaptent leurs projets en accord avec les changements climatiques», dit le président. Cela pourrait signifier de ne pas construire dans des milieux humides (qui retiennent l'eau et limitent les crues et les sécheresses), de limiter la construction de nouvelles routes, d'utiliser des matériaux à faible intensité en carbone (comme le béton produit avec de l'énergie renouvelable).



Alain Webster, président du Comité consultatif sur les changements climatiques.

Il sera aussi inévitable d'agir sur le plan de l'aménagement du territoire. Un troisième avis du Comité, publié en avril 2022, mentionne la nécessité de remplacer les carburants fossiles par l'électricité dans le transport routier, incluant le transport lourd. Selon l'avis, cette substitution ne sera toutefois pas suffisante. Il faudra qu'elle soit accompagnée d'une plus grande efficacité énergétique et d'une réduction de la demande totale.

USINE DE
CONCASSAGE
MOBILE
avec laboratoire granulométrique

LES CONCASSAGES INTER PROVINCIAL

418-487-8757 EGLINC.CA

DES GENS D'ACTION QUI VISENT L'EXCELLENCE

PHOTO : UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE (DROITE)

DES FEUILLES DE ROUTE DANS CINQ SECTEURS

En 2020, le Québec s'est doté d'une politique-cadre sur la lutte contre les changements climatiques et l'électrification, appelée Plan pour une économie verte 2030 (PEV). Ce plan devait permettre d'intégrer les défis climatiques dans l'ensemble des politiques publiques.

Or, selon le document *Bilan et perspectives de la lutte contre les changements climatiques au Québec*, publié par le CCCC au printemps 2024, cette démarche est insuffisante et pourrait être plus efficace si on élaborait de nouveaux outils de gouvernance pour accroître l'efficacité de l'action gouvernementale.

**POUR BEAUCOUP D'ENTREPRISES,
LA QUESTION DE L'ADAPTATION
AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES
NE FIGURE PAS DANS LEURS PRIORITÉS.**

L'un de ces outils identifiés est l'établissement de feuilles de route. Il détaillerait les mesures de réduction des émissions et de sobriété énergétique pour les cinq principaux secteurs d'émissions (transports, industrie, bâtiments, agriculture et gestion des matières résiduelles).

Le secteur des grands travaux serait ainsi partie prenante du processus.

Ces feuilles de route sectorielles seraient un puissant outil de transparence et de reddition de comptes. En plus de faciliter la cohérence de l'action gouvernementale entre le MELCCFP et plusieurs ministères (ex.: Transports et Mobilité durable, Affaires municipales et Habitation), elles permettraient à ces ministères de concevoir des stratégies de décarbonation et d'adaptation sectorielles.

Selon Alain Webster, il faut mettre en place un volet d'accompagnement auprès des PME, car pour beaucoup d'entre elles, la question de l'adaptation aux changements climatiques ne figure pas dans leurs priorités.

Bien sûr, les grands donneurs d'ouvrage comme Hydro-Québec et le ministère des Transports et de la Mobilité durable ont leur propre démarche d'adaptation aux changements climatiques, mais M. Webster croit que toutes les entreprises devraient avoir fait ce cheminement et avoir leurs propres mesures d'adaptation. ■



**Groupe financier
POWERS**
Assurances · Services financiers

**Nous sommes la solution pour
votre assurance collective!**

**Un régime d'assurance exclusif
aux membres de l'ACRGQTQ**

- Régime personnalisé
- Tarification privilégiée
- Flexibilité pour les saisonniers
- Réduction durable des coûts
- Plusieurs partenaires associés
- Compte santé et mieux-être

**La force de
l'expertise,
la valeur du
service**

Complexe Lebourgneuf
1260, boul. Lebourgneuf, bureau 505
Québec (Québec) G2K 2G2

Téléphone 418-623-2521
Sans Frais: 888-623-2521
www.grpowers.com

KUSTOMFLO

CONÇU SUR MESURE. CONÇU POUR DURER.

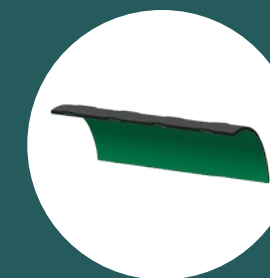
Le PEHD plutôt que le béton, pour des chantiers sur mesure et durables.

**39 % MOINS D'IMPACT
ENVIRONNEMENTAL.**

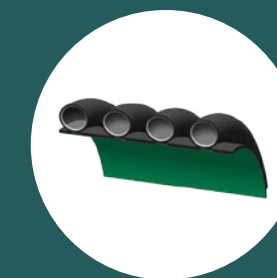
**40 % À 60 %
MOINS DE JOINTS.**

**100 ANS
DE DURABILITÉ PROUVÉE.**

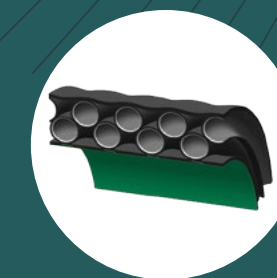
Plus de 100 types de profils disponibles.



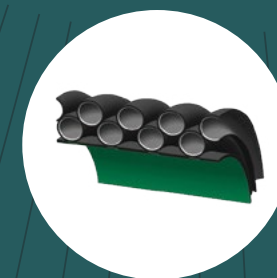
Profil
pleine paroi



Profil
ouvert simple



Profil fermé double
de type Olympique



Profil ouvert double
de type Olympique



SOLENO
LA MAÎTRISE DURABLE DE L'EAU





Loin des idées reçues, ce débat soulève des questions complexes liées au cycle de vie des matériaux, à l'énergie consommée et à la recyclabilité des supports.

UNE POLLUTION NUMÉRIQUE SOUS-ESTIMÉE

Parce qu'il est – au moins en apparence – immatériel, un magazine sur un support 100% numérique a tendance à être perçu comme plus écologique qu'un magazine papier. (Le papier étant perçu comme la somme des arbres qu'il a fallu couper pour le produire.) L'empreinte écologique du numérique est pourtant souvent sous-estimée. Selon l'Agence internationale de l'énergie, les centres de données et les réseaux de transmission représentaient déjà 4% des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES) en 2020, et cette proportion pourrait atteindre 8% en 2025, soit l'équivalent du secteur automobile mondial.

La fabrication des appareils électroniques entraîne également une pollution importante. «La phase de fabrication représente entre 50% et 80% de l'empreinte carbone d'un appareil numérique», explique Valérie Levée dans un article réalisé pour le gouvernement du Québec. L'extraction des métaux rares nécessaires aux composants électroniques, comme le lithium et le cobalt, est énergivore et polluante. Par ailleurs, le recyclage des déchets électroniques demeure marginal: selon l'ONU, seulement 20% des déchets électroniques mondiaux sont recyclés correctement.

LE PAPIER: UNE INDUSTRIE EN MUTATION

L'industrie papetière, souvent perçue comme très polluante, a par ailleurs réalisé d'importants progrès en matière de développement durable.

Contrairement aux appareils électroniques, le papier est biodégradable et largement recyclé. Au Canada, selon l'organisation Two Sides, le taux de recyclage du papier atteint même 70%, contre seulement 20% pour les déchets électroniques, lesquels ont par ailleurs triplé ces 20 dernières années.

Les émissions de GES imputables à l'industrie papetière au Canada étaient de 7,5 Mt en 2022 et devraient baisser à 4,7 Mt d'ici 2030. Toutefois, comme le souligne Ross Linden-Fraser, chargé de recherche à l'Institut climatique du Canada, dans son analyse, pour 440 mégatonnes (un projet du même institut), cette baisse attendue est surtout liée au déclin économique du secteur. «Pour réduire ses émissions attribuables aux combustibles fossiles, l'industrie des pâtes et papiers devra probablement compter sur une combinaison d'électrification, de changement de combustible et d'efficacité», explique l'expert. Il poursuit en soulignant que la faisabilité de ces solutions et leur coût relativement bas permettent d'entrevoir la carboneutralité du secteur, voire des émissions nettes négatives. Un horizon qui, à l'heure de l'IA et de ses besoins d'ogre en matière énergétique, remet le débat papier versus numérique en perspective.



COMPARER L'EMPREINTE CARBONE: UN CALCUL COMPLEXE

L'impact environnemental d'un support ne se limite pas à sa fabrication. Il faut également considérer son usage et sa durée de vie. Selon une étude citée par Radio-Canada, il faudrait lire au moins 20 livres par an sur une liseuse pour que son bilan carbone devienne plus avantageux que celui du papier.

L'effet rebond complique encore l'analyse. Selon le paradoxe de Jevons, l'efficacité accrue du numérique encourage une consommation accrue, annulant ainsi les gains environnementaux. En d'autres termes, plus on facilite l'accès aux contenus numériques, plus on en consomme, augmentant ainsi la charge énergétique globale.

L'APPROCHE HYBRIDE

Devant ce constat, le choix entre papier et numérique ne peut être réduit à une opposition binaire. «Plutôt que de s'interroger sur quel support est le plus écologique, nous devrions réfléchir à notre manière de consommer l'information», explique Aurélie Lagueux-Beloin, auteure d'une étude sur l'empreinte carbone du livre.

L'industrie papetière fait des démarches conséquentes pour réduire l'empreinte carbone de ses activités pendant que les industries numériques voient la leur croître massivement avec le développement de l'IA. Une approche hybride semble donc être une solution pertinente: réduction du tirage papier, utilisation de papier recyclé et optimisation de la consommation numérique. ■

PAPIER OU NUMÉRIQUE : QUEL EST L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL D'UN MAGAZINE ?

UNE RÉFLEXION À MENER À L'ÈRE DE LA DÉCARBONATION

Plus d'un s'interroge sur la pertinence d'un magazine imprimé à l'ère de la décarbonation et de la transition écologique. Un magazine comme CONSTAS devrait-il se maintenir en format papier ou opter pour une diffusion entièrement numérique?

PAR ELSA BOURDOT

COMMENT RENDRE LES ROUTES MOINS MEURTRIÈRES POUR LA FAUNE

ROUTES ET FAUNE NE
FONT PAS BON MÉNAGE.
COMMENT RENDRE LES
PREMIÈRES MOINS RISQUÉES
POUR LA DEUXIÈME ?



PHOTO : UNIVERSITÉ CONCORDIA/DR. J. JAEGER (DROITE)

La présence de routes qui quadrillent le territoire québécois cause la mort de milliers de grands et petits animaux. En plus de présenter un risque pour les conducteurs qui entrent en collision avec ces bêtes. Il existe des solutions pour atténuer ce risque et aider à la préservation de la biodiversité. Petit aperçu.

PAR STÉPHANE GAGNÉ

Le problème est sérieux. De 2020 à 2022, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a recensé un total de 6952 collisions avec la grande faune (chevreuils, orignaux, ours et caribous) sur les routes de son ressort. Autant de collisions qui mettent à risque les automobilistes. Et on ne recense ici que les collisions avec la grande faune. Pourtant, la mortalité survenue chez les petits animaux et les oiseaux est aussi très importante. Du côté européen, une étude, datant de 2020, évalue cette mortalité à 194 millions d'oiseaux et 29 millions de mammifères sur les routes de ce continent chaque année.

Au Québec, certains tronçons routiers sont considérés comme étant particulièrement dangereux pour la faune. Selon des données du MTMD datant de 2015, sur la section comprise entre les kilomètres 68 et 143 de l'autoroute 10, on recense chaque année en moyenne 90 collisions avec la grande faune (surtout des cerfs et quelques orignaux) et plusieurs centaines d'accidents avec la moyenne faune.

Le problème est si sérieux (il constitue une menace pour la biodiversité) que certains universitaires en ont fait une spécialité, appelée écologie routière.

La plus grande victime de cette hécatombe est le porc-épic d'Amérique. Entre 2012 et 2015, 374 porcs-épics ont été trouvés morts seulement sur la route 175, qui relie Québec à Saguenay, soit 42% de tous les décès recensés. «Cela met en danger l'espèce, car elle a un taux de reproduction faible, elle n'a pas peur des voitures, car elle se croit protégée à cause de ces épines, et elle se déplace lentement», affirme Jochen Jaeger, professeur agrégé au Département de géographie, d'aménagement et d'environnement de l'Université Concordia et spécialiste des passages fauniques.

DES SOLUTIONS AU QUÉBEC

Au Québec, 33 ouvrages ont été conçus, au début des années 2010, pour permettre le passage de la petite et moyenne faune sous cette même route 175. Des clôtures ont ainsi été installées pour diriger les animaux vers des points de passage sous la route. De manière générale, l'expérience s'est avérée positive, mais une étude réalisée de 2012 à 2015, par Jochen Jaeger et d'autres chercheurs, a démontré que des améliorations seraient nécessaires pour accroître leur efficacité. C'est que plusieurs espèces utilisent peu ou pas ces structures. «Dans plusieurs situations, il faudrait allonger les clôtures, dit le chercheur. La longueur optimale devrait être d'environ cinq kilomètres pour les grands animaux et de deux pour les petits.»



Passage faunique pour les mammifères de taille moyenne le long de la route 175. La clôture de part et d'autre du passage guide les animaux vers la tablette en béton.

On est 30 ans en retard sur ce qui s'est fait sur [le] continent [européen]. On y construit notamment beaucoup de passages au-dessus des routes, destinés à la grande faune, même s'ils sont plus chers que les passages souterrains. Seulement en Allemagne, on en compte une centaine.

— Jochen Jaeger

Un autre projet, porté par l'organisme de conservation Corridor Appalachien et plusieurs municipalités, est très prometteur. Il consiste en l'aménagement de passages fauniques entre les bornes kilométriques 74 et 121 de l'autoroute 10. Appelé Plan de connectivité écologique, il a fait l'objet d'analyses ces 15 dernières années. Ce plan consiste à améliorer les structures existantes, notamment en les élargissant et en aménageant des passages adaptés aux différentes faunes, soit des passages inférieurs pour la petite faune et des passages supérieurs pour la grande (par exemple, le lynx, le chevreuil, l'ours, le coyote). Un ponceau a déjà été aménagé près de la sortie 115 de cette autoroute, et d'autres sont en cours de planification.

**L'EUROPE, CHAMPIONNE
DES PASSAGES FAUNIQUES**

Jochen Jaeger rappelle qu'en Europe, il y a beaucoup plus de passages fauniques qu'ici au-dessus et en dessous des routes qui ont été construites. «On est 30 ans en retard sur ce qui s'est fait sur ce continent. On y construit notamment beaucoup de passages au-dessus des routes, destinés à la grande faune, même s'ils sont plus chers que les passages souterrains. Seulement en Allemagne, on en compte une centaine.»

Les parcs éoliens, actuels et futurs, au Québec, auront aussi un impact sur la faune aillée, car les oiseaux peuvent entrer en collision avec les pales en rotation. Pour réduire ce risque, des dispositifs de détection et d'évitement peuvent être mis en place. On peut aussi choisir l'emplacement des éoliennes afin de minimiser les interférences avec les routes migratoires aviaires. ■



Clôture à faune le long de plusieurs tronçons de la route 175, destinée à guider les mammifères de taille moyenne vers le passage faunique installé au centre des tronçons clôturés.

PHOTO : UNIVERSITÉ CONCORDIA/DR. J. JAEGER

T'ES FAIT POUR ÇA

Découvre
les capsules de
nos 4 ambassadeurs
de la relève à
CARRIERENCONSTRUCTION.COM



Sébastien Sigouin
Charpentier-menuisier



Catherine Tremblay
Peintre



Viet Tran
Charpentier-menuisier
et entrepreneur



Vincent Thibault
Électricien



CHINE : LA PLUS GRANDE ÉOLIENNE DU MONDE AU SERVICE DE LA DÉCARBONATION

UN MASTODONTE AVEC UNE PUISSANCE DE 20 MÉGAWATTS

En tête de liste des pays pollueurs sur la planète, la Chine a implanté la plus grande éolienne du monde dans le but de réduire son empreinte carbone. Avec une puissance électrique de 20 mégawatts (MW), elle permet de fournir du courant à 96 000 foyers annuellement.

PAR LEILA JOLIN-DAHEL



C'est sûr que ça va avoir un effet indéniable sur le bilan de la Chine. Mais c'est un peu comme si quelqu'un fumait 25 cigarettes par jour et qu'il décidait d'en allumer une de moins. La Chine va quand même demeurer le plus gros pollueur du monde avec les États-Unis.

— Daniel Rousse

Ce mastodonte est l'œuvre de Mingyang Smart Energy et a été installé en août dernier sur la côte de l'île de Haïnan. Et prochainement, cette société chinoise prévoit de battre son propre record. «L'entreprise promet déjà d'en construire une de 22 MW. Ces éoliennes sont des colosses», résume Daniel Rousse, professeur titulaire au Département de génie mécanique de l'École de technologie supérieure (ÉTS).

Baptisée MySE18.X-20MW, l'éolienne dispose d'une surface de balayage maximale de 66 966 mètres carrés, équivalente à plus de 9 terrains de football, et d'un rotor allant de 260 à 292 mètres de diamètre. Elle pourrait chaque année fournir 80 GWh en électricité, en ayant une vitesse moyenne de vent de 8,5 m/s.

Sur son site Web, Mingyang Smart Energy décrit son innovation comme étant légère, modulaire et à haute fiabilité, tout en pouvant résister à de puissants typhons.

L'implantation d'une éolienne en mer a des avantages en comparaison à une autre érigée sur le sol. «Si on a une surface où il n'y a pas d'arbres, pas de bâtiments, pas de bosses, et que le rotor tourne plusieurs dizaines de mètres en haut de l'eau, c'est bien meilleur, explique M. Rousse. Mais ça coûte plus cher à installer.»

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GES

Avec cette imposante structure, la Chine espère ainsi réduire son bilan carbone de 66 000 tonnes de dioxyde de carbone, alors qu'elle reste une mauvaise élève en la matière. En 2021, le pays était à lui seul responsable de 27,9% des émissions de GES planétaires, avec 13 438 mégatonnes d'équivalent en dioxyde de carbone. «C'est sûr que ça va avoir un effet indéniable sur le bilan de la Chine, souligne Daniel Rousse. Mais c'est un peu comme si quelqu'un fumait 25 cigarettes par jour et qu'il décidait d'en allumer une de moins. La Chine va quand même demeurer le plus gros pollueur du monde avec les États-Unis.»

Néanmoins, la puissance de l'éolienne est telle qu'elle permet d'instaurer un microclimat aux alentours. «Avec sa taille imposante, l'éolienne crée une légère perturbation climatique, mais ça ne dure pas. Si on s'éloigne de quelques centaines de mètres, tout redevient normal. Mais la variation de pression fait fluctuer la température et ça forme un microclimat plus froid parce qu'on a retiré de l'énergie à l'air pour le transmettre au rotor.»



UN CHOIX JUDICIEUX POUR LE QUÉBEC?

Dans la Belle Province, Hydro-Québec a annoncé l'année dernière son intention de réaliser de gros projets éoliens. «Présentement, ici, c'est la meilleure source de production d'énergie à installer, parce que ça revient moins cher que pour l'hydroélectricité», souligne M. Rousse.

Néanmoins, l'ajout d'éoliennes en mer ne représente «pas une solution intéressante». «Pourquoi? Parce qu'on a plein de place sur la terre ferme où les aménager» et que cette avenue est moins onéreuse. Le professeur cite en exemple le projet éolien Apuiat de 200 MW, créé en collaboration avec les communautés innues sur la Côte-Nord.

Pour l'expert, le meilleur endroit où implanter de futures éoliennes au Québec serait dans le nord de la province. «C'est en haut de la ligne des arbres, au Québec, qu'il vente le plus et où l'on a le plus de potentiel. On pourrait les installer près de l'aménagement Robert-Bourassa et de tout le complexe hydroélectrique de la Baie-James.» Une solution qui permettrait d'emprunter les couloirs d'acheminement actuels. «Et si on n'a pas assez de conduites électriques, on n'a qu'à en ajouter. Les routes pour réaliser l'entretien et la maintenance existent déjà.»

Faute d'accord avec les villes et les Premières Nations, il serait aussi techniquement possible d'implanter des éoliennes dans le fleuve Saint-Laurent. «Mais il faudrait alors faire un paquet d'études sur le trafic maritime.» Cette option aurait néanmoins pour avantage d'interdire la circulation des bateaux à certains endroits, ce qui entraînerait un effet positif sur la biodiversité marine. «Mais en général, tant qu'on va pouvoir s'entendre avec les communautés autochtones ou les municipalités pour installer des éoliennes sur la terre ferme, ça devrait rester la solution à privilégier.» ■

« GUERRE COMMERCIALE » : LES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES, UNE SOLUTION ?

QUEL SERA L'EFFET DES TARIFS DE DONALD TRUMP ?

Pour contrer la hausse
des tarifs décrétée par
le président Trump,
Québec envisage
d'investir massivement
dans les infrastructures.

PAR STÉPHANE DESJARDINS



Même si le déficit d'entretien des actifs publics québécois atteint un niveau record, même si les tarifs entrent (ou pas) en vigueur, même si on prévoit plus de 160 000 pertes d'emploi au Québec le cas échéant, on peut se questionner sur le fait de lancer d'importants travaux d'infrastructure pour soutenir l'économie. C'est ce qu'avance Gabriel Giguère, analyste senior en politiques publiques à l'Institut économique de Montréal.

« Notre taux de chômage est à un creux historique. », déclare M. Giguère. L'industrie de la construction répète depuis des mois qu'elle va manquer de main-d'œuvre. À son congrès 2024, l'ACRGQTQ tenait le 24 janvier un atelier animé par le Conseil du patronat du Québec où l'on faisait état de 9000 postes vacants dans la construction au troisième trimestre de 2023. En octobre 2021, l'Association de la construction du Québec publiait une étude statuant qu'il manquait 20 000 travailleurs pour répondre à la demande.

Par ailleurs, « en pleine crise du logement, créer des emplois dans les infrastructures va concurrencer la construction de logements, reprend M. Giguère. Selon lui, on pourrait par ailleurs envisager de laisser le secteur privé lancer de grands chantiers d'infrastructures, comme des barrages hydroélectriques ou encore des oléoducs, lesquels assureraient notamment des débouchés internationaux pour nos produits.

PLUS DE POLYVALENCE

Gabriel Giguère prône davantage de polyvalence sur les chantiers, une demande de longue date de l'ACRGQTQ. « Le gouvernement pourrait facilement diminuer le nombre de métiers à certification obligatoire, insiste-t-il. On en a 26, alors que l'Ontario en compte une dizaine. »

La multiplication des certifications se justifiait par le passé, alors que le taux de chômage était élevé et qu'il fallait protéger les emplois, ajoute-t-il. « Il faut désormais mousser la productivité alors que le bassin de main-d'œuvre est réduit. »

Mais est-ce facile de vendre une telle mesure au sein de l'industrie de la construction, qui est fortement syndiquée ? « On est face à un dilemme : mousser la productivité dans un contexte de baisse des effectifs, témoigne-t-il. Le projet de loi 51 du ministre Jean Boulet va dans la bonne direction en offrant davantage de flexibilité. »

L'économiste considère qu'il faudra aussi faciliter la mobilité interprovinciale, car il n'y aurait pas de surplus de travailleurs de la construction au Québec, au contraire !

« Dans un contexte d'incertitude à cause des tarifs, le poids de la réglementation et de la fiscalité se fait sentir, poursuit-il. Les taxes québécoises sur la masse salariale sont les plus élevées au pays. » Il suggère aussi que les municipalités fassent leur part, en diminuant la lourdeur bureaucratique et en assouplissant le zonage.

M. Giguère avance une autre mesure, souvent évoquée par les premiers ministres des provinces canadiennes ces dernières semaines : diminuer les barrières au commerce interprovincial. « Plusieurs mesures seraient assez faciles à implanter, comme l'harmonisation de certains règlements dans le camionnage, insiste-t-il. Si on abaissait toutes ces barrières, le PIB canadien pourrait grimper de 200 milliards de dollars. »



Gabriel Giguère, analyste senior en politiques publiques à l'Institut économique de Montréal.

IL FAUT MOUSSER LA PRODUCTIVITÉ ALORS QUE LE BASSIN DE MAIN-D'ŒUVRE EST RÉDUIT.

LE PRIX DES MATÉRIAUX

L'imposition des tarifs se traduira certainement par une hausse du prix des matériaux de construction, surtout ceux en provenance des États-Unis. « Il y aura un impact sur notre économie, surtout si le Canada impose des mesures de rétorsion ; c'est inévitable, analyse-t-il. Mais il faudra voir jusqu'à quel point seront touchés les matériaux, dont beaucoup proviennent des États-Unis. »

Nul doute, les consommateurs vont y goûter. M. Giguère évoque une hausse de l'inflation entre 1 % et 1,5 %, qui s'ajoute à l'inflation actuelle. On va donc s'éloigner de la cible de la Banque du Canada (autour de 2 %). La Banque haussera-t-elle les taux d'intérêt en conséquence ?

« Les impacts des tarifs ne seront pas immédiats, on verra dans six mois s'ils auront été aussi dévastateurs qu'on le croit aujourd'hui, ajoute-t-il. Je me garderais une petite gêne à faire des prédictions. »

Gabriel Giguère suggère que les gouvernements fédéral et provincial ripostent notamment par une baisse des impôts des entreprises, pour qu'elles soient plus concurrentielles face à celles des États-Unis. Le taux d'imposition sur les sociétés américaines se situe à 15 %. Au Québec, il est de 11,6 % ; au fédéral, il varie entre 15 % et 33 % selon le type d'entreprises, ce qui fait osciller le fardeau fiscal entre 26,6 % et 44,6 %. En Suède, paradis de la social-démocratie, on parle de 20,6 % (comparativement à 60,1 % en 1989). ■

C

CEGERCO : UN EXEMPLE DE MIXITÉ

L'ENTREPRISE HONORÉE
POUR LA PLACE QU'ELLE
FAIT AUX FEMMES



PHOTO : MAOPHOTOGRAPHIE (GAUCHE), ÉRIC DESBIENS (DROITE)

De la menuiserie à la haute direction, la main-d'œuvre de Cegerco compte de nombreuses femmes. L'entreprise en bâtiments et en travaux civils a d'ailleurs remporté le prix Reconnaissance-mixité 2025 lors du congrès annuel de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGQTQ) en janvier dernier.

PAR LEÏLA JOLIN-DAHEL

Le PDG de Cegerco, Jean-François Coudé, ne cache pas sa fierté de voir ses effectifs récolter cet honneur. «On est très contents d'avoir cette reconnaissance. Honnêtement, on constate sur nos chantiers que la proportion de femmes est plus élevée que la moyenne de l'industrie.» Selon la Commission de la construction du Québec, les travailleuses représentent désormais 4% de la main-d'œuvre totale du secteur. Ce taux est de 4,25% chez Cegerco.

Il cite en exemple certains sites de Cegerco sur l'île de Montréal où l'équipe de gestion est entièrement féminine, avec des directrices de projet, des chargées de projet, des ingénieures de chantier, des responsables de la qualité. «J'ai rarement vu ça au cours de mes 25 ans de pratique dans le domaine.»

DU TERRAIN À LA HAUTE DIRECTION

Sur les lieux de travail, Cegerco recense des employées dans des rôles variés, allant de la charpentière-menuisière à l'électricienne, en passant par l'arpenteuse et la manœuvre spécialisée. «On voit des visages féminins sur pratiquement tous nos sites. On se fait une fierté d'engager ces gens.» Cegerco a même atteint la parité au sein de son conseil d'administration. Le PDG évalue à 40% le pourcentage de femmes gestionnaires sur ses chantiers.

Des talents qui se hissent jusque dans les hautes sphères patronales. Ainsi, deux femmes occupent un poste de vice-présidente parmi les cinq membres de la direction de la firme de construction. «Elles ont été choisies pour leurs compétences et leurs qualités exceptionnelles. C'est une grande fierté pour moi d'avoir été en mesure de les attirer et de leur avoir vendu l'idée de faire partie de l'équipe, car elles étaient auparavant des piliers d'autres entreprises.»



On retrouve des femmes occupant des postes variés sur presque tous les chantiers de Cegerco.

UN ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL INCLUSIF

De l’aveu de Jean-François Coudé, Cegerco a été en mesure d’attirer de nombreuses femmes au sein de ses effectifs grâce à des valeurs porteuses. «On est flexibles sur le plan des horaires. S’il y a des compromis à faire, on peut s’arranger.»

La firme de construction a également ajouté des toilettes mixtes et adapté le soulèvement des charges en fonction des capacités individuelles de chacune et chacun afin d’assurer un environnement sécuritaire. Et ce, en plus d’avoir mis à jour ses politiques contre le harcèlement. «Le respect, c’est important. Notre main-d’œuvre sait que des commentaires comme on en entendait il y a 20 ans ne sont pas tolérés.»

Si l’instauration de tels règlements est généralisée dans les entreprises, le PDG estime que la clé est de les appliquer dans la pratique. «Souvent, c’est affiché au mur, mais, sur le terrain, c’est complètement autre chose. Chez nous, c’est important que ça se reflète sur le chantier.»

On voit des visages féminins sur pratiquement tous nos sites. On se fait une fierté d’engager ces gens.

— Jean-François Coudé

Alors que le milieu de la construction est connu pour être encore traditionnellement masculin, comment Cegerco a-t-elle pu opérer un changement des mentalités au sein de ses effectifs? «Ce que j’ai remarqué, c’est qu’il suffit de la présence d’une seule fille sur le site pour que les autres soient plus courtois. Et plus on en a dans l’entreprise, plus nos gens sont conscientisés sur ce genre d’agissements et les conséquences qu’ils peuvent avoir sur notre secteur.»



Deux femmes figurent parmi les cinq membres de la direction de Cegerco. Sur la photo (de gauche à droite) : Sébastien Sheehy, vice-président Bâtiments ; Valérie Gilbert, vice-présidente Finances et Administration ; Marie-Claire Baril, vice-présidente aux opérations à Montréal ; François Caron, vice-président travaux civils ; Jean-François Coudé, président-directeur général de Cegerco.

PHOTOS : STEEVE PICARD (GAUCHE), NORMAND HUBERDEAU, GROUPE NH PHOTOGRAPHES (DROITE)

«On sait que c’est encore une industrie macho, mais qui est portée à évoluer. Il faut changer les comportements, en embauchant des femmes, peu importe le domaine.» Il conseille également d’assurer un suivi régulier auprès des nouvelles recrues au sujet de leur expérience vécue sur le terrain. «Et on doit réagir au plus vite s’il y en a une qui avoue hésiter à rester en poste parce qu’elle se fait intimider ou harceler.»

Le respect, c’est important. Notre main-d’œuvre sait que des commentaires comme on en entendait il y a 20 ans ne sont pas tolérés.

— Jean-François Coudé

Le fait que de nombreuses femmes comptent parmi les gestionnaires sur les chantiers permet d’ailleurs d’augmenter le sentiment de confiance chez les employées. «Elles sont plus sensibles dans les cas où une collègue subit des comportements désobligeants. Elles ont l’autorité pour intervenir et règlent donc rapidement la situation.»

«Peu importe la fonction qu’elle occupe dans l’entreprise, une femme sera respectée et à sa place. On fait tout pour que les gens se sentent bien chez nous. C’est sûr que ça finit par se refléter.» ■

LE PRIX RECONNAISSANCE—MIXITÉ

Le prix Reconnaissance-mixité, créé par l’ACRGTQ, est une distinction qui récompense les entrepreneurs du secteur de la construction pour leurs efforts dans la création de chantiers inclusifs et mixtes. Cette initiative s’inscrit dans la volonté de l’ACRGTQ de promouvoir et valoriser l’accès des femmes aux métiers de la construction.



Sur la photo, de gauche à droite : M^{re} Gisèle Bourque, directrice générale de l’ACRGTQ ; Marie-Claire Baril, vice-présidents aux opérations à Montréal, et Marie-Pier Tremblay, coordonnatrice développement et gestion SSEQ chez Cegerco ; et Jean-Pierre Rioux, vice-président principal, directeur cautionnement pour le Québec et directeur du développement des affaires construction de AON.



Robuste et Fiable

Doté d'un système breveté de deux manchons coniques, le MTA est le réducteur à entraînement direct monté sur arbre, offrant une sécurité et une fiabilité inégalées dans sa catégorie.

Scannez pour en savoir plus ou visiter le dodgeindustrial.com

Demandes de renseignements: customersupport.ca@dodgeindustrial.com
1-888-556-1004





PRÉVENTION SUR LES CHANTIERS : LE CHARIOT NOVATEUR DE CRT CONSTRUCTION PRIMÉ

UNE INNOVATION AU
SERVICE DE LA SÉCURITÉ

C



Le chariot motorisé mis en place sur le chantier de la rivière aux Brochets a permis d'accélérer le travail tout en assurant la sécurité des équipes.

PHOTO : CRT CONSTRUCTION

La nécessité est la mère de l'invention, selon Platon. Dans le cas de CRT Construction, ce principe s'est traduit par la création d'un chariot motorisé qui a non seulement facilité le travail des ouvriers, mais leur a aussi permis d'éviter plusieurs risques sur le chantier.

PAR MARIE-ÈVE MARTEL



Cette innovation vient de valoir à l'entreprise de Lévis le prix Défi prévention santé et sécurité du travail 2025, remis par l'ACRGTTQ lors de son congrès annuel en janvier dernier.

UNE SOLUTION SUR MESURE POUR UN CHANTIER COMPLEXE

La réalisation en question s'inscrit dans les préparatifs des travaux de prolongement de l'autoroute 35, qui comprend, entre autres, la construction d'un important pont routier de 400 m de longueur enjambant la rivière aux Brochets, en Estrie.

Pour être en mesure d'installer de lourds panneaux de coffrage préfabriqués sur les quelque 10 000 mètres carrés du tablier du pont, et ce, à 4,3 mètres de hauteur, il fallait mettre en place des moises, ce qui constituait tout un défi. Les moises étaient en effet parfois plus longues que la hauteur du pont, ce qui ajoutait une difficulté à leur installation, déjà compliquée par la présence de contreventements horizontaux.

EN PLUS DE RENDRE LE CHANTIER PLUS
SÉCURITAIRE, L'INNOVATION DE JEANNOT MARCEAU
A ACCÉLÉRÉ LE DÉROULEMENT DU CHANTIER
ET A FAIT GAGNER QUELQUES SEMAINES.

À PROPOS DU PRIX DÉFI PRÉVENTION SANTÉ ET SÉCURITÉ DU TRAVAIL

Le prix Défi prévention SST est une initiative qui récompense l'excellence en matière de sécurité sur les chantiers de construction de génie civil et voirie. Dans le cadre d'une saine compétition, ce prix met en lumière les projets où les entrepreneurs ont démontré un engagement exemplaire dans la prévention des accidents et des maladies professionnelles. Les lauréats sont reconnus pour avoir mis en place des mesures de sécurité efficaces qui éliminent ou contrôlent les dangers à la source, particulièrement dans les situations présentant des risques d'accidents graves.



En réfléchissant à la sécurité des travailleurs qui devaient installer le coffrage du pont, le surintendant Jeannot Marceau a eu l'idée d'un chariot motorisé qui servirait de plateforme de travail mobile.

La méthode traditionnelle, qui consistait à installer ces panneaux par le haut, exposait les travailleurs à de nombreux risques en plus de rendre difficile le respect de l'échéancier, indique Jeannot Marceau, l'idéateur de la solution, qui est surintendant chez CRT Construction.

C'est ici qu'intervient le chariot motorisé de coffrage conçu par l'équipe de CRT Construction. «On se demandait comment on allait installer ces panneaux de manière sécuritaire et efficace, raconte le surintendant. Je ne voulais pas que les gars forcent après ça, comme chaque panneau était assez lourd.»

En réfléchissant à la sécurité des travailleurs, M. Marceau a eu l'idée d'un chariot qui servirait de plateforme de travail mobile. «Les travailleurs devaient déjà s'attacher à un câble en hauteur pour se déplacer de façon sécuritaire sur le pont. Mais le risque zéro n'existe pas. Avec le chariot, ils pouvaient être attachés en permanence à une structure stable.»

RÉDUCTION DES RISQUES ET AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ

Le chariot a permis d'éliminer six risques majeurs sur le chantier: les travaux en hauteur, le travail au-dessus de l'eau, la manutention de charges lourdes, les contraintes thermiques, les collisions avec l'équipement mobile et le syndrome du harnais.

De plus, le véhicule a été conçu avec une remorque permettant de transporter tout le matériel nécessaire. «En plus d'assurer la sécurité des travailleurs, tout l'outillage était à la portée de main de ceux-ci, donc on réduisait leurs déplacements inutiles et les pertes de temps», souligne M. Marceau.

Les retombées ont été immédiates: il a été possible de réduire le nombre de grues utilisées à une seule et de diminuer de moitié la main-d'œuvre nécessaire sur chaque chariot. «Plus il y a de personnel, plus il y a de risques d'accident, rappelle M. Marceau. En diminuant les effectifs par chariot, on a réduit ces risques tout en maintenant la cadence des travaux.»

UN CHANTIER PLUS RAPIDE QUE PRÉVU

L'innovation n'a pas seulement amélioré la sécurité du chantier, elle a aussi accéléré l'avancement du projet. «Personne ne pensait que nous pourrions couler le pont en 2024, concède Jeannot Marceau. On était sceptiques parce que la tâche était colossale.» Et pourtant, grâce au chariot, le chantier a pu avancer plus rapidement que prévu.

Comme le souligne Jean-François Turgeon, président-directeur général de CRT Construction, l'innovant accomplissement de Jeannot Marceau et son équipe cadre parfaitement avec la vision de l'entreprise, soit d'intégrer la santé et la sécurité dans ses activités tout en engendrant une augmentation globale de la productivité grâce à la réduction de risques à la source. L'audace de l'entreprise et la confiance de la direction envers son personnel leur auront fait gagner leur pari.

Plus que satisfaite de ces progrès aux répercussions insoupçonnées, CRT Construction réfléchit à la façon d'améliorer les chariots mobiles déployés sur le chantier de la rivière aux Brochets afin d'en faire usage sur d'autres chantiers. ■

PHOTO: CRT CONSTRUCTION

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

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



- **GAIN DE TEMPS:** Fini les recherches individuelles, visualisez toutes vos demandes sur la même page.
- **ANTICIPATION:** Identifiez d'un coup d'œil 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.

info
excavation

LES BRÈVES DE L'ACRGTO

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

UN NOMBRE RECORD DE FEMMES SUR LES CHANTIERS POUR BÂTIR LE QUÉBEC

Extrait du communiqué de la Commission de la construction du Québec (CCQ), le 6 mars 2025

La présence des femmes dans le secteur de la construction au Québec atteint un sommet historique: elle représente maintenant 4% de la main-d'œuvre totale et 10% des nouvelles personnes qui ont choisi de bâtir le Québec en 2024.

[...] la Commission de la construction du Québec (CCQ) souligne cette avancée marquante qui témoigne d'une progression, soit le triple des travailleuses actives depuis le lancement du Programme d'accès à l'égalité des femmes dans l'industrie de la construction (PAEF) en 2015.

[...]

En bref, les femmes dans l'industrie en 2024:

- 7 870 femmes actives sur les chantiers (4,0%);
- 4 650 entreprises embauchent des femmes (16,8%);
- 1 590 nouvelles entrées sur les chantiers (10,2%).



Pour lire le communiqué



DEVANT LA MENACE TARIFAIRE, LES ASSOCIATIONS DE L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DE LA CONSTRUCTION SE MOBILISENT

Extrait du communiqué des associations de l'industrie québécoise de la construction, le 17 février 2025

Comme tous les autres secteurs économiques du Québec, l'industrie de la construction fait face à l'incertitude découlant de l'offensive tarifaire annoncée par le nouveau président des États-Unis. Les associations de l'industrie québécoise de la construction ont donc décidé de se mobiliser et de s'engager dans la définition des paramètres de ce qui pourrait devenir la nouvelle normalité pour plusieurs mois, voire des années.

Le principal objectif de cette mobilisation consiste à veiller à la prise en compte des défis et solutions des entreprises de l'industrie québécoise de la construction, alors que les gouvernements du Québec et du Canada évaluent leurs options pour riposter à la menace tarifaire.



Pour lire le communiqué

NÉGOCIATION DE LA CONVENTION COLLECTIVE DU SECTEUR GÉNIE CIVIL ET VOIRIE 2025-2029: L'ACRGTO ANNONCE UNE ENTENTE

Communiqué de presse de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTO), le 12 mars 2025

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTO) [a annoncé, le 12 mars dernier,] la conclusion d'une entente avec l'Alliance syndicale portant sur les clauses générales et monétaires dans le secteur génie civil et voirie de la construction. Cette entente s'inscrit dans le cadre du processus de négociation pour le renouvellement de la convention collective couvrant la période de mai 2025 à avril 2029.

L'entente prévoit des augmentations salariales de 22% sur 4 ans, soit 8% en 2025, 5% en 2026, 5% en 2027 et 4% en 2028.

L'ACRGTO souhaite arriver à un accord négocié sur l'ensemble de la convention collective, avant l'échéance de la présente convention collective, dans le but d'éviter toute perturbation sur les chantiers de construction. Pour y parvenir, elle doit poursuivre la négociation en lien avec les clauses particulières. Par la suite, les ententes de principes seront soumises à la procédure de ratification par les employeurs et par les travailleurs.

Alors que de nombreux grands projets énergétiques, de mobilité et de transport ont récemment été annoncés par le gouvernement du Québec, le secteur génie civil et voirie veut s'assurer d'être une partie prenante engagée dans la construction d'un Québec vert et prospère.

Par ailleurs, d'autres projets du même genre seront considérés sous peu. Rappelons qu'avec le contexte politique actuel, le gouvernement envisage de soutenir le déploiement d'infrastructures publiques afin d'appuyer l'économie québécoise.

LA CONVENTION COLLECTIVE 2025-2029 EN CONSTRUCTION RATIFIÉE PAR LES ENTREPRENEURS DU SECTEUR GÉNIE CIVIL ET VOIRIE

Communiqué de presse de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTO), le 10 avril 2025

L'ACRGTO a tenu une assemblée générale spéciale lors de laquelle les entrepreneurs du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction ont largement entériné deux ententes quant au renouvellement de la convention collective, soit l'entente portant sur les clauses communes et l'entente sectorielle. [...]



NOS SERVICES

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

Entrepreneur général

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

BUDGET PROVINCIAL 2025-2026:
DE MODESTES AVANCÉES QUANT AU DÉFICIT DE MAINTIEN DES ACTIFS

Communiqué de presse de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTO), le 26 mars 2025

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTO) a aujourd'hui pris connaissance du budget 2025-2026 du gouvernement du Québec ainsi que du Plan québécois des infrastructures (PQI) 2025-2035.

Alors que le PQI global augmente de 11 G\$ pour atteindre 164 G\$, le secteur routier obtient une part supplémentaire de 3,4 G\$ pour être porté à 35,8 G\$ avec une grande considération aux régions.

L'ACRGTO reconnaît une prise de conscience par les décideurs publics quant à l'entretien des infrastructures de transport. C'est désormais 85% du budget dédié aux infrastructures routières qui est consacré au déficit de maintien des actifs routiers (DMA), contrairement à 82% l'an dernier.

Ces investissements devront néanmoins être encore augmentés dans les années futures pour renverser la tendance.

DMA

Le gouvernement du Québec projette une prise en charge du DMA routier à hauteur de 34% sur 10 ans, un recul de 10% par rapport à la projection de l'an dernier, notamment à cause de considérations économiques.

Par ailleurs, on constate que malgré les mesures des années précédentes, le gouvernement n'est pas parvenu à améliorer le DMA. L'an dernier, 57% des ouvrages de génie civil étaient estimés en bon état. Nous en sommes au même point cette année; le DMA spécifique aux chaussées a même connu une décroissance de 1%.

Malgré des investissements supplémentaires, les décideurs publics devront poursuivre leurs réflexions sur l'optimisation de chaque dollar investi afin de faire mieux. L'ACRGTO poursuivra ses démarches en ce sens.

Transport collectif

Les sommes additionnelles réservées au PQI pour le transport collectif atteignent maintenant 1,4 G\$, dont une partie sera réservée pour la réalisation de projets majeurs.

L'ACRGTO espère enfin une concrétisation de ces projets.

Fiscalité, innovation et main-d'œuvre

Finalement, l'ACRGTO tient à souligner toute mesure visant à aider la réalité des entrepreneurs.

Le milieu de la construction doit trouver des solutions pour améliorer sa productivité. Cela passera notamment par une fiscalité simplifiée, l'investissement dans la recherche et l'innovation afin de faciliter des procédés, en plus de poursuivre les efforts quant à la formation et la rétention de la main-d'œuvre.

LE MINISTRE DES FINANCES PREND ACTE DE LA DÉCISION
DE S&P ET RÉITÈRE SON ENGAGEMENT À L'ÉGARD D'UNE
SAINE GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Extrait du communiqué du 16 avril 2025

Par communiqué, l'agence de notation Standard & Poor's (S&P) a annoncé aujourd'hui la révision de la cote de crédit du Québec de AA- à A+ avec une perspective stable.

La décision de l'agence s'explique notamment par la hausse des dépenses de rémunération liée aux conventions collectives dans le but d'améliorer l'accessibilité et la qualité des services et par le rehaussement des investissements en infrastructures nécessaire pour stimuler la croissance et la transition de l'économie. Rappelons que le budget 2025-2026 a été préparé dans un contexte de grande incertitude, qui affecte l'ensemble des provinces et territoires. La décision de l'agence met en évidence l'insuffisance des transferts fédéraux en infrastructures. Cette dernière a d'ailleurs été maintes fois dénoncée par le Conseil de la fédération.

[...]



Pour lire le communiqué

TARIFS DOUANIERS AMÉRICAINS -
PRIORITÉ: PROTÉGER
NOTRE ÉCONOMIE

Extrait du communiqué du cabinet
du premier ministre, du cabinet du
ministre des Finances, du cabinet
de la ministre responsable de
l'Administration gouvernementale
et du président du Conseil du trésor,
le 4 mars 2025

En réponse aux tarifs douaniers annoncés par le président américain Donald Trump, le premier ministre du Québec, M. François Legault [...] [a annoncé] des mesures de soutien aux entreprises pour protéger notre économie, en plus de pénalités aux entreprises américaines qui voudraient soumissionner sur les appels d'offres publics lancés par Québec.

Ces mesures visent à protéger les entreprises québécoises qui seront touchées par des tarifs douaniers. Le gouvernement du Québec invite les entreprises à consulter le site Web Québec.ca/tarifs-douaniers pour connaître tous les détails des programmes mis en place pour protéger l'économie du Québec.



Pour lire le communiqué





**Aecon : Engagée vers un avenir
carboneutre d'ici 2050**

Aecon se concentre sur le développement durable, privilégiant ainsi les projets hydroélectriques, éoliens ou de stockage d'énergie, par exemple, et les méthodes d'exécution réduisant l'impact sur l'environnement.

in x @ f | [aecon.com](https://www.aecon.com)



**POUR VOS POULIES & ROULEAUX
EXPÉRIENCE PRATIQUE
SUR LE TERRAIN**

VISIT
[WWW.PPI-GLOBAL.COM](https://www.ppi-global.com)



UNE MAJORITÉ DE QUÉBÉCOIS VOUDRAIT METTRE FIN AU CHANGEMENT D'HEURE

Extrait du communiqué du cabinet du ministre de la Justice et procureur général du Québec, le 8 mars 2025

[Le 8 mars dernier,] le ministre de la Justice et procureur général du Québec, M. Simon Jolin-Barrette, [a annoncé] les résultats de la consultation publique menée l'automne dernier.

[...]

Principaux constats ressortant de la consultation:

Au total, plus de 214 000 réponses ont été enregistrées.

- 91% des répondants souhaitent cesser le changement d'heure.
- 72% des répondants qui souhaitent la fin du changement d'heure veulent conserver l'heure d'été tout au long de l'année.

La consultation en ligne a aussi permis de recueillir plus de 25 000 commentaires et de mettre en lumière certaines préoccupations de la population, soit:

- les heures d'ensoleillement;
- l'avis des experts et scientifiques;
- les effets sur la santé physique et mentale;
- les effets sur le sommeil;
- l'arrimage avec les autres provinces et pays.

L'ensemble de ces préoccupations sera pris en compte pour la suite des travaux concernant le changement d'heure.



Pour lire le communiqué

PROJET STRUCTURANT DE L'EST - UN PREMIER MANDAT POUR MOBILITÉ INFRA QUÉBEC

Extrait du communiqué du cabinet de la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable, le 5 mars 2025

La vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable, M^{me} Geneviève Guilbault, est heureuse d'annoncer que le projet structurant de l'est (PSE) sera le premier à être confié à Mobilité Infra Québec (MIQ), lors de sa mise sur pied.

En attendant que Mobilité Infra Québec (MIQ) soit pleinement opérationnelle, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) sera chargée de lancer les premières étapes du projet, qui se fera en mode collaboratif. Concrètement, l'ARTM procédera à des appels d'offres et travaillera avec des experts en finance, en droit et en ingénierie afin d'encadrer le projet. Elle amorcera ensuite les démarches pour identifier des partenaires potentiels, notamment en publiant cet automne un appel d'intérêt afin de recueillir les commentaires du marché sur la stratégie prévue.



Pour lire le communiqué

 AGENDA DE L'ACRGTO

CYCLO-GOLF 2025 DE L'ACRGTO

15 juillet 2025

Au Club de Golf Le Mirage, à Terrebonne

COLLOQUE EN PRÉVENTION, SANTÉ ET SÉCURITÉ DU TRAVAIL

Automne 2025

SOIRÉE CONSTRUIRE L'ESPOIR 2025

Automne 2025



Texel[®]
BY/PAR ALKEGEN

GEOEXPERTISE

Le savoir-faire derrière la performance géosynthétique

Pour tous vos besoins en géosynthétiques de séparation, de renforcement, de drainage, de protection, d'imperméabilisation et d'intervention environnementale

Texel, le partenaire de vos projets routiers.



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
Télééc. : 418 529-5139

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

RÉDACTION

Rédactrice en chef
M^{re} Gisèle Bourque

Rédacteur en chef adjoint
Xavier Turcotte-Savoie
redaction@magazineconstas.com

Équipe de rédaction
Elsa Bourdot
Stéphane Desjardins
Stéphane Gagné
Leïla Jolin-Dahel
Marie-Ève Martel

Révision et correction d'épreuves
Stéphanie Lessard

VENTES

Conseillère média
Jocelyne Bilodeau
418 529-2949, poste 245 ou
1 800 463-4672, poste 245
jbilodeau@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'autorisation de l'éditrice. Toute reproduction doit mentionner le nom de la publication ainsi que le numéro. Les opinions exprimées dans CONSTAS ne reflètent pas nécessairement celles de l'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 magazine 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 2007-2025

Index des annonceurs

ACRGQTQ (FFSIC)	29
ASP Construction	31
Catalys Lubrifiants	13
Commission de la construction du Québec (CCQ)	51
Concassages Inter Provincial (Les)	43
Concassage Plus	27
Constructions H.D.F. Inc. (Les)	35
Dodge	59
Entreprises G. Larouche (Les)	39
Équipement SMS	9
Eurovia Québec	23
Fortier 2000 Itée	11
Groupe Aecon Québec Itée	66
Groupe EEA inc.	4
Groupe Financier Auclair-Labrie-Rheault	17
Groupe Financier Powers inc.	44
Hydro-Québec	Couverture 3
Info-Excavation	63
Jean Leclerc Excavation	65
Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (Les)	Couverture 2
PPI	67
Soleno	45
Texel	69
Toromont Cat (Québec)	Couverture 4
Transport E. Larouche	41



Notre
énergie
vient
de notre
monde

Collaborer et mettre en commun nos idées,
nos différences et nos expertises,
c'est comme ça qu'on évolue chaque jour.

hydroquebec.com





L'EXCAVATRICE CAT 350 IL N'Y A RIEN À SON ÉPREUVE



>> RENTABLE

Une consommation de carburant 13 % moins élevée et des intervalles d'entretien prolongés réduisent les coûts d'exploitation.



>> EFFICACE

Les technologies Cat Payload et Cat Grade avec 2D améliorent la précision et la vitesse d'exécution alors que les barrières électroniques renforcent la sécurité sur le chantier.



>> ROBUSTE

Sa puissance d'excavation et ses composants renforcés permettent de déplacer des tonnes de matériaux dans les conditions les plus rudes.



Optez pour l'excavatrice qui vous offre
45 % plus de productivité.

1-866-851-5342 | toromontcat.com

TOROMONT

