

# LE LINGOT

Le vendredi 3 novembre 1989  
46<sup>e</sup> année  
No20



Installations régionales

## L'ORIGINALITÉ AU SERVICE DE LA SANTÉ-SÉCURITÉ



Du 16 au 22 octobre, c'était la semaine nationale de la santé et sécurité du travail. Ce sont surtout les thèmes de la "mise à énergie 0" et de "l'autorisation de travail" qui ont inspiré les activités organisées, avec beaucoup de créativité, par et pour les employés des usines de la région. *A lire en pages 8 et 9.*

Photo: Jean Matteau

Atelier de cuisson des anodes de Grande-Baie

## PLUS QUE QUELQUES MILLIONS DE BRIQUES À POSER...

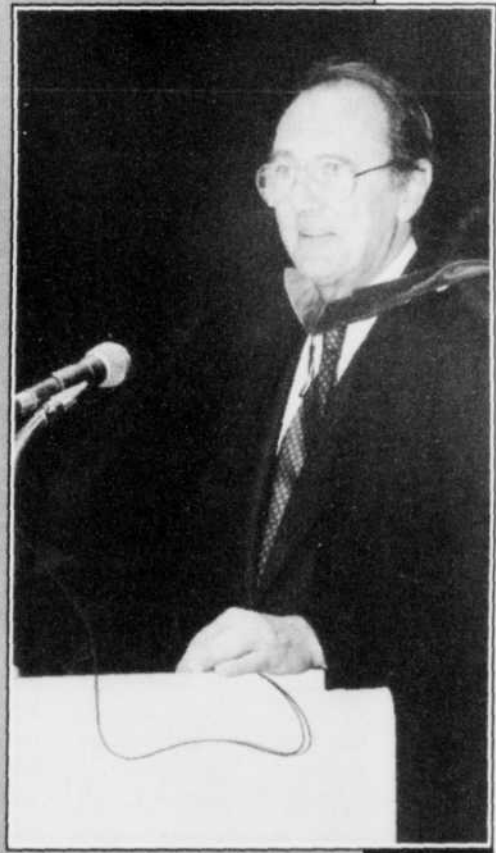


Photo: Pierre Paradis

Non, il ne s'agit pas des colonnes souterraines d'un temple grec ou romain! Non ce ne sont pas des barils de pâte à modeler! Ce que nous apercevons sur cette photo, c'est tout simplement le fond du four de l'atelier à cuisson des anodes actuellement en chantier sur le site de l'Usine Grande-Baie. 5 136 601 briques très exactement seront posées d'ici l'été prochain dans ce four qui produira les anodes pour l'Usine Laterrière. *A lire en page 5.*

Pour François Senécal-Tremblay

## UN DOCTORAT HONORIFIQUE DE L'UQAC



C'est avec beaucoup d'émotion que le président de Sécral, François Senécal-Tremblay, a accepté le doctorat honorifique décerné par l'Université du Québec à Chicoutimi. *A lire en page 3.*

Photo: Pierre Paradis

Industrie de l'aluminium

## QUAND LES CHIFFRES NOUS SONT CONTÉS.....

À lire en page 7

## Accrochage aux Installations portuaires

# PLUS DE PEUR QUE DE MAL

Il était 8 heures 50, le mercredi 25 octobre. Un matin ensoleillé, mais brumeux, dans la Baie des Ha! Ha! Les employés des Installations portuaires voient s'approcher le Netuno, un transporteur brésilien. Beau spectacle que ce navire fendait la brume en direction du port... Un problème cependant, le Netuno est hors contrôle et se dirige tout droit sur le Captain Diamantis, un vraquier grec de 69 000 tonnes ancré au quai Duncan!

On ne se souvient pas, aux Installations portuaires d'un incident de ce genre. On a vu des navires sous-estimé leur vitesse et heurter les quais sans trop d'élégance; tout comme il peut arriver que deux navires se touchent légèrement lors de manoeuvres pour accoster. Mais qu'un bateau en frappe un autre assez solidement pour qu'un conteneur de plusieurs milliers de livres change de propriétaire (!), c'est de l'inédit.

Revoyons les faits: le Netuno, un porte-conteneur brésilien de 17 000 tonnes se rend à La Baie pour y recevoir une cargaison de papier. À son arrivée dans la Baie des Ha! Ha!, le navire doit s'ancre à peu de distance du port, le temps que le quai Powell soit prêt à l'accueillir.

C'est en manoeuvrant pour s'ancre que le Netuno se dirige vers le quai Duncan... et le Captain Diamantis. L'enquête de Transport-Canada n'est pas terminée au moment d'aller sous presse, mais il semble, selon des témoins, que lorsque le capitaine du Netuno veut renverser ses moteurs pour se ralentir, ceux-ci calent, laissant le navire dériver sans "freins", vers le quai Duncan.

Le capitaine essaie bien de se ralentir, jettant même ses ancres à l'eau, mais peine perdue. Il heurte l'arrière du Diamantis, que l'on est train de vider de son chargement de bauxite. Dans un bruit de métal tordu, les deux navires se heurtent. Sous l'impact, le Captain Diamantis rompt

ses amarres, pendant que le Netuno poursuit sa course et va s'échouer près du quai Duncan.

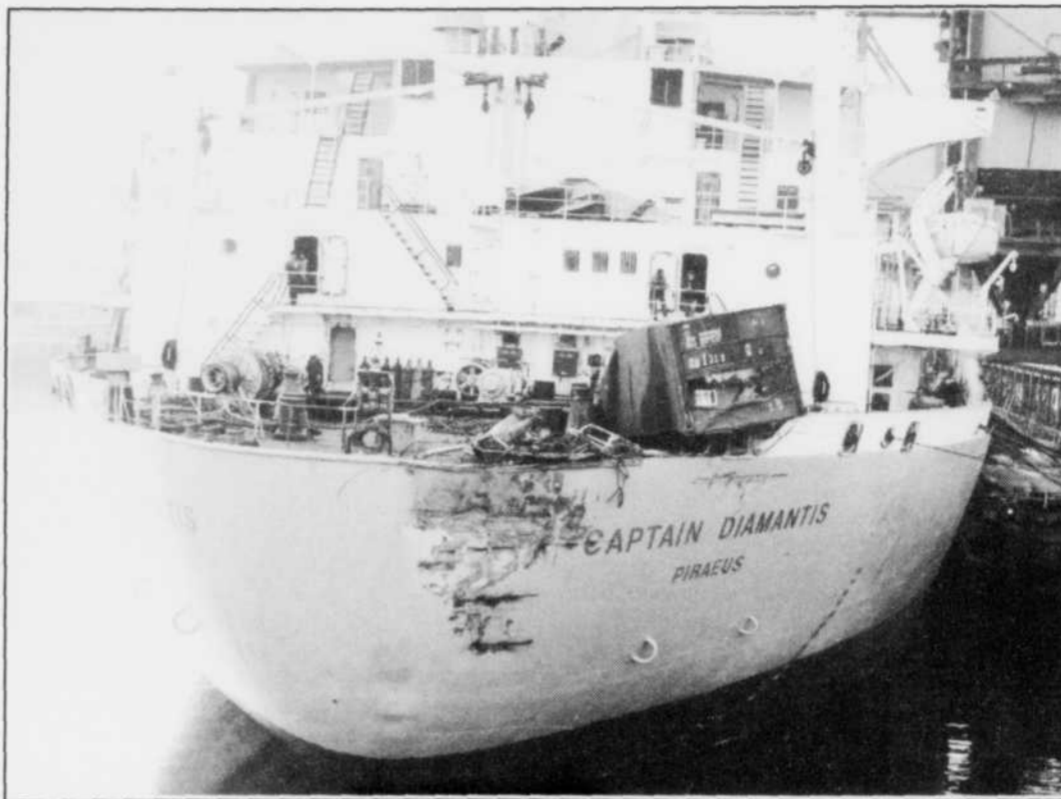
### À l'abordage!

On se souvient tous de ces films de pirates où les "méchants" attaquent les "bons" en lançant des objets, d'un navire à l'autre. Les brésiliens du Netuno ont involontairement donné une nouvelle dimension à cette stratégie, en réalisant ce qui est probablement une première mondiale, le transbordement, sans équipement, d'un conteneur! Au moment de l'impact, un de ces caissons de métal, rempli d'appareils électriques, est tombé du pont du Netuno pour aller choir sur l'arrière du Captain Diamantis. Le conteneur a violemment heurté le vraquier grec, arrachant une partie de la rambarde, avant de s'immobiliser contre un treuil, cabossé, mais encore hermétiquement fermé, sous le regard étonné (et on le serait à moins...) de l'équipage du Diamantis.

Personne n'a été blessé dans tout ce branle-bas. Il faut dire que les marins des deux bateaux ont eu le temps de voir venir la collision et se s'accrocher. Quant aux employés des Installations portuaires, aucun n'était à proximité du site de la collision.

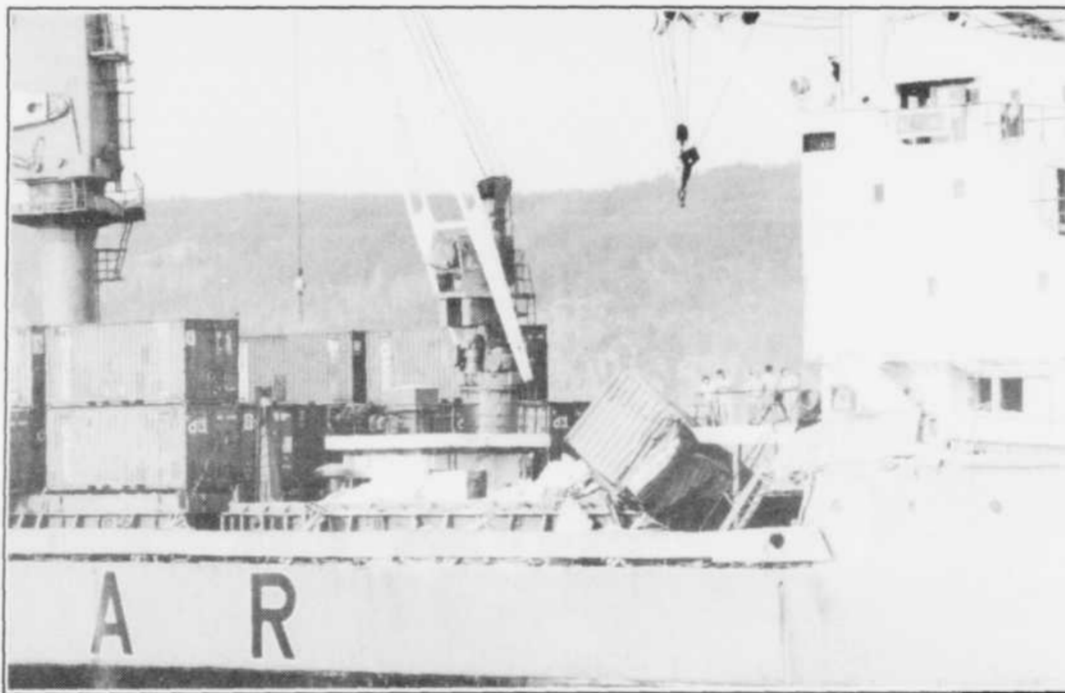
### Deux sacs à l'eau

Toujours résultat de cet accrochage, deux sacs de silicame d'aluminium, sont tombés à l'eau, s'échappant d'un autre conteneur du Netuno.



Une vue du Captain Diamantis. Ancré au quai Duncan, c'est ce navire qui a reçu la charge du Netuno. On constate facilement les dégâts causés par le frottement des deux bateaux, ainsi que la présence d'un conteneur sur le pont, un "don" du navire brésilien.

Photo: Pierre Tremblay



Les conteneurs qui se trouvaient sur le pont du Netuno ont été secoués par l'impact. À droite sur cette photo, un conteneur qui s'est ouvert sous le choc, laissant s'échapper deux sacs de silicame d'aluminium.

Photo: Pierre Tremblay

Ports-Canada, autorité fédérale dans le domaine maritime, a pris charge du dossier, en faisant appel à l'expertise d'Environnement-Canada. Ces spécialistes ont déterminé que le produit ne présente pas un danger pour l'environnement et il reste maintenant à savoir si Ports-Canada exigera que des mesures soient prises pour que les sacs soient retirés de la Baie des Ha! Ha!

### Domages matériels

Quant aux deux navires, ils ont subi des dommages matériels qui n'affectent pas leur capacité de navigation.

Les remorqueurs des Installations portuaires ont dû faire rapidement pour immobiliser le Captain Diamantis qui a rompu ses amarres après la collision. On constate des dégâts à la coque, au-dessus de la ligne de flottaison, la rambarde a été arrachée sur une vingtaine de pieds à l'arrière du navire et puis évidemment, il y a ce conteneur en surplus.

Quant au Netuno, les remorqueurs l'ont récupéré à proximité du quai Duncan, où il était allé s'échouer. Les dommages qu'il a subi sont peu importants et il pourra reprendre la mer sans problème.

Donc, tout compte fait, plus de peur que de mal. Aux Installations portuaires, les témoins, amusés, racontent encore à qui veut l'entendre les détails de l'incident.

En terminant, une note rassurante: personne n'a l'intention de remettre à l'essai la méthode brésilienne de transbordement de conteneur. Heureusement car on imagine difficilement l'équipe de protection individuelle requis pour ce type de travail...

Le Lingot est publié à Jonquière par la Direction des affaires publiques de la Société d'électrolyse et de chimie Alcan Ltée, pour Donald Côté (planificateur usinage) et pour tous les employés et retraités d'Alcan au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

**Le Lingot**  
1980, Mellon, C.P. 1370  
Jonquière (Québec)  
G7S 4K9

**Editeur:**  
André J. Bouchard

**Redacteur en chef:**  
Margot Tapp

**Conseiller à l'information:**  
Guy Ménard

**Téléphone:**  
699-3353 ou 699-3354

**Abonnements et changements d'adresse:** 699-3666

**Dépôts légaux:**  
Bibliothèque nationale, Ottawa  
Bibliothèque nationale du Québec

**Impression:**  
Les Éditions du Réveil

**Conception et montage:**  
Signis



# UN DOCTORAT DE L'UQAC POUR FRANÇOIS SENÉCAL-TREMBLAY

"C'est justement à l'une de ces personnalités qui illustrent magnifiquement cette progressive ascension des nôtres vers la prise en main de l'industrie et des affaires que l'Université du Québec et l'Université du Québec à Chicoutimi veulent rendre hommage. En effet, François Senécal-Tremblay est un vivant symbole de cet éveil et de cette montée des Québécois, partout et sur tous les plans".

C'est ainsi que le recteur de l'UQAC, Hubert Laforge, soulignait la contribution du président de la Société d'électrolyse et de chimie Alcan au développement du Québec, à l'occasion de la remise, le mardi 31 octobre dernier, d'un doctorat "honoris causa" à monsieur Senécal-Tremblay.

Voici un résumé de l'allocution prononcée par le recteur de l'Université du Québec à Chicoutimi, Hubert Laforge et de la réponse de François Senécal-Tremblay.

## Un symbole

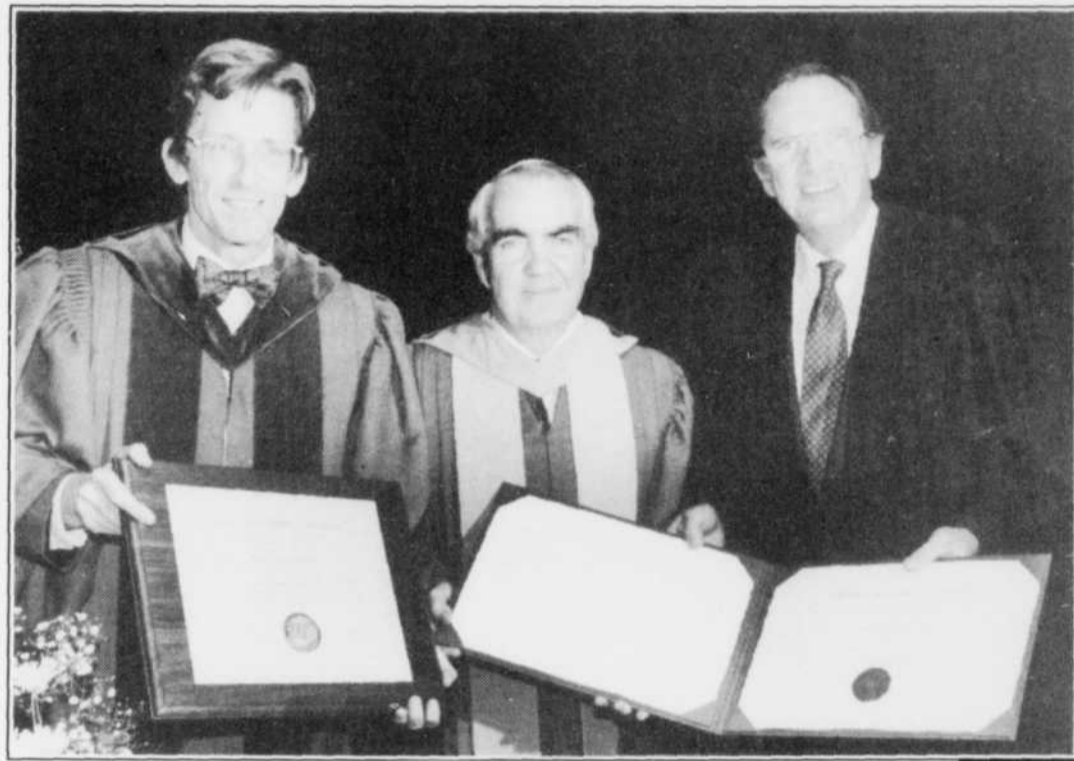
Hubert Laforge

Pour Hubert Laforge, le président de Sécac constitue un symbole de la progression des francophones dans les milieux économiques. Il souligne qu'en 1956, chez Alcan à Arvida, des cadres, anglophones à 95 pour cent, s'adressaient uniquement en anglais à des ouvriers, francophones dans une proportion de 98 pour cent.

Dès son arrivée au Saguenay, François Senécal-Tremblay entreprend de changer cette situation. Des changements de cette nature ne se produisent pas sans délais et difficultés, mais en 1975, le processus de la francisation est complété pour de bon.

Le recteur Laforge mentionne aussi l'apport du nouveau docteur dans des dossiers comme ceux de l'amélioration des conditions de travail: "Dans les années qui suivent son embauche, il a fait reconstruire la salle à manger et aménager les autres aires destinées aux travailleurs, point de départ d'un colossal programme de modernisation et d'assainissement de l'environnement".

Celui-ci souligne également le lien qui unit François Senécal-Tremblay et les universités, particulièrement celle de Chicoutimi. Il a notamment tout mis en oeuvre pour qu'Alcan s'implique dans le financement



C'est le recteur de l'Université du Québec à Chicoutimi, Hubert Laforge, et le président du réseau provincial de l'Université du Québec, Claude Hamel, qui ont remis le doctorat honorifique à François Senécal-Tremblay, lors d'une cérémonie spéciale le 31 octobre dernier. Dans son allocution, M. Laforge a parlé de M. Senécal-Tremblay comme d'un vivant symbole de cet éveil et de cette montée des Québécois, partout et sur tous les plans.

Photo: Pierre Paradis

de la Fondation de l'UQAC. Si un doctorat "honoris causa" lui est remis, c'est: "...en considération de sa belle carrière et de ses mérites, mais aussi en raison de son engagement social dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de sa collaboration exceptionnelle à l'Université du Québec à Chicoutimi et de son appui soutenu aux besoins des chercheurs en particulier".

## Le chemin parcouru

François Senécal-Tremblay

"La révolution tranquille a bel et bien eu lieu. Nous tous, réunis ici ce soir, en sommes une preuve éclatante. Monsieur le recteur, vous avez vu en moi un symbole de l'éveil et de la montée des Québécois partout et sur tous les plans. Bien que ce soit très flatteur pour moi, je dois dire que dans mon cas, ce fut non seulement une question d'avoir été au bon endroit et au bon moment, mais aussi d'avoir su exploiter les possibilités qui se présentaient sur ma route".

"Il faut avoir de la détermination, il faut avoir décidé d'innover et, surtout, il faut avoir confiance en soi. Ces qualités sont devenues plus courantes chez nos compatriotes au cours des trente dernières années".

François Senécal-Tremblay mentionne également l'importance qu'on en vient à voir les choses sous un nouvel angle. Ce qui nous était apparu comme essentiel devient tout à coup, plus accessoire. (...) Bref, nous devenons plus sensibles aux autres et à l'interdépendance des grands ensembles".

## Alcan et la région

"Une société de la taille d'Alcan n'évolue pas sans créer certaines vagues. (...) J'ai bien conscience que notre présence au Saguenay-Lac-Saint-Jean ne passe pas inaperçue. Nous avons littéralement modifié le paysage en croissant et le géant que nous sommes aujourd'hui laisse quelques-uns de ses voisins insatisfaits. Cela tient au fait que pendant longtemps nous, chez Alcan, avons omis de vous parler. Ceci est maintenant chose du passé et nous avons amorcé un dialogue fort constructif avec la région dont nous sommes fiers.

## La modernisation

"Nous avons donc entrepris le programme que vous connaissez, mais c'est un programme qui est difficile à réaliser. Il est dérangeant en ce qu'il change les habitudes. Alcan amène l'incon-

fort du changement. En ce sens, je comprends certaines des critiques qu'on lui a adressées.

"Cependant, je puis vous dire que nous n'avions pas le choix. (...) Ce programme nous permettra de conserver le titre de région de l'aluminium dont nous sommes si fiers. (...) Si nous ne le faisons pas, c'est non seulement Alcan qui en souffrira mais la région toute entière. Parce que cette région et Alcan sont irrémédiablement interdépendantes et ça nous le savons tous.

## Le lien avec l'université

"J'aime à rappeler que j'ai fait mes classes post-universitaires avec les "gars du plancher" à l'Université du Ore Plant 2 d'Arvida. C'est de là qu'est venu l'esprit qui a inspiré les relations que nous avons entretenues dès la première heure et que nous entretenons avec l'UQAC. (...) à l'échange entre les professeurs et nos employés sur le plancher des vaches, nous avons profité ensemble d'une situation de fait dont nous sommes sortis meilleurs.

"Pour nous, comme pour toute la région, votre contribution quotidienne est indispensable. Je serai très fier de proclamer mon appartenance à l'Université du Québec à Chicoutimi".

## Bassin hydrographique

### LA SITUATION S'AMÉLIORE

Il a plu davantage depuis le 6 octobre dernier, date où Le Lingot dressait un bilan peu encourageant de la situation du bassin hydrographique. La semaine du 16 au 22 octobre en particulier a vraiment été bénéfique avec 50,1 millimètres de pluie. Ces précieuses précipitations représentent 302 % de la normale. "Pour une fois...", soupire-t-on à Énergie électrique, Québec. Pour employer les termes des gens du groupe Ressources hydrauliques, cette pluie a eu un effet "foudroyant" sur le lac Saint-Jean qui est passé de 13,65 pieds le 20 octobre à 15,95 pieds le 30 octobre. "Mais le plus encourageant, ajoute Gilles R. Lalumière, ingénieur principal de production, est certes le fait que les réservoirs d'amont, soit Manouane et Passes-Dangereuses, remontent eux aussi."

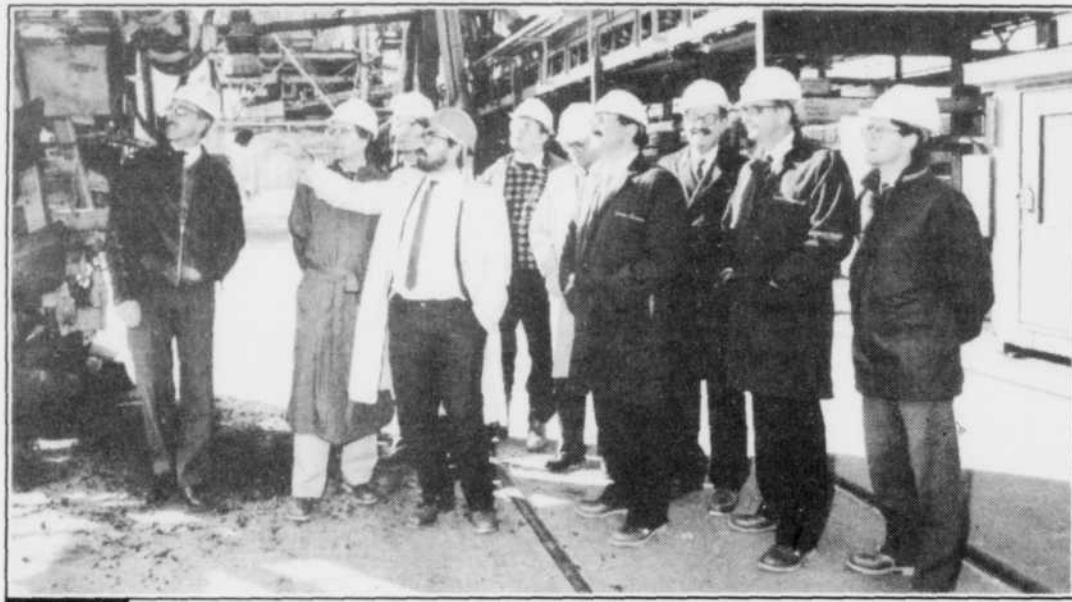
D'une part, la réception d'énergie d'Hydro-Québec avait contribué à stopper "l'hémorragie" des réservoirs d'amont. D'autre part, la pluie qui est tombée entre le 16 et le 22 octobre a poussé les apports non contrôlés (ruissellements naturels) à 102% pour cette semaine-là, en comparaison du 57% enregistré en septembre.

"Bien que les réserves d'eau en amont demeurent près du minimum historique, la situation est meilleure qu'il y a quelques semaines, alors que les réservoirs d'amont sont actuellement à 67,17 % pleins, conclut Gilles R. Lalumière."

# Touche-à-tout

Comité de direction de Sécral

## TOURNÉE DANS LA RÉGION



Photos:  
Jean  
Matteau

Le Comité de direction de Sécral effectuait dernièrement un séjour de quelques jours au Saguenay-Lac-Saint-Jean. En plus de rencontrer les leaders régionaux et les directions des usines, les administrateurs de la Société ont eu l'occasion de visiter plusieurs installations régionales. Aux Installations portuaires de La Baie, le groupe a jeté un coup d'oeil intéressé sur le nouveau déchargeur d'alumine. Comme les lecteurs du Lingot le savent déjà, cet appareil fonctionne grâce à une "vis-san-fin". Le secrétaire de Sécral, Linton Baudains a tenu, lui, à vérifier que ce n'était pas seulement une expression et qu'il y avait bien une vis. La preuve est faite.

## DEUX NOUVEAUX HYGIÉNISTES INDUSTRIELS CERTIFIÉS

Guy Bouchard, analyste en hygiène industrielle, et Jacques Côté, consultant en hygiène industrielle au Service de développement et environnement (SDE) de l'Usine Arvida viennent d'être récompensés pour leurs efforts soutenus et leur tenacité. Ils ont effectivement reçu le titre d'hygiéniste industriel certifié, décerné par "l'American Board of industrial hygiene".

Cette certification américaine, la plus reconnue sur le plan mondial, ne s'obtient cependant pas en criant ciseaux. Il faut, après avoir étudié entre 500 et 1 000 heures, passer (et réussir...) un examen de 600 questions qui demande deux jours à être complété. Sans compter que ce fameux examen a souvent lieu aux Etats-Unis. Alors, Guy Bouchard et Jacques Côté ont toutes les raisons d'être fiers de leur réussite. Ils se joignent donc à Richard Lapointe, Mano Capano, Claude Larivière et Jose Karivelil qui sont eux aussi devenus des hygiénistes industriels certifiés au cours des deux dernières années.



## FAUTE AVOUÉE.....



L'équipe du Lingot a reçu de nombreux appels, visites ou lettres, après la publication de la dernière édition, pour nous signifier l'énorme faute de français que nous avons oubliée à la dernière page. Dans un premier temps, nous sommes bien sûr désolés qu'une telle erreur se soit produite et nous nous en excusons auprès des lecteurs. D'un autre côté, nous sommes quand même fiers qu'autant de gens se préoccupent de la qualité du français que Le Lingot doit contribuer à préserver. Nous ferons donc tous les efforts pour ne plus recommencer...

Concours prévention des incendies

## UN PEU DE PATIENCE

Ceux et celles qui attendaient impatiemment la présente édition du Lingot, afin de connaître les gagnants des concours organisés dans le cadre de la Semaine de prévention des incendies, devront malheureusement patienter encore un peu. En fait, pour des raisons incontrôlables, la liste des gagnants ainsi que les modalités de remise des prix seront publiées dans le Lingot du 17 novembre prochain.

## Cuisson des anodes à Grande-Baie

# PLUS DE 5 MILLIONS DE BRIQUES DANS LE FOUR

C'est une véritable ruche d'abeilles qui s'active actuellement sur le site de l'Usine Grande-Baie, alors que près de 300 travailleurs sont en train de construire un nouvel atelier de cuisson des anodes. Parmi eux, une centaine de briqueteurs sont en train de tapisser ce four avec pas moins 5 136 601 briques réfractaires de différentes grosseurs, formes et composition.

En tout, c'est 20 millions de kilogrammes de briques réparties dans une centaine de variétés que les briqueteurs, aidés de journaliers et d'opérateurs de grue, auront installé d'ici la fin des travaux en juillet 1990. En fait, ils sont plus de 170 qui sont chargés de ce travail de précision et de patience. Les dimensions du four sont également impressionnantes: 164 mètres de longueur, 21 mètres de largeur et 7,6 mètres de hauteur. Mais, comme la construction doit être terminée l'été prochain, les

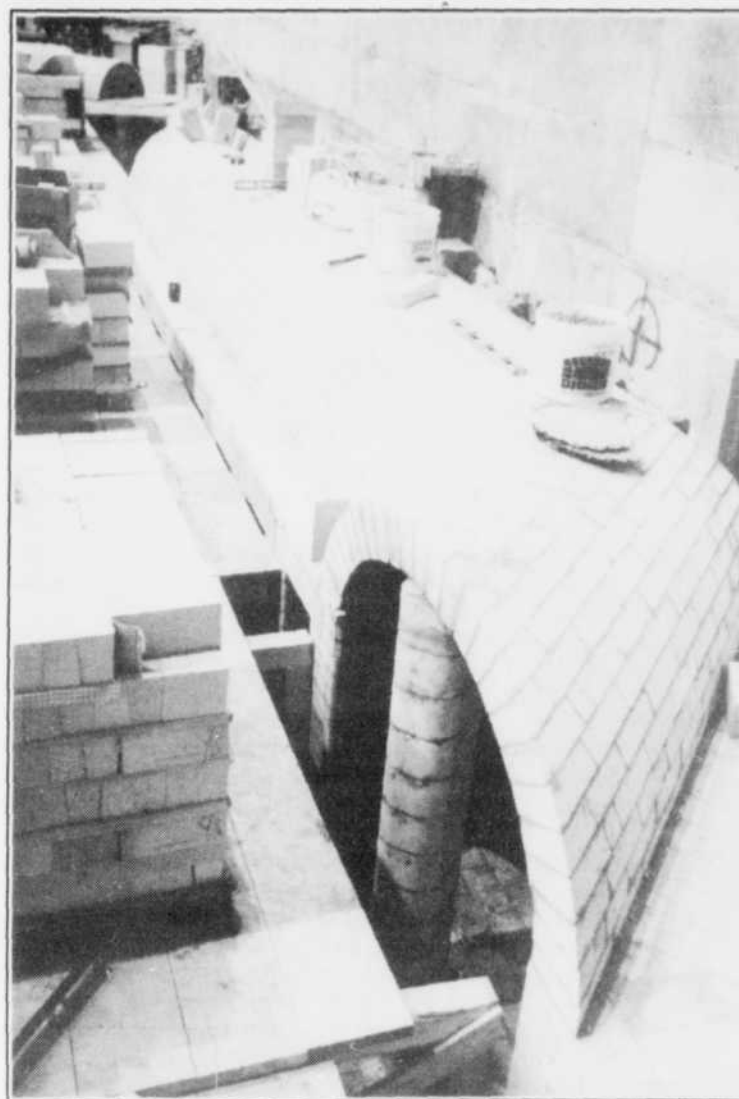
travaux s'exécutent d'une façon particulière, en parallèle: une équipe à chaque extrémité. Les deux se rejoindront au centre vers la fin des travaux.

### Que c'est chaud!

Énormes blocs composés d'un mélange de brasque, de bitume, et de carbone, les anodes forment l'élément positif nécessaire au procédé électrolytique. L'énergie utilisée pour faire cuire les anodes est le gaz naturel. Quatre feux seront en opération dans le four dont

les 52 chambres peuvent contenir 140 anodes chacune. Et pour que ces anodes puissent cuire, la température des gaz circulant dans les chambres doit s'élever graduellement jusqu'à un palier de 1 250°C.

Par ailleurs, c'est la technologie allemande Reidhammer qui a été choisie pour ce four. Éprouvée à plusieurs reprises dans d'autres installations, comme au Complexe Jonquière par exemple, cette technologie est considérée comme l'une des plus efficaces pour minimiser les pertes à l'atmosphère et l'entretien du four. Mais il n'y a pas que le four, il y a aussi l'édifice qui l'abritera et que les 200 autres travailleurs sont à compléter: revêtement métallique, toiture, électricité, instrumentation, structure,



Il ne s'agit pas d'un tunnel, mais plutôt d'un "carneau" ou, tout simplement, un conduit pour la chaleur. C'est dans ce conduit que circulera, la chaleur nécessaire à la cuisson des anodes.

béton, voilà autant de travaux qu'il faut aussi terminer.

### Projet de 80 millions \$

Mais pourquoi donc construit-on un autre four à cuisson des anodes à l'Usine Grande-Baie?

C'est l'Usine Grande-Baie qui, comme on le sait, fournira les anodes à l'Usine Laterrière. Et, comme les anodes utilisées à Laterrière seront plus grosses que celles requises par les usines Grande-Baie et Arvida, il faut construire un autre atelier de cuisson des anodes. D'une capacité de production annuelle dépassant les 87 000 tonnes, ce four ressemblera comme un frère jumeau à celui nouvellement construit à l'Usine Arvida du Complexe Jonquière.

Un tel projet requiert un investissement de quelque 80 millions \$, montant cependant déjà inclus à l'intérieur du budget global affecté au projet Laterrière. L'atelier de cuisson des anodes de l'Usine Grande-Baie fait donc partie de l'organisation du projet Laterrière. Les travaux devraient être terminés en juillet prochain et, après les habituels essais et manoeuvres de démarrage, il de-

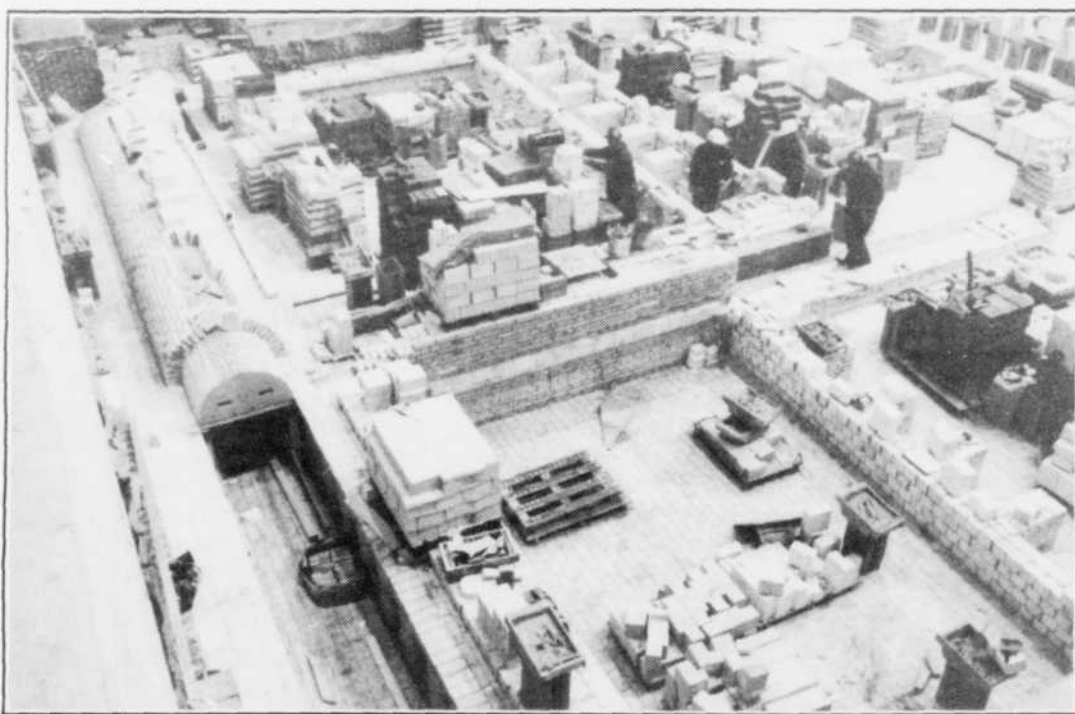
vrait entrer en opération en septembre 1990, soit à temps pour la phase 3 de l'Usine Laterrière.

### Pendant ce temps

Pendant ce temps effectivement, les modifications au centre des anodes de l'Usine Grande-Baie, l'endroit où l'on fabrique les anodes avant de les cuire, progressent à vive allure. À l'heure actuelle, plus de 70 % des travaux sont complétés.

On se rappellera que les anodes de l'Usine Laterrière seront plus grosses que celles qu'utilisaient l'Usine Grande-Baie. Comme l'Usine Grande-Baie utilise une technologie d'électrolyse similaire à celle de l'Usine Laterrière, Alcan a décidé de moderniser et d'agrandir le centre des anodes existant de l'Usine Grande-Baie.

Il s'agit d'un investissement de 30 millions \$, également inclus dans les coûts du projet Laterrière et qui permettra à l'Usine Grande-Baie d'utiliser elle aussi des anodes plus grosses et alimenter par la même occasion l'Usine Laterrière. L'équipe chargée de la réalisation de ce projet se compose de 60 personnes et doit effectuer les travaux sans affecter la production de l'usine. Voilà qui n'est pas une mince tâche...



Cette première vue d'ensemble nous permet de situer le carneau, ainsi que les chambres d'alvéoles qui pourront contenir 142 anodes chacune, pendant leur cuisson.



Cette autre vue d'ensemble nous permet de réaliser la profondeur (7,6 mètres) du four et de constater que les travaux en cours sont actuellement concentrés au fond du four.

Usine Dubuc

## ON TRAVERSE LE CONTINENT POUR APPRENDRE

Si on vous propose un voyage en Californie, à San Diego, même quand il fait beau ici, c'est plutôt tentant. Dans le cas des employés de la nouvelle Usine Dubuc, il y avait cependant une attrape: pas question de faire du tourisme, ils allaient à San Diego pour travailler.

C'est en Californie que l'on a mis au point le composite Duralcan. Alors, quand vous voulez voir l'usine-pilote et discuter avec les pionniers de cette technologie, il n'y a pas d'autre alternative.

Pour ceux qui seront appelés à mettre en marche et opérer l'Usine Dubuc, ce séjour à San Diego avait pour objectif de les familiariser davantage avec le procédé utilisé et de les aider à prendre connaissance des difficultés à venir.

Paul Brisson, technicien de procédé, indique qu'il y a d'abord tout l'apprentissage d'un nouveau produit: "Nos gens ont, pour la plupart, une bonne expérience de la coulée de l'aluminium. Avec le Duralcan est-ce que ce sera exactement la même chose? Ça reste à voir".

### Problèmes reliés à la taille

"Ce qu'on constate, avance Grégoire Boivin, mécanicien d'entretien, c'est que nous allons avoir à inventer des solutions pour des problèmes qui ne se posent pas

présentement à l'usine-pilote. Chez Dural à San Diego, toute l'usine est bâtie à l'échelle humaine et on opère manuellement".

Pour reprendre l'expression de Marcel Saint-Laurent, opérateur: "Enlever la neige d'une entrée de cour, ça peut se faire à la petite pelle, mais pour un terrain de football..."

"À Jonquière, la production va être multipliée par dix. Ça exclut une opération manuelle et nous force à créer de toutes pièces un outillage spécialement adapté à nos besoins".

Lorsqu'il parle de développer, Grégoire Boivin est dans son élément. Avant de se joindre à l'Usine Dubuc, il travaillait à l'Usine Lapointe, où il s'est intéressé au raffinement de la technologie utilisée. "J'aime ce genre de défis et la collaboration qui existe avec le Centre de recherche et de développement Arvida dans ce genre de projet".

On sent d'ailleurs chez les gens de l'Usine Dubuc une fierté certaine à travailler dans un domaine de pointe.

## ET LE VÉLO DU LINGOT?

Une note plus personnelle: vous savez que le Lingot, après un échec difficile dans le dossier de l'obtention d'un car de reportage, a dû renoncer à son projet de mettre la main sur une Ferrari à structure d'aluminium. Affaiblis, mais non vaincus, nous nous sommes retournés et avons avancé l'idée d'obtenir un vélo en Duralcan.

La chose s'annonce difficile, d'autant plus que la collaboration de l'Usine Dubuc ne nous est pas acquise.

En effet, le représentant du Lingot s'est fait dire par messieurs Brisson, Saint-Laurent et Boivin que eux ils avaient vu et essayés un vélo en Duralcan à San Diego, que eux ils savaient à quel point il est plus léger et plus résistant, et même, coup bas s'il en est, que

eux ils avaient pu se faire photographier avec le vélo!

Pour l'instant, il s'agit de oui-dire et d'avancés sans preuve. Si les gens de Dubuc ont une photo en preuve, qu'ils nous la fournissent. Et si c'est vrai, nous la publierons et entreprendrons les démarches pour obtenir l'essai d'un vélo en Duralcan, ici, ou même (vous connaissez notre esprit de sacrifice) à San Diego s'il le faut!



Devant l'Usine Dubuc et tenant en main des pièces fabriquées en Duralcan, quatre employés qui ont eu l'occasion de se familiariser avec l'opération de l'usine-pilote de San Diego. De gauche à droite, Paul Gagnon, Réjean Gagnon, Grégoire Boivin et Jean Richard.

Photo  
Pierre  
Paradis

Spontanément, en cours d'entrevue, ils se lèvent pour vous montrer une pièce usinée en Duralcan, qu'il s'agisse d'une tête de bâton de golf, d'un disque de frein ou d'une composante de système de direction d'automobile... et pour en vanter les mérites.

### Confiance

On s'affaire toujours à mettre en place les équipements de la nouvelle installation.

Les essais se poursuivent et on pense qu'au début du printemps l'Usine Dubuc devrait être en mesure de produire.

"C'est très faisable", répond Marcel Saint-Laurent, lorsqu'on lui demande comment il entrevoit le départ de la nouvelle usine. "Nous les saguenéens, nous sommes optimistes, ajoute son collègue Boivin. On connaît ça la métallurgie et, même si c'est tout nouveau, on est

confiant d'obtenir de bons résultats".

Le travail ne manque pas, les heures sont longues et les employés soutiennent qu'il faut être "un peu malade" pour consacrer autant d'effort à leur besogne. Visiblement, il existe un virus "Duralcan".

## Le 30 octobre ARRIVÉE D'UN AUTRE GROUPE D'EMPLOYÉS À L'USINE LATERRIÈRE

L'Usine Laterrière a accueilli un autre groupe de 57 nouveaux employés, le 30 octobre dernier: 35 à l'électrolyse, 7 à l'entretien et 17 employés de bureau et cadres. Leur première semaine a été consacrée à l'accueil et dès les prochains jours, ils entameront leur programme de formation.

Plus spécifiquement affectés à la phase 2 de l'usine, ces employés forment le troisième groupe à être accueilli à leur nouveau lieu de travail. Les 22 premiers employés, arrivés le 31 juillet dernier, ont pour leur part terminé leur for-

mation et procèdent actuellement au montage des cuves en prévision du démarrage.

On se souviendra que 133 autres employés se présentaient à la nouvelle usine le 5 septembre dernier.

Ceux-ci termineront leur période de formation au cours des prochains jours et pourront participer aux essais avec les nouveaux équipements.

Les derniers arrivés seront sur les bancs de l'école jusqu'à la mi-janvier, après quoi ils effectueront les préparatifs du démarrage de la phase 2, prévu pour mars prochain.

# LE PRIX DE L'ALUMINIUM À TRAVERS LES ANNÉES

En regardant un graphique représentant le prix de l'aluminium à travers les années, on voit que des grandes tendances marquent certaines époques: prix élevés durant les premières années de productions commerciales, baisse abrupte pendant la Seconde Guerre mondiale, et, de nos jours, un cycle de turbulences.

Le prix du métal constitue une excellente porte d'entrée sur l'histoire de l'industrie de l'aluminium et l'évolution de celle-ci...

Les données les plus complètes sur le prix de l'aluminium couvrent la période

1929-1989, 40 ans après la première coulée d'une livre d'aluminium en utilisant le procédé Hall-Héroult. Cependant, il nous est possible de retourner encore plus loin en arrière, au moment de la découverte de l'aluminium, une époque où ce métal était

considéré comme encore plus précieux que l'or et l'argent...

## 3 millions de dollars la tonne!

Les quantités d'aluminium disponible au milieu du 19<sup>e</sup> siècle étaient tellement faibles que le premier prix connu pour le métal, en 1852, est de plus de 1 500 dollars US (en dollars d'aujourd'hui), pour une livre d'aluminium... Cela signifie que la tonne métrique se serait vendue à 3 millions 300 mille dollars!

On parle à ce moment d'un métal précieux (c'est le moins qu'on puisse dire) et on raconte que l'Empereur

Napoléon III, de France, honorait ses invités les plus prestigieux lors de festins où on utilisait couteaux et fourchettes d'aluminium. Les invités de moins grande importance devaient, eux, se contenter d'or et d'argent, les malheureux.

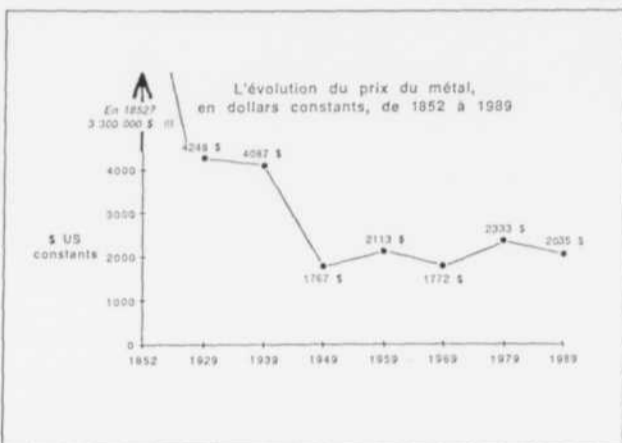
C'est au tout début des années 1800 que des scientifiques, d'abord le britannique Davy, puis le danois Oersted et l'allemand Wohler, avaient réussi à produire d'infimes quantités d'aluminium. Il faudra attendre jusqu'en 1854 pour qu'un français, Saint-Claire Deville, mette au point un procédé chimique de production de l'aluminium.

Cette découverte jette les bases de la première "industrie" de l'aluminium. Dès 1855, on construit en France des usines de production commerciale du métal, ce

qui a un effet immédiat sur le prix.

Par rapport à 1852, il baisse de presque 75 pour cent en l'espace de quelques années. Il faudra cependant attendre 1886 et l'invention du procédé Hall-Héroult (la découverte simultanée par l'américain Charles Martin Hall et le français Paul Héroult, du procédé d'électrolyse) pour qu'il soit possible de produire de l'aluminium à un coût s'approchant de celui d'aujourd'hui.

Ainsi, dès 1895, on peut se procurer de l'aluminium à 1 dollar 50 la livre, prix que le raffinement technologique a encore fait baisser, mais tout de même sans commune mesure avec la descente en piqué notée entre 1852 et le début de 20<sup>e</sup> siècle.



## DOLLARS COURANTS ET DOLLARS CONSTANTS ?

Il existe deux méthodes fort différentes de jeter un regard sur le prix de l'aluminium à travers les années. On peut se fier sur le prix payé à l'époque, ou encore calculer ce que vaut le prix, par rapport à un moment précis dans le temps. C'est ce que les économistes appellent des dollars courants et des dollars constants.

Dans la présente série d'articles sur l'économie de l'industrie de l'aluminium, nous devrons utiliser l'une ou l'autre des méthodes. En effet toutes deux trouvent leur utilité. Dans le cas des dollars courants ils peuvent nous aider à mieux comprendre les gestes posés par des administrateurs en présentant correctement le contexte de la prise de décision. Pour leur part, les dollars constants nous fournissent un outil de comparaison, une perspective historique. Plus en détail, voilà ce que ça donne.

### Dollars courants

Il s'agit de la façon la plus élémentaire d'évaluer les prix. On regarde dans les documents d'époque et on trouve, par exemple, qu'en 1929, on payait la tonne d'alumi-

um 527 dollars (en monnaie américaine). Vingt ans plus tard, le prix de l'aluminium est passé 353 dollars. En 1969, la tonne d'aluminium se vend 599 dollars et finalement, le prix moyen payé en 1989 est de 2 035 dollars américains la tonne métrique.

Un graphique de ces résultats nous donne la courbe suivante.



La notion de dollars courants se comprend aisément. Les

choses se corsent avec celle des dollars constants.

### Dollars constants

Nous sommes tous familiarisés avec le terme "inflation", qui signifie une hausse généralisée des prix. Bon an, mal an, dans notre économie à tout le moins, les prix montent. Si votre salaire est de 400 dollars, il vous permet d'acheter une certaine quantité d'un produit. Si les prix montent, mais que votre salaire demeure le même, vous ne pourrez plus acheter autant de ce même produit. Donc, ce que cela veut dire, c'est qu'un salaire de 400 dollars en 1989 n'a pas la même valeur qu'en 1979, alors que

les prix étaient beaucoup plus bas.

Le même raisonnement s'applique pour le prix du métal. Dire que l'aluminium se vendait 527 dollars en 1929 est à la fois vrai... et faux! C'est bien le prix à l'époque, mais il ne faut pas regarder cette somme avec nos yeux de 1989, plutôt avec ceux du temps. 527 dollars à cette époque valaient beaucoup plus qu'aujourd'hui. En fait, huit fois plus.

Les économistes disposent de méthodes de calcul qui permettent de bien situer la valeur du dollar par rapport à son temps, et donc d'établir une constante. D'où l'expression dollars constants.

Si on reprend l'exemple du graphique précédent, on constatera que la courbe change singulièrement d'allure. En effet, le prix de l'aluminium, une fois que l'on a calculé la valeur du dollar à tel ou tel moment de l'histoire, est très élevé au début du siècle et descend progres-

sivement avant de remonter ces dernières années. Pour les mêmes années que précédemment donc: 1929 = 4248 US \$ la tonne, 1949 = 1767 US \$, 1969 = 1772 US \$, 1989 = 2035 US \$.

La courbe est alors la suivante:



Ce sont donc les dollars constants qui nous permettent de placer en perspective la valeur réelle de l'aluminium, à travers les années. C'est aussi grâce à ces méthodes de calcul que nous pouvons évaluer le prix de l'aluminium en 1852 à 3 300 000 US \$. Personne n'aurait osé rêver d'une pareille somme, à cette époque!

### À VENIR

Les prochaines éditions du Lingot nous permettront d'aborder plusieurs périodes importantes dans l'histoire "économique" de l'industrie de l'aluminium. Parmi celles-ci, retenons le Krach de 1929, alors que l'industrie nord-américaine de l'aluminium en était à ses tous premiers balbutiements. Plusieurs grands producteurs ont failli y laisser leur peau et, comme on le verra, il a fallu que les dirigeants d'entreprise fassent preuve de beaucoup d'imagination pour se tirer d'une situation périlleuse. Également au menu de cette série d'articles: un regard sur la phénoménale expansion de la production mondiale au cours de la Seconde Guerre mondiale, la progression régulière des années 50 et 60 et la période de turbulence qui débutera avec la Crise de l'énergie en 1973.

Semaine de la Santé-sécurité au travail

## ON A CONSACRÉ BEAUCOUP D'ÉNERGIE... À PARLER D'ÉNERGIE "0"

Dans la majorité des usines Alcan au Saguenay--Lac-Saint-Jean, c'est autour de la question de la mise à Énergie zéro et des autorisations de travail que se sont déroulées les activités organisées pour et par les employés. Le thème n'était toutefois pas restrictif et comme vous le verrez, on a abordé des sujets très diversifiés. Les photographies de ces deux pages constituent, pour *Le Lingot*, l'occasion de mettre en évidence la contribution exceptionnelle d'un très grand nombre de personnes qui partagent toutes un même objectif: tenter de réduire autant que possible les accidents reliés au travail.

Services régionaux

### UNE ENVOLÉE HOULEUSE



Photo:  
Pierre  
Paradis

Pour voler à bord du vol 073 de la compagnie aérienne Air Gonomie, il faut avoir le cœur solide et une conscience sécuritaire plutôt élastique. Le copilote Bill (Normand Poirier, des services informatiques) effectue un branchement improvisé sous le regard du pilote de l'avion, Tom Crash (Pierre Vézina de la Sureté Alcan). Pendant la semaine, tous les employés des Services régionaux ont été appelés à faire une envolée sur les ailes d'une compagnie dont tous les employés préchent par l'exemple, c'est-à-dire le mauvais exemple! Au moins une compensation, Air Gonomie a amené tout le monde dans le Sud pour un "beach-party" clôturant la semaine de santé-sécurité au travail.

Énergie électrique, Québec

### PENSER À LA SOLUTION



À Énergie électrique, Québec, la campagne de sensibilisation avait pour thème: "Éliminer le danger à la source... la solution". On désirait ainsi expliquer le concept d'élimination du danger à la source et inciter les employés à rapporter les accidents/incidents ainsi que les sources potentielles de danger dans le milieu de travail. Dans le cadre de réunions de groupe tenues dans les différentes installations, les employés ont visionné une bande vidéo et répondu à un questionnaire mettant leurs connaissances à l'épreuve. Cette photographie fut prise lors de la réunion d'une équipe de mécaniciens de la centrale Shipshaw, dans le cadre de la campagne.

Centre de recherche et de développement Arvida

### UNE SESSION DE FORMATION



Photo:  
Pierre  
Tremblay

Dans le cadre de la semaine de Santé-sécurité au travail, le personnel du CRDA ont assisté à une demi-journée de formation portant principalement sur les concepts de base en prévention, l'approche du CRDA et les outils utilisés. Au premier rang, on aperçoit Lise Gastonguay, co-présidente du comité Santé-sécurité et Jean Houde, coordonnateur, deux des responsables de cette activité.

Usine Saguenay

### UN HORAIRE CHARGÉ



Ce ne sont pas les activités qui manquaient, pour les employés de l'Usine Saguenay. À l'horaire, présentations, films, informations sur la prévention et même, des séances de conditionnement physique. On aperçoit ici Jacques Baril (à droite), responsable du comité organisateur de la semaine, au moment où il explique à un groupe de travailleurs le programme des activités.

Usine Arvida

### UN MOMENT DE COMÉDIE

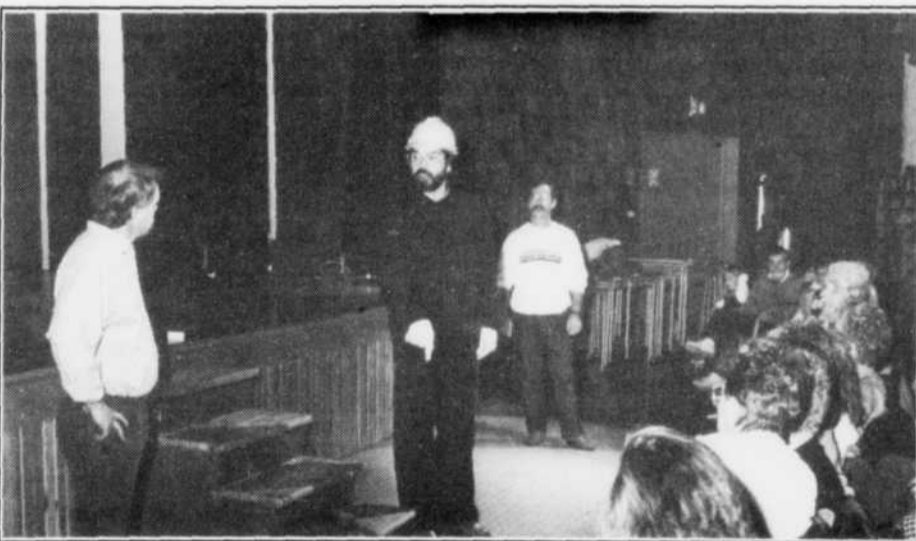


Photo:  
André  
Ellefsen

Des comédiens amateurs et des employés de l'Usine Arvida ont interprété la pièce: "Un Ouf, c'est déjà trop!" Pour les non-initiés, un "ouf" c'est un accident qui a failli se produire. Le sujet était évidemment en rapport avec le thème de la semaine de santé-sécurité. Bon nombre d'employés de l'Usine Arvida, ainsi que leurs familles et amis ont assisté aux représentations. Sur notre photo, Jean Proulx (au centre) donne la réplique à Raynald Fillion (à gauche), tandis que Denis Blanchette s'apprête à entrer en scène.

Usine Isle-Maligne

## INFORMATIONS SUR LA PRÉVENTION

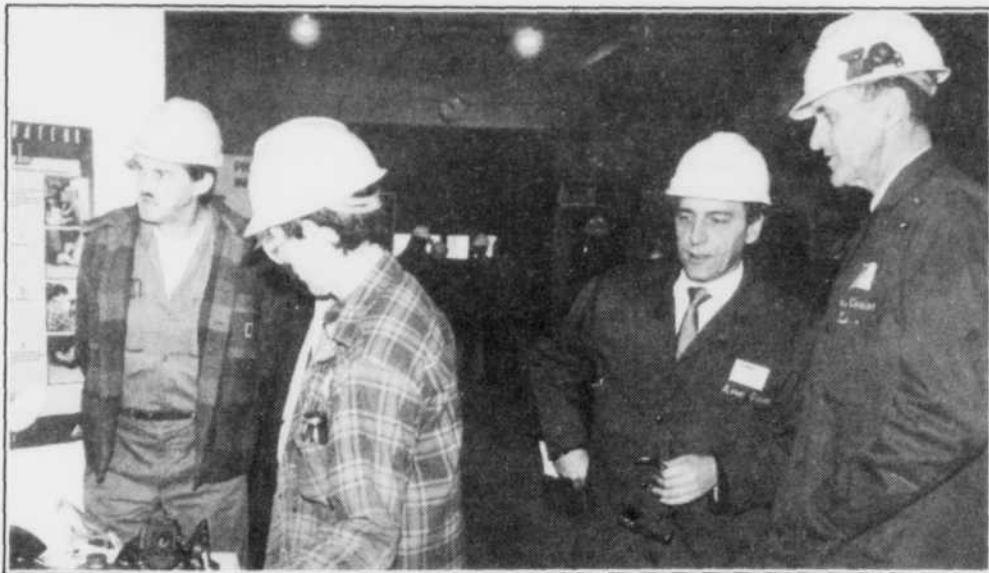


Photo: Pierre Paradis

À l'Usine Isle-Maligne, des kiosques illustrant la protection des voies respiratoires, la prévention des incendies, le tabagisme, les dangers électriques dans les salles de cuves, la circulation et l'étiquetage des contenants de transferts ont été fréquentés par les employés. Sur ce cliché, Alfred Boily, Raymond Maltais, le directeur de l'usine André Girard et le vice-président, produits en lingots, Gilles Chevalier, s'attardent avec intérêt au kiosque portant sur la protection des voies respiratoires.

Roberval-Saguenay

## ÉNERGIE ZÉRO ET BONNE SANTÉ



Photo: Pierre Paradis

Les employés du transporteur ferroviaire, par le biais de leur comité de santé-sécurité et de leurs représentants en prévention ont mis sur pied des activités traitant de la "mise à énergie zéro de nos mauvaises habitudes". Les familles des employés ont pu ainsi assister à un sketch monté par le Centre SantéFaction, lors d'une visite des locaux du R.-S. On voit sur cette photographie une partie des visiteurs dans l'atelier des wagons, à Jonquière.

Centre de coulée Arvida

## LE TEMPS D'UN RISQUE



Photo: Pierre Paradis

90 pour cent des employés du Centre de coulée Arvida se sont rendus voir une pièce de théâtre: "Le temps d'un risque". Mettant en vedette les comédiens Arthur et Marcel, le scénario reprenait de façon humoristique les informations reliées au thème de la Mise à énergie zéro. A voir le visage des spectateurs, le tout se déroulait dans le plus grand sérieux...

Installations portuaires

## UN POINT DE VUE ÉCLAIRÉ



Photo: Pierre Paradis

Robert Dahl (à l'extrême-droite sur la photo), employé aux Installations portuaires de La Baie, s'est retrouvé sous les feux de la rampe. C'est que chaque enfant qui prenait part à une visite des locaux du port recevait une lampe de poche, symbole de bonnes habitudes sécuritaires au foyer. Et tant qu'à avoir une lampe de poche, autant l'essayer... Laval Morneau, un des organisateurs de l'activité, assisté, amusé, à la scène. Quelques centaines de personnes ont participé à la journée portes ouvertes qui marquait la fin de la semaine de la santé-sécurité au travail.

Services d'appui technique

## LA FICTION ET LA RÉALITÉ



Photo: Jean Matteau

Les employés des Services d'appui technique se sont également servis du théâtre pour faire passer leurs messages de prévention en rapport avec le thème de la Mise à énergie zéro et de la procédure d'autorisation de travail. On aperçoit ici Yves Henrichon, André Riverin, Daniel Gagnon et Norbert Tremblay, dans un sketch intitulé "Rencontre à la taverne Le Boqué". On voulait y illustrer les problèmes d'incompréhension dans les communications. Le personnage de Ti-coq (à droite), incarnait la principale source d'incompréhension...

Usine Vaudreuil

## LES SOURCES DE DANGER



Photo: Pierre Paradis

À Vaudreuil, chaque centre avait son propre thème. Tous ont abordé, chacun à sa façon, la Mise à énergie zéro et l'élimination du danger à la source. Sur cette photo, Egide Labrecque, Grégoire Potvin, Marcel Perron, Claude Lapointe et Bernard Lamontagne, tous des employés du Broyage, au cours d'une présentation portant sur les dangers associés aux installations électriques inadéquates.

## Centre de distribution du métal chaud **ON A DÉTERMINÉ SON EMPLACEMENT**

C'est au 1470 du boulevard Du Royaume, à Chicoutimi, que seront localisées les activités du nouveau Centre de distribution du métal chaud.

Comme nous le mentionnions dans un article de la dernière édition du Lingot, cette structure, qui entrera en opération à la fin de 1989, aura à faire la répartition du métal sortant des usines d'électrolyse d'Alcan au Saguenay, en l'affectant à l'un ou l'autre des centres de coulée de la région, ainsi qu'aux usines de transformation comme Lapointe, Saguenay et Dubuc.

Puisque le Centre de distribution devra voir à faire circuler le métal produit à Grande-Baie, Laterrière et Jonquière, il importait de disposer de bureaux situés au milieu des fournisseurs et des clients.

Les espaces loués au 1470 Du Royaume abriteront des bureaux, des salles pour le personnel, ainsi qu'un service de communication. On y trouvera également un grand espace de stationnement pour les camions servant à transporter le métal chaud d'une usine à l'autre.

La vingtaine d'employés qui seront rattachés à la distribution du métal chaud proviendront pour la plupart des services qui faisaient déjà ce type de travail de façon indépendante, dans chacune des usines.



Photo  
Pierre  
Paradis

En augmentation régulière

## **LA PART DE L'ALUMINIUM DANS LES AUTOMOBILES NORD-AMÉRICAINES**

Selon un rapport de l'Aluminum Association, la part d'aluminium dans le poids total des automobiles nord-américaines a continué de s'accroître au cours des dernières années.

En 1989, la voiture, moyenne fabriquée aux États-Unis comportait 157 livres d'aluminium, soit cinq pour cent du poids total du véhicule (3 116 livres). On

se souviendra que c'est à l'époque de la "crise de l'énergie" que l'industrie automobile nord-américaine a entrepris de réduire la taille et le poids de ses

voitures. Du début de la crise, en 1973, à 1987, le poids des voitures fabriquées par les trois grands, Ford, GM et Chrysler, a chuté, passant de 3 969 livres, en moyenne, à 3 032 livres.

En 1973, l'aluminium représentait seulement deux pour

cent du poids total des véhicules. Alors que les premières utilisations de l'aluminium dans l'automobile touchaient principalement les appareils de climatisation et les transmissions automatiques, on constate maintenant une présence accrue du métal dans les composantes de moteur.

De plus, les roues d'aluminium sont passées de leur statut d'option "de luxe" à celle d'équipement régulier, sur plusieurs modèles de la production de Détroit.

## **A** vis de décès



**BOURGEOIS,**  
Étienne

Est décédé le 6 octobre 1989, à l'âge de 76 ans et 2 mois, Étienne Bourgeois, époux de Thérèse Chiasson, 3707, rue Angers, Jonquière. Outre son épouse, il laisse dans le deuil ses enfants, Évangeline (Guy Larouche), Guy (Monette Gauthier), Réjean (Danielle Fortin) et Rachelle (Léo Dion). Au service d'Alcan pendant plus de 33 ans, il était à l'emploi des Services d'Appui Technique.



**DESCHÊNES,**  
Pierre (Pitre)

Est décédé le 10 octobre 1989, à l'âge de 66 ans et 3 mois, Pierre (Pitre) Deschênes, époux en premières noces de feu Rachelle Tremblay et en secondes noces de Jeanne-d'Arc Gauthier, 3650, rue Ste-Catherine, Jonquière. Outre son épouse, il laisse dans le deuil ses enfants, Jacqueline, Monique (Pierre Lévesque), Martin (Françoise Paradis), Lise (André Rathé, employé d'Alcan), Andrée, Jean, Aline (Fergal O'Hagen), Camil (Chantale

Dionne), Claude. Il laisse également dans le deuil ses beaux-fils et belles-filles, David Girard, employé d'Alcan, Raymonde Girard (André Morais), Réal Girard (Darquise Girard), Huguette Girard (Serge Lévesque, employé d'Alcan). Au service d'Alcan pendant plus de 33 ans, il était à l'emploi de l'Usine Arvida.



**TESSIER,**  
Casimir

Est décédé le 28 septembre 1989, à l'âge de 84 ans, Casimir Tessier, époux d'Irma Tremblay, 3150, rue

Ste-Emilie, Jonquière. Outre son épouse, il laisse dans le deuil son fils Raymond (Lucette Lambert). Au service d'Alcan pendant plus de 44 ans, il était à l'emploi des Services d'Appui Technique.



**TREMBLAY,**  
Jacques

Est décédé le 15 octobre 1989, à l'âge de 61 ans, Jacques Tremblay, époux d'Émérentienne Picard, 66, place des Copains, Chicoutimi. Outre son épouse, il laisse dans le deuil ses enfants, Richard (Francine

Simard), Sylvie (Michel Lévesque), Marlène, Francine (Steven Cleary). Au service d'Alcan pendant plus de 41 ans, il était à l'emploi de l'Usine Arvida.



**TREMBLAY,**  
Mario

Est décédé le 10 octobre 1989, à l'âge de 27 ans et 7 mois, Mario Tremblay, 240, rue Normandie, St-Bruno. Au service d'Alcan pendant plus d'un an, il était à l'emploi de l'Usine Isle-Maligne.

## Voie ferrée Usine Laterrière

# LE RAPPORT DU BAPE RENDU PUBLIC

À la suite des audiences publiques qui se sont tenues en mai et en juin dernier, le Bureau des audiences publiques sur l'environnement vient de rendre public son rapport portant sur la construction de la voie ferrée pour l'usine d'Alcan à Laterrière. Ce rapport avait été présenté le 24 août dernier au ministre de l'Environnement qui disposait de 60 jours pour le rendre public. Après avoir pris connaissance de ce rapport, il appartient au ministre de l'Environnement de faire des recommandations au Conseil des ministres. La décision finale est effectivement prise au Conseil des ministres qui peut autoriser ou non le projet ou imposer des conditions à sa réalisation. En attendant, voici la reproduction du communiqué du BAPE, émis le 24 octobre dernier et annonçant la publication de son rapport:

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), après consultation de la population et analyse du projet de construction d'une voie ferrée à Laterrière, favorise le mode de transport et le tracé est-ouest proposés par Alcan, mais suggère des mesures d'atténuation supplémentaires. Dans son rapport rendu public, la commission du BAPE conclut que le transport des matières premières et des lingots par train est plus sécuritaire et de moindre impact que les quelques 22 000 voyages de camions qui auraient été nécessaires

si ce mode de transport avait été favorisé.

En outre, l'examen du tracé nord-sud, proposé par le Comité d'environnement de Chicoutimi à l'audience publique tenue en juin, a mené la commission à la conclusion que cette zone d'étude présente des impacts supérieurs à celle retenue par Alcan à cause d'une forte présence humaine et de terres agricoles très productives.

### Le tracé

Le tracé proposé par Alcan part de l'Usine Laterrière et

longe le contrefort des Laurentides pour une bonne partie avant de rejoindre le réseau ferroviaire de la compagnie Roberval-Saguenay qui dessert actuellement les usines Alcan de Jonquière et de La Baie. Le tracé traverse des terres forestières sur 90% de son parcours évitant ainsi des zones résidentielles et agricoles. Cependant, la commission considère que l'impact de la voie ferrée sur le terrain de la Ferme Laterrière, une entreprise récréotouristique régionale, est majeur compte tenu que la qualité de l'environnement est une ressource première

pour l'exploitation et le développement de cette entreprise. La commission croit que le passage du train devrait être rendu pratiquement invisible aux utilisateurs de la ferme Laterrière en rapprochant la voie ferrée du contrefort en autant que cela est techniquement possible et en aménageant le couvert végétal entre la voie ferrée et la ferme de manière à masquer l'infrastructure et réduire le bruit. Ces interventions devraient s'intégrer au plan de développement de la Ferme Laterrière.

La commission propose que les mesures pour atténuer les impacts fassent l'objet d'une étude spéciale, aux frais du promoteur, et que cette étude devienne la base d'échanges entre les représentants d'Alcan et ceux de la Ferme Laterrière. Les rencontres seraient présidées par un Arbitre dont les pouvoirs iraient jusqu'à imposer des mesures d'atténuation si les

parties n'arrivaient pas à s'entendre.

### Autres considérations

Aux yeux de la commission, d'autres éléments ont été sous-évalués dans l'étude d'impact du promoteur et nécessitent des mesures de protection supplémentaires. C'est le cas du bruit, de la nappe phréatique, de l'utilisation d'herbicides et de la protection de la forêt contre les risques de chablis.

Certaines questions ont inquiété un bon nombre de personnes à l'audience: qualité de l'eau des lacs Gravel et du Ruisseau froid, impact sur la faune, toxicité de l'alumine et du fluorure d'aluminium, risques de déversement et d'accidents. Après examen de ces questions, la commission souscrit aux évaluations et mesures d'atténuation proposées par le promoteur.

## Nominations



UTA HUGGINS  
CHEF DE LABORATOIRE

Depuis le 1er octobre 1989, Uta Huggins occupe le poste de chef de laboratoire à l'Usine Dubuc. Graduada de l'Institut technique Letteverein à Berlin, Allemagne de l'Ouest, elle est entrée au service d'Alcan en 1980, au Centre de recherche de Kingston, à titre de métallographe senior. En 1988, elle a été nommée coordonnateur technique du Laboratoire métallographique, toujours à Kingston. Elle occupait cette fonction lors de sa nomination.

USINE  
GRANDE-BAIE



Mario Bouchard  
Ingénieur électrique  
Centre des anodes

USINE  
GRANDE-BAIE



Christian Tremblay  
Ingénieur d'entretien  
Centre des anodes

USINE  
GRANDE-BAIE



Bernard Dubé  
Ingénieur de projets  
Services techniques

USINE  
VAUDREUIL



Jose Pulpeiro  
Analyste en développement  
Technologie

USINE  
VAUDREUIL



Alain Tremblay  
Contremaître  
Opération  
Hydrate I

SERVICES  
D'APPUI TECHNIQUE



Donald Moisan  
Conseiller en santé-sécurité  
Construction  
Personnel

SERVICES  
RÉGIONAUX



Lyne Ouellet  
Surveillante  
Comptabilité financière

USINE  
ARVIDA



Paul Gravel  
Bachelier  
Ingénierie



LE LINGOT

Canada Post Postage paid	Postes Canada Post paid
Bulle third class	En nombre troisième classe
No. 1 Avida P.D.	

ISS 0707-8013

Tirage 15 300 exemplaires  
Au maître de poste: Si le destinataire  
est déménagé ne pas faire suivre;  
retourner à l'expéditeur avec la nouvelle  
adresse.

Le Lingot  
1980 Melon, C.P. 1 370  
Jonquière, Que  
G7S 4K9