

7^e ÉDITION JUIN 2010

SEMAINE NATIONALE DES TRANSPORTS



Le visage humain des transports



Association
québécoise
du transport
et des routes **AOTR**
AU CŒUR DES TRANSPORTS

Transports
Québec 



Message

de la présidente-directrice générale

Pour cette septième édition de la Semaine nationale des transports, le thème *Le visage humain des transports* nous a permis de souligner l'apport considérable des nombreux travailleurs de l'industrie, et de faire connaître aux jeunes les immenses possibilités d'emploi dans ce secteur dynamique plein d'avenir.

Ce thème illustre l'idée qu'au-delà de la technologie, des systèmes, des réseaux, de la machinerie et des véhicules de pointe, le domaine des transports est d'abord vivant et dynamique, grâce aux personnes qui y œuvrent et y mettent du cœur au quotidien. Placer l'individu au cœur des transports et montrer la force de l'engagement des gens de tous les niveaux d'intervention, voilà ce que l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) et le ministère des Transports du Québec ont voulu faire au cours de cette semaine!

Cette année encore, la Semaine nationale des transports a bénéficié de la présence de Dominic Arpin comme porte-parole. Son dynamisme et son intérêt pour les nouvelles technologies en font le candidat idéal pour faire la promotion auprès des jeunes de ce milieu de travail diversifié, dans lequel on trouve des opportunités de carrières stimulantes. Aujourd'hui plus que jamais, le domaine des transports a besoin de personnes dynamiques qui en deviendront le moteur!

Le cahier que vous tenez en main s'ajoute aux capsules d'information, aux reportages, aux blogues et à une foule d'autres moyens qui ont été déployés pour vous faire connaître le monde des transports et les opportunités qui s'y présentent. Nous espérons que vous y ferez de belles découvertes!

À l'année prochaine!

Dominique Lacoste, ing.

Présidente-directrice générale
Association québécoise
du transport et des routes



Derrière chaque chantier, chaque projet, chaque réalisation en matière de transport se cachent des hommes et des femmes passionnés par leur travail. J'ai le plaisir, pour une deuxième année, de m'associer à ces milliers de travailleurs à titre de porte-parole de la Semaine nationale des transports. Vous découvrirez dans ce cahier des métiers aussi utiles à la société que riches en défis. Des métiers qui n'attendent que vous!

Bonne lecture.

Dominic Arpin

Porte-parole



Message

des ministres

Le ministère des Transports est heureux de s'associer à l'Association québécoise du transport et des routes et à plusieurs partenaires de divers horizons, pour souligner la Semaine nationale des transports.

Cette semaine offre l'occasion de mettre en valeur la contribution des transports à notre société, et de saluer l'engagement et le savoir-faire des quelque 301 000 personnes de toutes les sphères d'activité en transport qui travaillent sans relâche pour rendre les réseaux du Québec plus efficaces et plus performants.

D'ailleurs, en 2010, l'accent est mis sur l'aspect humain. Le thème, *Le visage humain des transports*, nous invite à découvrir des hommes et des femmes qui collaborent à des réalisations importantes et contribuent à notre qualité de vie, en investissant le meilleur d'eux-mêmes dans leur travail.

Nous avons sélectionné des artisans des secteurs aérien, ferroviaire, maritime, du camionnage et du transport collectif. Ils ont tous accepté de faire connaître leur travail, les défis qu'ils relèvent au quotidien, et de témoigner de leur fierté d'appartenir au milieu des transports. Nous souhaitons que leur enthousiasme inspire d'autres personnes, des jeunes en particulier, et les incite à rejoindre leurs rangs.

Ce cahier vous présente aussi des employés du ministère des Transports qui sont au cœur de réalisations intéressantes. À l'image de leurs milliers de collègues aux quatre coins du Québec, ils ont fait le bon choix en optant pour une carrière en transport, et ils sont fiers de partager leur passion avec vous.

Cette publication clôt une semaine consacrée aux artisans et aux dirigeants du domaine des transports. Nous souhaitons que cette initiative vous porte à reconnaître le travail de ces personnes pour qui l'essor du Québec et le mieux-être des citoyens sont source de motivation.

Merci à tous ces hommes et toutes ces femmes!



Julie Boulet

Ministre des Transports
et ministre responsable
de la région de la Mauricie

Norman MacMillan

Ministre délégué aux Transports
et ministre responsable
de la région de l'Outaouais

AÉROPORTS DE
MONTRÉAL



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated



BOMBARDIER

CHEVALIER
Téléphone: 514 848-0001
Télécopieur: 514 848-1144
mchevalier@communicationschevalier.com

Le visage humain des transports Une publication de Communications Chevalier, cahiers corporatifs et projets spéciaux, encartée dans *Le Journal de Montréal* et *Le Journal de Québec*
Édition, conception et réalisation: Manon Chevalier, présidente, Communications Chevalier
Illustrations: Philippe Béha Révisure: Nicole Pons Impression: Solisco Imprimeurs
Merci à nos partenaires médias: *Le Journal de Montréal*, *Le Journal de Québec* et TVA
Ce cahier est recyclable. Il a été imprimé sur du papier québécois fait à 100 % de fibres de post-consommation désencrées sans chlore.



www.mtq.gouv.qc.ca



CAPITAINE



Le capitaine Steeve Leblanc est la preuve que la valeur n'attend pas le nombre des années. À 35 ans, il pilote déjà les navires de la flotte du groupe CTMA, aux Îles-de-la-Madeleine, et il continue de se perfectionner en vue d'autres défis.



La traversée du jeune capitaine Leblanc!

Par un beau matin de mai 2005, Steeve Leblanc est arrivé au quai de Cap-aux-Meules, confiant mais un peu nerveux. Il a pris une grande respiration, puis est monté à bord du *Madeleine*, le traversier qui relie les Îles-de-la-Madeleine à l'Île-du-Prince-Édouard. Face à ce mastodonte long de 122 m (400 pi) et capable d'engouffrer 180 véhicules et 700 passagers dans son « ventre », Steeve Leblanc s'est senti soudainement bien petit. À 29 ans, il s'apprêtait à devenir l'un des plus jeunes capitaines de l'histoire du groupe CTMA. « Je me suis dit : "Si ce navire a été bâti par l'homme, il est aussi fait pour être conduit par une personne; alors j'en suis capable". »

transporter
imaginer
étudier
bâtir

AMT
Agence métropolitaine de transport
www.amt.qc.ca

C'est ainsi qu'a débuté la carrière de capitaine de ce Madelinot d'origine, au parcours atypique, qui pilote à tour de rôle depuis maintenant cinq ans les trois navires du groupe CTMA : *Le Vacancier* (les Îles-Montréal), *Le Madeleine* (les Îles-l'Île-du-Prince-Édouard) et *Le Voyageur* (les Îles-Matane).

La route de la persévérance

Le chemin qu'a suivi Steeve Leblanc n'est pas celui de la facilité; il le reconnaît lui-même. Contrairement à la plupart des apprentis capitaines qui optent pour quatre années d'apprentissage à l'Institut maritime de Rimouski, il a choisi la « longue route ». Un parcours autodidacte, marqué par une volonté d'arriver au bout de ses rêves et beaucoup de persévérance.

« Vers la fin de mon secondaire, je me suis embarqué sur un crabier pour y gagner ma vie durant la saison de pêche. L'hiver venu, je suivais des cours du soir à l'Institut maritime du Québec, qui à l'époque avait un établissement à Québec. J'ai travaillé fort durant ces années, mais maintenant je sais que ça en valait la peine », confie-t-il.

Brevet d'officier en poche, Steeve Leblanc fait son entrée au groupe CTMA en 2000. D'abord matelot, il se fait vite remarquer par sa volonté d'apprendre. Alors que la plupart des officiers prennent 10 ou 15 ans à gravir les échelons de timonier, 3^e, 2^e et 1^{er} officier, jusqu'aux commandes d'un navire, Steeve Leblanc réalise son rêve à peine cinq ans après le début de sa carrière maritime.

Aujourd'hui, son métier le passionne et il l'aborde avec le plus grand sérieux. « Être capitaine d'un navire, c'est une responsabilité importante. Je dois m'assurer d'amener les passagers et les biens à bon port, et je suis responsable de toutes les manœuvres délicates, comme les départs et les accostages. J'adore relever ce défi », mentionne-t-il.

Une journée type

En mer, on est loin du « neuf à cinq » conventionnel. L'horaire de travail du capitaine Leblanc s'établit sur une période de six semaines. Il est en poste pendant quatre semaines d'affilée, sept jours sur sept, pour ensuite bénéficier d'un congé de deux semaines.

Durant une traversée, le capitaine s'assure qu'il y a en tout temps deux personnes qualifiées dans la timonerie. Il prend les commandes au départ et à l'arrivée, et peut intervenir à tout moment. « La navigation, c'est un travail d'équipe. Pour chaque manœuvre, je compte sur l'information que l'on me transmet pour bien guider le navire; il faut donc que j'aie pleinement confiance en mon équipage. Les outils technologiques facilitent notre travail, mais rien ne remplace la vigilance pour prévenir les situations à risque », précise le capitaine Leblanc.

Aujourd'hui les Îles-de-la-Madeleine, demain le monde!

Même s'il est heureux dans ses fonctions, le capitaine Leblanc ne ferme pas la porte à d'autres expériences de vie. Piloter des pétroliers, accoster dans des ports outre-Atlantique, il en rêve parfois... et il s'y prépare. « Je continue d'étudier parallèlement à mon travail. Mon objectif est de décrocher mon brevet de capitaine au long cours d'ici la fin de l'année, afin de pouvoir naviguer sur toutes les mers du globe », conclut Steeve Leblanc.

Comme quoi une carrière maritime est une porte ouverte sur le monde. Bon vent, capitaine Leblanc!

▲ Tout comme le capitaine Leblanc, une carrière maritime vous intéresse? Consultez le site du Comité sectoriel de la main-d'œuvre maritime pour découvrir toutes les possibilités: www.csmoim.qc.ca

INGÉNIEUR MÉCANIQUE

Une carrière qui déplace de l'air!

Le moins que l'on puisse dire, c'est que Guy Roy déplace de l'air. Il est même payé pour le faire! Cet ingénieur mécanique, qui vient tout juste de souffler 29 bougies sur son gâteau d'anniversaire, dirige une équipe qui s'occupe de la climatisation, de l'isolation et des systèmes de chauffage des autobus construits chez Nova Bus, à Saint-Eustache. Tous les systèmes qui soufflent de l'air chaud ou frais à l'intérieur de l'habitacle des autobus signés Nova Bus passent entre ses mains.



Jeune ingénieur mécanique, Guy Roy joue un rôle important dans le confort des usagers des autobus Nova Bus. Lui et son équipe s'occupent de la climatisation, du chauffage et de l'isolation de ces véhicules.



Son défi quotidien consiste à répondre aux besoins exprimés par les clients, la plupart du temps de grosses sociétés ou des villes, qui font l'achat de véhicules fabriqués par Nova Bus. « Certains de ces clients veulent entretenir les systèmes de climatisation et de chauffage eux-mêmes. Il faut donc travailler en étroite collaboration avec leurs équipes d'entretien pour qu'elles puissent être autonomes une fois les véhicules livrés. D'autres veulent une solution davantage clés en main. Il y a toujours des variantes, et c'est ce qui rend le travail intéressant, car il faut s'adapter », mentionne M. Roy.

À bas la routine

Formé à l'École de technologie supérieure, M. Roy aime les défis liés à son emploi et qui chambardent régulièrement son agenda. « Je pars avec un *plan de match* le lundi, mais souvent il ne tient plus la route arrivé au jeudi. La routine n'existe pas dans mon métier. Il faut se creuser les méninges, travailler en synergie avec les autres unités de l'entreprise et les clients, et trouver des solutions », confie-t-il.

Le message qu'il veut livrer aux jeunes qui aspirent à être ingénieurs en transport est d'ailleurs en lien avec cette réalité. « La flexibilité et la mobilité font partie de la réalité d'une carrière d'ingénieur. Les déplacements sont fréquents, les horaires variables. On a souvent l'occasion de démontrer son expertise, de faire valoir ses compétences. On touche à de multiples facettes du métier et, en bout de ligne, le produit final est notre plus grande satisfaction, car le client nous juge sur les résultats », rappelle Guy Roy.

Pour lui, le marché du travail n'a pas été une surprise. Il a franchi le pas entre les études et le travail assez facilement. « J'ai eu la chance de suivre une formation axée sur l'enseignement coopératif à l'École de technologie supérieure. J'ai alterné les études et les stages, d'abord chez Bombardier, où je me suis perfectionné en dessin technique, ensuite chez Shermag, dans la fabrication de meubles. Mon dernier stage a eu lieu ici, chez Nova Bus, et j'ai tellement aimé l'expérience que j'y suis resté », raconte-t-il.

Son emploi l'a même mené à s'envoler vers Hawaii il y a quelques semaines. Le but: tester sur place son dernier bébé, un système d'air climatisé électrique, sans aucune tuyauterie. Guy Roy est fier de cette innovation qu'il a conçue avec son équipe et qui assurera un environnement agréable aux passagers des 24 véhicules Nova LFS commandés par la Ville d'Honolulu.

« Comme jeune soucieux de l'avenir de la planète, travailler en transport collectif m'apporte une grande satisfaction. C'est une façon de mettre mon métier d'ingénieur au service de la sauvegarde de l'environnement, et je trouve ça extrêmement gratifiant », souligne M. Roy.

Parions que les jeunes concernés par la cause du développement durable en prendront bonne note dans leur choix de carrière!



En plein essor au Québec, le transport collectif ne manque pas de défis pour qui veut y faire carrière. Pour en savoir plus, consultez le site du **Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec** au: www.camo-route.com

La Société a pour mission de protéger et d'assurer la personne contre les risques liés à l'usage de la route, à l'intérieur d'un modèle unique au monde.

**LA PERSONNE
AVANT TOUTE CHOSE**

Société de l'assurance
automobile
Québec

MÉCANICIEN



Le docteur des avions !

Michaël Pearson veille à la bonne santé de ses « patients » avec la même attention qu'un docteur qui vous reçoit dans son cabinet. Il écoute, observe, détecte les petits bobos... et applique la bonne médecine.

Mais là s'arrête le parallèle, car les patients de M. Pearson ont pour nom *Beechcraft King Air 200* ou *Beech 1900C*. Ils comptent parmi les 12 avions de l'entreprise familiale abitibienne Propair, fondée en 1954, et basée à l'aéroport international Montréal-Trudeau de Dorval et à celui de Rouyn-Noranda.

Chef mécanicien, cet homme de 30 ans s'occupe de l'entretien d'appareils destinés aux services nolisés ou au transport aéromédical. Il le fait pour le compte de Propair à Dorval, mais, à temps perdu, il ajoute aussi quelques contrats privés par pur plaisir. Et bien sûr, lui-même pilote à ses heures. « J'ai combiné deux passions pour en faire un métier », raconte-t-il, visiblement heureux de son sort.

À vrai dire, l'aviation s'inscrit dans ses gènes. Très jeune, Michaël Pearson a été initié à voir le monde du haut des airs par son père, qui possédait un petit avion dans la région de Chibougamau. Son intérêt pour l'aviation a grandi, et il pilote maintenant un avion qui a presque le double de son âge, un *Piper 1959*, qui le conduit à son passe-temps, la pêche. « Les petits aéronefs peuvent voler très longtemps lorsqu'ils sont bien entretenus. D'ailleurs, mon premier avion était un *Aeronca Chief*, construit en 1941, avec des ailes en bois... Une véritable pièce de collection », confie M. Pearson, qui souhaite maintenant transmettre cette passion à son fils né ce printemps.

Des bancs d'école à la vraie vie

Formé en trois ans à l'École nationale d'aérotechnique, à Saint-Hubert, Michaël Pearson a fait ses débuts chez Propair il y a 10 ans, d'abord comme préposé au sol, puis comme apprenti mécanicien, avant de passer à la tête d'une équipe de quatre techniciens en entretien d'aéronefs. Il croit qu'un bon mécanicien d'avion est d'abord un bon inspecteur. « En plus d'être débrouillard, il faut avoir l'œil, être aux aguets, car il n'y a pas de place pour l'erreur. J'aime aussi parler avec les pilotes, car ils peuvent nous aider à mieux comprendre ce qui fait défaut sur leur avion », résume-t-il.

Avec son expérience, M. Pearson pourrait presque démonter un avion et le remonter pièce par pièce. « On devient extrêmement polyvalent dans une entreprise comme la nôtre, mentionne-t-il. On peut être appelé à faire l'entretien des moteurs un jour et changer une vitre le lendemain. C'est très valorisant, surtout quand on a le désir d'apprendre. »

M. Pearson, l'appel est lancé. Aux jeunes d'y répondre !

De nombreuses carrières sont accessibles dans le milieu de l'aviation. Consultez le site du **Comité sectoriel de main-d'œuvre en aérospatiale** ou celui de l'**Association québécoise du transport aérien** pour découvrir toutes les possibilités qui s'offrent à vous : www.camaq.org ou www.aqta.ca

Chef mécanicien chez Propair, Michaël Pearson a découvert très jeune le plaisir de voler en avion et a développé, par la suite, un intérêt marqué pour la mécanique. « J'ai combiné deux passions pour en faire un métier », conclut-il.

Marc Fournier posant fièrement devant l'un des aiguillages de la « cession Baie-Saint-Paul ».



Faire sa « voie » dans la vie

« Dans mon métier, les jeunes sont maintenant mieux outillés qu'à mes débuts. Ils ont accès à des cours de formation sur les inspections de voie ou sur la sécurité. Et ils peuvent aussi compter sur le transfert de connaissances des plus anciens... comme moi. »

L'homme qui se réjouit ainsi pour la relève s'appelle Marc Fournier. Il a débuté sa carrière dans l'entreprise devenue aujourd'hui le Chemin de fer Charlevoix inc. pour 15 jours et il y est depuis plus de 15 ans. Il est maintenant chef d'équipe d'entretien de ce chemin de fer d'intérêt local qui relie la gare de triage du Canadien National, à Québec, à l'usine de papier Abitibi-Bowater, à Clermont. Mais ça n'a pas toujours été ainsi.

Une carrière bâtie rail après rail

Après avoir travaillé plusieurs années chez Donohue et avoir « bûché dans le bois » pendant un an, Marc Fournier devient homme de voie au Chemin de fer de Québec. Il écoute et regarde les collègues qui ont plus d'expérience, et apprend sur le tas. Il devient agent de la voie, obtient ses cartes de compétence et peut ensuite manœuvrer l'aiguillage. Il peut aussi se servir d'un autorail (un camion rail-route qui fait l'inspection de la voie).

Il gravit d'autres échelons et accède au poste de chef de train. Bien assis dans la locomotive, comme on dit dans le jargon, il monte les convois de Clermont à Limoilou et les ramène à Clermont. Par la suite, il suit une formation de mécanicien de locomotive, mais il décide de retourner « à ses anciennes amours », l'entretien de la voie.

Son principal territoire de travail est la « cession Baie-Saint-Paul », du mille 68 au mille 44. Chaque jour, il scrute cette bande de terrain sur laquelle passent une quarantaine de wagons transportant du papier journal à destination de Québec et des États-Unis, et quelques wagons de propane ramenés de Québec pour la compagnie Propane

OUVRIER

Charlevoix. Avec un œil de lynx, il passe en revue rails, aiguillages, solidité des joints, nivellement du remblai, etc. Et, s'il détecte un glissement de terrain ou un écartement des voies anormal, il s'empresse de corriger le problème pour que le train passe. C'est une question de sécurité.

Travailler dans la camaraderie

Marc Fournier aime ce qu'il fait : « Ce n'est pas routinier, on change des rails, des crampons, des traverses. On travaille en plein air et en équipe. Nous formons une grande famille. »

Et certains événements font en sorte que « la famille » se soude encore plus. « Un jour, un confrère qui s'affairait à travailler le remblai avec une pelle mécanique a versé sur le côté. Il est tombé avec tout son équipement dans le fleuve Saint-Laurent. Nous lui avons sauvé la vie en le sortant de sa cabine par un espace où jamais il n'aurait pu passer tout seul ! », raconte avec fierté Marc Fournier.

Depuis ce jour, le mot d'ordre qu'il s'était donné au début a pris encore plus de valeur à ses yeux : la prudence tous les jours, tant pour lui et son équipe que pour les usagers de la voie, pour qui il assure la sécurité.

Que ce soit comme ouvrier d'entretien de la voie, wagnonnier, mécanicien de locomotive, etc., la voie est libre pour faire carrière dans le secteur ferroviaire. Pour en savoir plus, consultez le site du **Comité sectoriel de main-d'œuvre dans l'industrie ferroviaire au Québec** au www.csmorail.com

Vincent Nadon aime partager sa passion du camionnage. « Je ne regrette pas une seconde la carrière que j'ai choisie. Les jeunes qui veulent vivre de très belles expériences seront bien servis dans le camionnage », mentionne ce camionneur de métier aux jeunes qu'il rencontre dans les écoles et les foires d'emploi.



CAMIONNEUR

L'homme de six millions... de kilomètres !

Il a beau avoir parcouru près de six millions de kilomètres, Vincent Nadon est toujours animé par la même passion de la route. « Dans mon camion, je suis comme un p'tit gars dans son carré de sable », lâche-t-il avec un sourire dans la voix.

Besoin d'arrêter...

Fatigués ? Une petite fringale ? Le plein d'essence ?

Découvrez l'accueil et les services offerts dans les villages-relais partout au Québec.

www.quebec511.gouv.qc.ca



L'homme dans la cinquantaine a grandi à deux pas d'une entreprise de transport, en Outaouais. « Le fils du propriétaire m'embarquait parfois dans son camion pour m'amener jusqu'à l'école. Ça me fascinait de monter à bord d'un si gros véhicule. Cette fascination s'est ensuite transformée en carrière. » Vincent Nadon a maintenant 36 ans de métier derrière la cravate... ou la ceinture de sécurité, si vous préférez. Il pourrait, demain matin, prendre une retraite paisible. Mais il aime trop ce qu'il fait.

Employé par Transport Guilbault depuis trois décennies, il transporte des biens de consommation. Ça peut être votre dentifrice ou vos biscuits préférés. Qui sait? Justement, ce qu'il aime, c'est la variété, la découverte. « Chaque chargement est l'occasion de découvrir une entreprise, son mode de production, ses produits, ses employés. En plus, je vois du pays. Au fil du temps, j'ai fait le tour du Québec, payé à part ça! », ajoute Vincent Nadon, avec un clin d'œil.

Ambassadeur de la route

En 2007, il a été nommé Ambassadeur de la route par l'Association du camionnage du Québec, un titre honorifique qui en fait un porte-parole de l'industrie, notamment auprès des jeunes dans les écoles ou les foires d'emploi. Ça lui va comme un gant, car il aime partager sa connaissance du métier.

« J'aime dire aux jeunes que la porte leur est ouverte. L'industrie a besoin d'eux en ce moment, alors c'est l'occasion pour eux de se créer un emploi à leur mesure. Ils peuvent être derrière le volant si c'est leur choix, mais il y a aussi beaucoup d'autres postes à leur portée dans les entreprises de camionnage », précise M. Nadon.

Tout comme Vincent Nadon, vous ressentez l'appel de la route? Consultez le site du **Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec** pour découvrir toutes les possibilités qui s'offrent à vous: www.camo-route.com

Selon lui, la patience, en raison des heures passées sur la route et dans le trafic, ainsi que la vigilance, pour s'assurer que tout est en ordre sur le camion et que les consignes de sécurité sont bien observées, sont les deux principales vertus d'un bon camionneur.

En règle générale, le camionneur peut se faire une niche dans l'un des trois types de transport de marchandises suivants: le transport local, qui permet de revenir à la maison au bout de 8 heures de travail, le transport régional, qui assure à peu près les mêmes conditions, et le transport longue distance qui peut signifier des départs de 12 à 14 jours sur la route.

Mais, comme il y en a pour tous les goûts, le camionneur peut aussi opter pour une carrière dans un autre type de transport de marchandises, que ce soit le vrac liquide ou solide, les produits pétroliers, le hors-normes, le gravier, etc.

« Peu importe le secteur, c'est un travail exigeant mais bien encadré. Dans une journée, nous sommes limités à 13 heures de conduite, plus 1 heure de travail complémentaire. Et il faut dire que les camions de nos jours offrent un confort assez impressionnant », souligne M. Nadon.

Son conseil aux jeunes tentés d'intégrer l'industrie du camionnage est simple: un bon cours dans l'un des centres de formation du transport routier de Saint-Jérôme ou de Charlesbourg, ou dans une école privée reconnue par le gouvernement du Québec, est la base. Le reste est affaire de détermination et de passion, deux mots clés qui font en sorte que Vincent Nadon n'a jamais regretté un seul des quelque six millions de kilomètres qu'il a parcourus jusqu'ici.



ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DES ROUTES



LE FORUM PAR EXCELLENCE EN TRANSPORT AU QUÉBEC

Colloques | Formations | Réseautage

www.aqtr.qc.ca

COORDONNATRICE

Guylaine Quintin et le personnel du CIGC ont le réseau routier montréalais à l'œil!



Aux premières loges de la sécurité routière

Sans se connaître pour autant, Guylaine Quintin et André Laliberté mènent deux carrières qui ont un dénominateur commun : la sécurité routière... au ministère des Transports.

La première est coordonnatrice au Centre intégré de gestion de la circulation (CIGC) de Montréal. C'est là que s'effectuent la télésurveillance et la gestion de la circulation du réseau routier le plus achalandé du Québec. Et ce n'est pas tout! Le CIGC assure le monitoring des deux plus importants tunnels autoroutiers du Canada, exploite une centrale d'appels pour la gestion des urgences et offre un soutien aux opérations, sur un territoire dont la superficie équivaut à la moitié ouest du Québec. Wow!

Le deuxième est surveillant de chantier dans la région de la Chaudière-Appalaches. Il n'a pas peur de se mettre le nez dans la poussière afin d'assurer la bonne marche et la sécurité d'un chantier.

Chacun à leur façon, ils contribuent donc à rendre le réseau routier plus sécuritaire pour les usagers et les travailleurs.



Le parcours déroutant de Guylaine Quintin... dans la circulation!

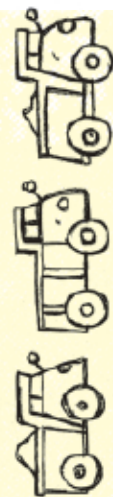
Diplômée universitaire en études françaises et en histoire, pro-transports en commun, pas d'auto, aucune connaissance du réseau routier et encore moins de la gestion de la circulation : rien dans la vie ne préparait Guylaine Quintin à occuper le poste de coordonnatrice au CIGC du ministère des Transports.

Dans les années 80 et 90, Mme Quintin a travaillé pour divers médias de l'agglomération de Montréal. Après y avoir occupé les fonctions de rédactrice, elle effectue une brève incursion devant la caméra comme chroniqueuse d'une émission jeunesse. Une expérience riche, mais finalement trop stressante à son goût.

À la fin des années 90, elle boucle cette boucle et se retrouve... devant 200 écrans de télévision, à contrôler la circulation de la région de Montréal au Ministère. C'est la première femme à assumer cette tâche au tunnel Ville-Marie. Elle n'a toujours pas de voiture, mais connaît désormais le chemin. Sans rien avoir perdu de sa passion pour la communication.

Elle coordonne une petite équipe en soutien aux opérations du CIGC : procédures, formation, relations avec les partenaires, remorquage exclusif, visites techniques, diffusion d'informations routières sur Québec 511. « Il ne faut pas oublier les panneaux à messages variables, lance-t-elle. Un vrai défi de communication! Il faut, en trois petites lignes, réussir à passer un message complet aux usagers du réseau routier. »

Guylaine Quintin et l'équipe chevronnée du CIGC de Montréal veillent donc sur les usagers de la route pour que ceux-ci puissent circuler l'esprit en paix, sachant que l'on viendra à leur secours s'ils en ont besoin!



André Laliberté, de la Direction de la région de la Chaudière-Appalaches du ministère des Transports, est surveillant de chantiers routiers. Sa mission : assurer la sécurité des travailleurs et la vôtre!



TECHNICIEN

André Laliberté : au cœur de l'action!

En 33 ans de service au ministère des Transports, André Laliberté a contribué à sauver des vies comme surveillant de chantier. Combien? Il serait hypothétique d'avancer un chiffre. Mais un accident survenu sur l'autoroute 20 est, à la hauteur de la sortie de la route Lagueux, lui a confirmé l'utilité de son travail.

« J'avais dit à un opérateur de se protéger autant que possible et de ne pas rester assis dans le camion quand ce n'était pas nécessaire. L'employé a participé au démontage de la signalisation à la fin d'un chantier routier. Un tracteur semi-remorque a perdu le contrôle et est entré de plein fouet dans la zone de chantier. Heureusement, l'employé avait suivi mon conseil et s'était mis à l'abri. »

Homme aux mille talents

La sécurité sur les chantiers a été au cœur de la carrière d'André Laliberté, qui a débuté comme technicien des travaux publics, une fois sa formation collégiale en sciences pures, spécialités géodésie et cartographie, terminée.

Autodidacte, rien n'a de secret pour lui. Son parcours l'a mené à travailler en signalisation, puis dans les domaines des ponts, des structures, de la chaussée et du terrassement. Dans la foulée de l'enquête du coroner sur l'accident tragique de Saint-Michel-de-Bellechasse, en juillet 1999, il s'est aussi retrouvé à donner des sessions de sensibilisation à ses collègues techniciens, ouvriers de centres de services et ingénieurs concernant la surveillance de chantiers, l'importance d'une bonne planification, la gestion de la circulation et la signalisation de travaux routiers.

André Laliberté ne compte plus les chantiers où il a contribué à améliorer la sécurité, mais certains l'ont marqué. Comme les travaux de réfection effectués sur le pont Pierre-Laporte, à Québec, au début des années 2000. Un chantier majeur dans un emplacement stratégique. « Quel bel exemple de signalisation de chantier et de gestion de la circulation », se rappelle-t-il, fier d'avoir relevé le défi.

Grâce aux efforts de personnes comme André Laliberté, les chantiers routiers sont aujourd'hui des endroits beaucoup plus sécuritaires. Mais la collaboration des usagers, notamment par le respect des limites de vitesse affichées, reste un élément clé. Alors, cet été, ralentissez!



▲ Au cours de l'été, vous verrez plusieurs de ces panneaux sur les quelque 1700 chantiers actifs au Québec. Soyez attentifs à leur présence. Le ministère des Transports les met en place pour inciter les usagers de la route à adopter une conduite sécuritaire et responsable lorsqu'ils circulent dans ces zones, notamment en raison de la présence de nombreux travailleurs sur nos routes.

Avant de partir, informez-vous des travaux routiers. Composez le 511 ou consultez quebec511.gouv.qc.ca.



Transports Québec



Simon Trépanier affectionne particulièrement le fait que la signalisation lui permet d'être en contact avec des intervenants de toutes sortes. « La signalisation touche beaucoup de gens, y compris les citoyens, les intervenants en tourisme et les associations de personnes ayant des incapacités. On est confronté à plusieurs opinions et points de vue différents », ajoute-t-il avec enthousiasme.

INGÉNIEUR



Trouver sa voie dans la signalisation

Tout petit, Simon Trépanier était fasciné par les pictogrammes, ces représentations graphiques simples, facilement compréhensibles. « Au début, j'aimais tout simplement les dessins, mais j'ai appris à apprécier leur grande utilité », confie-t-il.

Employé par le ministère des Transports depuis maintenant 10 ans, cet ingénieur de formation est un fervent de la signalisation. Son travail consiste à offrir du soutien technique aux employés du Ministère en territoire, ainsi qu'aux municipalités. De plus, il répond aux demandes d'information des citoyens sur la signalisation.

Des messages clairs pour une sécurité accrue

Simon Trépanier s'occupe également d'élaborer des solutions viables, en ayant comme principal intérêt la sécurité de l'ensemble des usagers de la route. À titre d'exemple, le Québec est la première province d'Amérique du Nord dont l'administration s'est dotée d'un décompte numérique pour toute la durée du feu pour piétons, ce qui leur permet de savoir combien de temps il leur reste pour traverser.

Les feux pour piétons peuvent être mal interprétés, car, d'une région à l'autre, le fonctionnement est différent. « Nous avons trois modes de fonctionnement des feux pour piétons sur le territoire québécois : protégé, que l'on trouve principalement dans la ville de Québec; semi-protégé, principalement à Montréal; et non protégé, qui est souvent utilisé dans les autres régions », explique M. Trépanier.

Le mode protégé signifie qu'aucun véhicule ne peut effectuer une manœuvre croisant le passage pendant la durée du feu pour piétons. En mode semi-protégé, les véhicules ne peuvent pas croiser le passage pendant la première partie du feu pour piétons, mais peuvent le faire par la suite, en leur laissant la priorité. En mode non protégé, les véhicules peuvent croiser le passage en tout temps, mais doivent accorder la priorité aux piétons.

Les usagers de la route ont également vu apparaître, au cours des dernières années, des flèches jaunes et rouges dans les têtes de feux de circulation. Tout comme le décompte numérique, les flèches ont été introduites afin de simplifier la vie aux usagers de la route, et de rendre le message des feux de circulation plus clair.

La flèche jaune est utilisée pour indiquer qu'il est temps de terminer la manœuvre de virage ou qu'il ne reste plus assez de temps pour commencer à effectuer un virage dans le sens de la flèche. Elle est souvent affichée à la suite d'une flèche verte qui indiquait une permission de tourner à droite.

La flèche rouge est surtout utilisée sur les feux de virage à gauche, lorsque ceux-ci peuvent être confondus avec les feux du mouvement tout droit. La flèche rouge a la même signification qu'un feu rouge conventionnel : elle indique une interdiction de manœuvre en direction de la flèche.

▲ ▲ ▲ **Le saviez-vous ?** Les premiers pictogrammes ont été inventés au Québec en 1923 par J.-Omer Martineau, assistant ingénieur en chef au ministère de la Voirie. Ils ont mené à la signalisation en vigueur partout dans le monde de nos jours.



LES PROJETS DU PLAN DE TRANSPORT POUR UNE MÉTROPOLE DURABLE



ville.montreal.qc.ca/plandettransport

Montréal



STL 57C470

Parce que votre temps compte

 stl.laval.qc.ca

 m.stl.laval.qc.ca

