

LIAlSON BPL

AOÛT 2021
N° 10

LE MAGAZINE D'INFORMATION DE BÉTON PROVINCIAL

PROJET À LA UNE
**CLUB MED AVEC VUE
SUR LE FLEUVE**

POINT DE MIRE
LUC MÉNARD

BÉTON PRÉPARÉ
**LA TECHNOLOGIE
DU BÉTON
CELLULAIRE
STABLE AIR™ :
FIABLE,
MALLÉABLE,
MODULABLE**

BÉTON PRÉFABRIQUÉ
**400 ÉLÉMENTS DE
BÉTON PRÉFABRIQUÉ
POUR L'AUTOROUTE 85**

MOT DU PRÉSIDENT



M. ANDRÉ BÉLANGER
PRÉSIDENT DE BÉTON PROVINCIAL

Après dix-huit mois de mesures exceptionnelles, les Québécois ont enfin la permission de prendre une grande respiration. Les prochains mois seront propices à des retrouvailles remplies d'émotion, ou encore l'occasion de partir sur les routes du Québec, découvrir des paysages à faire rêver. Chez Béton Provincial, nos employés vont continuer de travailler à plein régime.

Si vous faites une pointe du côté du Massif, vous constaterez l'avancement du Club Med Québec Charlevoix. Pour les infrastructures de ce projet, Béton Provincial Baie-Saint-Paul a fourni 20 000 m³ de béton à notre client, l'Intendant. Ce lieu de villégiature quatre saisons est à couper le souffle, à l'instar de sa vue sur le fleuve.

Dans la région du Bas St-Laurent, les travaux de l'autoroute 85, entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, vont bon train. Ce sont nos divisions de béton préparé et de béton préfabriqué, secteur est, qui fournissent les produits de béton nécessaires à la réalisation des travaux de la nouvelle autoroute Claude-Béchar. Ces segments sont réalisés par plusieurs de nos clients et fournisseurs, dont :

BML Rivière-du-Loup, Gervais Dubé de Trois-Pistoles, ainsi que les entreprises Claveau à Mont-Joli. Béton Provincial souhaite réaliser d'autres segments des tronçons de la 85 avec les fournisseurs en lice pour les futurs travaux.

Dans la foulée, on en profite pour vous présenter la technologie du béton cellulaire Stable Air™. Ce matériau innovant au coulis plus fluide est léger et stable. Il est souvent employé dans des endroits qui requièrent de la flexibilité et un temps de prise allongé. Disponible partout au Québec, dans toutes les usines de Béton Provincial, ce produit s'est avéré être une vraie solution aux problématiques encourues, par exemple sur les chantiers du REM et de l'échangeur Turcot.

Enfin, nous croisons la route de Luc Ménard, directeur général de Pavex à Saint-Félicien depuis 2019, une filiale de notre groupe. Depuis 30 ans, cet ingénieur met son savoir-faire à profit sur les chantiers, en plus de développer d'excellentes relations avec ses collègues et ses employés. Travailleur acharné, astucieux et très sportif, Luc succède à son mentor, Martin Demers. Avec Luc Ménard à la direction, Pavex est entre bonnes mains.

Profitez bien de ces bons moments d'été avec vos amis, vos proches et votre famille. Je pense que nous savons plus que jamais, qu'être auprès des siens, c'est vraiment précieux.

Bon été à tous et soyez prudents sur nos routes!

LIAISON BPL

Liaison BPL est le magazine d'information de l'entreprise Béton Provincial. Pour commenter ou recevoir notre journal, communiquez avec nous au 418 627-7242 ou par courriel : info@betonprovincial.com

CRÉDITS

ÉDITION, MISE EN PAGE ET GESTION DE PROJET
safran.ca

PHOTOGRAPHES

Point de mire
Mathieu Langevin Photographie

Mot du président

Karine Lévesque, SensImage

RÉDACTION

Lison Lescarbeau, Renée Senneville

RÉVISION LINGUISTIQUE

Nathalie Thériault

COLLABORATEURS

Hugues Drolet, Nathalie Lévesque, Louis Rodier, Serge Perron, Rémi Lavoie.



Béton Provincial
8090, rue Boyer
Québec, Québec
G2K 1S9
418 627-7242

betonprovincial.com

PROJET À LA UNE

CLUB MED AVEC VUE SUR LE FLEUVE

À 816 mètres d'altitude, le Massif de Charlevoix domine le paysage de Petite-Rivière-Saint-François. Une célèbre marque de villégiature a choisi d'établir sa première chaîne en territoire canadien à l'Est des Rocheuses dans cet environnement des plus spectaculaires : le Club Med Québec Charlevoix.

Mandaté par le Groupe le Massif et le Club Med, l'entrepreneur général L'Intendant a confié la fourniture de béton pour les infrastructures à Béton Provincial. À lui seul, le prestigieux projet du Club Med Québec Charlevoix représente 20 000 m³ de cet indispensable matériau qu'est le béton. Un projet d'une très grande importance dans le secteur.

Le Massif, comme le reste de la région de Charlevoix, est situé au cœur du Bouclier canadien, un paysage tout en relief constitué de sommets, de vallées profondes et de routes en serpent. Club Med Québec Charlevoix, qui sera locataire du complexe, a requis de la part de Béton Provincial des performances techniques, économiques et environnementales pour la réalisation du projet. En effet, ce complexe devait être en harmonie avec l'exceptionnel lieu naturel qu'est le Massif, mais également avec les attentes des populations environnantes et des visiteurs qui sont de plus en plus soucieux de l'environnement et de leur empreinte écologique ainsi que de l'optimisation de l'utilisation des ressources et de l'énergie. Des valeurs partagées par Béton Provincial et le Groupe du Massif Charlevoix.

La construction s'est effectuée selon la norme BREEAM qui origine du Royaume-Uni. Ce modèle européen impose un système d'évaluation et



de certification de la performance environnementale des bâtiments depuis plus de 30 ans¹. À ce jour, 23 pays l'utilisent comme référence et plus de 500 000 bâtiments ont été certifiés. L'organisation de ce chantier a donc requis une grande planification logistique puisqu'il fallait acheminer l'équivalent de 20 000 m³ de béton sur une montagne, rien de moins.

Dû à l'éloignement du chantier par rapport aux centrales de béton du groupe et de la route sinueuse pour accéder au chantier, l'équipe de BPL a décidé d'établir une usine de béton *in situ*, à pied d'œuvre, sur le terrain du chantier. Cette flexibilité sur le chantier

est l'une des grandes forces de Béton Provincial », explique le gérant régional du secteur Charlevoix, Serge Perron.

Bien implanté à la base de la montagne, l'hôtel pavillonnaire s'articule autour de trois bâtiments avec vue dégagée sur le fleuve, reliés par des passerelles. Le bâtiment principal comporte sept étages, dont cinq sont en béton. Les deux derniers étages sont en acier avec des dalles sur pontage. Pour la construction des infrastructures, il y avait deux grues à tour à 65 mètres de hauteur qui ont servi au coffrage et aux armatures. « C'est énorme »,

¹ BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method). RÉDACTION. Certification BREEAM, voirvert.ca, 11 mars 2010.



s'est exclamé le gérant du secteur de Charlevoix. Toute la mise en place du chantier a été réalisée avec des camions à pompe, directement à partir des bétonnières.

En plus de la crise de la COVID-19, plusieurs facteurs ont causé le ralentissement du chantier, démarré en février 2019. Le calendrier des travaux s'est finalement étalé sur presque deux ans, sans même arrêter l'hiver.

Le projet nécessitait l'obtention d'un béton uniforme à la hauteur des exigences de notre client L'Intendant. Un béton comportant un volume élevé de fibres de renforcement structural pour les dalles a donc été privilégié afin de prévenir les fissures.

Un autre défi de taille, la réalité d'une vaste majorité d'entreprises québécoises : la pénurie de main-d'œuvre. « Dans le cadre de chantiers d'envergure, il y a toujours une multitude de tâches à effectuer durant les coulées de béton, explique Serge Perron. Nous avons mis en place une gestion serrée des horaires

pour que nos effectifs, des gens extrêmement qualifiés, puissent continuer de répondre aux besoins de nos autres clients sans interruption ».

La réglementation de la norme BREEAM est rigoureuse. Pour la réalisation des travaux, plus de 2 600 voyages de camions ont été dénombrés. De plus, le volume de carburant utilisé pour tous les déplacements était calculé : de la matière première au béton de l'usine vers le chantier. L'eau de pluie, la fonte des neiges, les sols, l'effet de la sédimentation (le sable très fin, par exemple, qui pouvait être emporté par l'eau ou le dégel), tous les apports d'eau en montagne devaient être contrôlés. En outre, les piles de sable ont été protégées d'une membrane pour éviter des problèmes d'écoulements dans la nature. Le programme BREEAM impose également de connaître l'empreinte environnementale des adjuvants et de chacun des produits. « Tous ces éléments ont contribué à diminuer de façon considérable notre empreinte écologique », indique Serge Perron.

«

LA COLLABORATION ET L'EXPERTISE DE BÉTON PROVINCIAL ONT CONTRIBUÉ AU SUCCÈS DE LA CONSTRUCTION DU CLUB MED QUÉBEC CHARLEVOIX. L'IMPLANTATION DE L'USINE À PROXIMITÉ FUT FORT PROBABLEMENT UN ÉLÉMENT CLÉ DANS LE PROJET ET UN FACTEUR POSITIF DANS LA FLEXIBILITÉ QUE DEVAIT AVOIR BÉTON PROVINCIAL AFIN D'ADAPTER LES COULÉES EN FONCTION DES CONTRAINTES PARTICULIÈRES RELIÉES AU PROJET ET LA RÉGION.

»

Claudio Volpato
Président
L'Intendant, gestionnaire de
projets et constructeur

En octobre 2020, l'équipe de Béton Provincial de cette région a démantelé l'usine portative et c'est avec brio que le défi environnemental proposé par le partenariat entre l'entrepreneur général L'intendant et le Groupe Le Massif et Club Med Québec Charlevoix a été relevé. Pour Serge Perron, le véritable enjeu était davantage administratif qu'opérationnel. « Notre personnel a fait un travail extraordinaire. L'opérateur de bétonnière est un joueur clé dans le processus. Son apport a des répercussions directes sur la qualité de produit. Avec les techniciens de l'usine de Saguenay, nous avons obtenu une remarquable collaboration. Ils ont fait un suivi impeccable du contrôle de la qualité. Je suis très fier de nos équipes », conclut-il avec un sourire dans la voix.

Cet ambitieux projet récréotouristique quatre saisons de 120 millions de dollars vient mettre en valeur le formidable héritage naturel de la montagne, cette vue imprenable sur le fleuve et la richesse agricole de la région. Les visiteurs pourront profiter de ce riche complexe moderne répondant aux normes écologiques les plus strictes dès décembre 2021. Avis aux amoureux du ski, c'est le temps de faire vos réservations!

«
NOTRE PERSONNEL A FAIT UN TRAVAIL EXTRAORDINAIRE. L'OPÉRATEUR DE BÉTONNIÈRE EST UN JOUEUR CLÉ DANS LE PROCESSUS. SON APPORT A DES RÉPERCUSSIONS DIRECTES SUR LA QUALITÉ DE PRODUIT.

»
Serge Perron
 Gérant régional du secteur de Charlevoix
 pour Béton Provincial



CLUB MED QUÉBEC CHARLEVOIX

LIEU

Petite-Rivière-Saint-François

CLIENT

L'Intendant

QUANTITÉ DE BÉTON

± 20 000 m³

POINT DE MIRE



LUC MÉNARD

UN DIRECTEUR GÉNÉRAL QUI CARBURE À L'ACTION!

Janvier 1990. Son baccalauréat en génie civil à l'Université Laval à peine terminé, Luc Ménard s'envole pour les territoires de la Baie-James. Il travaillera durant 18 mois pour Kiewit, une firme d'ingénierie et de construction spécialisée, entre autres, dans les mégaprojets.

Au même moment, plus au sud, ça bouge chez Béton Provincial. L'entreprise de Matane est en plein essor et déploie sa stratégie d'acquisition. Béton Provincial vit une croissance importante.

Un vendredi matin, le directeur général de Pavex, Martin Demers, l'appelle. Il faut savoir qu'il a été l'entraîneur de ski alpin et de canoë-kayak du jeune professionnel pendant une bonne dizaine d'années. Il lui propose de le rejoindre à Saint-Félicien dans l'entreprise spécialisée dans le pavage, le bitume et l'asphalte. Tout s'enchaîne très vite par la suite et 72 heures plus tard, Luc Ménard démarre une carrière longue de 30 ans dans cette compagnie familiale rachetée quelques années auparavant par Béton Provincial.

À peine deux ans plus tard, l'ingénieur est propulsé gestionnaire principal de projet pour l'autoroute 73 à Québec, la *Stoneham*, comme l'appellent les automobilistes de la région. Un autre ingénieur, Éric Côté, qui est maintenant

directeur général de Pavage Mont-Sterling, vient l'épauler. « C'était la première fois que le ministère du Transport exigeait d'un contractant que la performance routière soit mesurée avec l'Indice de rugosité international. « Nous avons raflé tous les bonis disponibles sur ce mandat, en plus de livrer le projet à l'intérieur des délais », raconte-t-il avec une certaine fierté dans la voix.

Luc Ménard a longtemps été directeur des opérations chez Pavex. « Il faut que je sente le pouls des usines, des chantiers; je suis à l'affût d'informations, j'ai besoin d'avoir une vue d'ensemble ». En janvier 2020, il succède à son mentor, Martin Demers. Dans ce rôle de directeur général, il a le sentiment d'être un peu comme à la tête d'une famille. « Chez Pavex, tout le monde se connaît ».

Grâce à ses usines portatives, l'équipe tire son épingle du jeu et réalise des contrats plus risqués d'un point de vue logistique et financier. La flexibilité est l'une des forces de Pavex, et c'est ce qui les différencie des concurrents, selon lui. D'ailleurs, il souligne que la relation entre les gens de Pavex et de Béton Provincial est axée sur la confiance et l'autonomie.

Toujours basé à Saint-Félicien, cet hyperactif fait de la course de vélo de montagne depuis presque 30 ans. Il s'implique dans le conseil d'administration du club d'entraînement Vélo2max et il entraîne l'équipe de cyclistes, en plus de participer au développement et à l'entretien du réseau de sentiers. L'hiver, il troque le guidon pour les skis et dévale les pentes de la montagne Tobo-Ski, dans sa région. Rien n'arrête notre ingénieur, pas même une vieille maison pièce sur pièce de 170 ans qu'il a remontée de la Beauce comme un puzzle, sur un lot attendant à la montagne.

Ce jeune cinquantenaire est papa d'un garçon de 10 ans et d'une fille de 12 ans. Il les emmène régulièrement explorer la forêt environnante en randonnée ou en quatre roues. Sa compagne, avec qui il partage sa vie depuis 28 ans, Julie Gibbons, est designer d'intérieur.

Un brin pugnace, Luc Ménard est plutôt confiant et persévérant. Il est un négociateur bienveillant, c'est-à-dire qu'il a du cœur. Il n'y a pas de zone grise chez ce gars de terrain, c'est plutôt du *what you see is what you get*. Cette franchise à double tranchant a aussi un côté positif : comme dirigeant, il n'a pas peur d'exprimer sa reconnaissance et il se dit très proche de son monde.

«

**IL FAUT QUE JE SENTE LE POULS
DES USINES, DES CHANTIERS;
JE SUIS À L'AFFÛT D'INFORMATIONS,
J'AI BESOIN D'AVOIR UNE VUE
D'ENSEMBLE.**

»

Luc Ménard
Directeur général, Pavex

Chez Pavex, les prouesses techniques entraînent visiblement un sentiment de fierté et d'appartenance chez les employés et, déjà au moment d'écrire ces lignes, le carnet de commandes est bien rempli. Poser de l'asphalte est une activité saisonnière et les cohortes d'aujourd'hui rêvent de vacances et de conciliation travail-famille. À son avis, l'enjeu le plus important est la pénurie de main-d'œuvre. Il anticipe le moment où il faudra recruter à l'extérieur du Québec. « On n'aura pas le choix, il faudra s'adapter », conclut-il.

**CHEZ PAVEX, LES PROUESSES
TECHNIQUES ENTRAÎNENT
VISIBLEMENT UN SENTIMENT
DE FIERTÉ ET D'APPARTENANCE
CHEZ LES EMPLOYÉS ET,
DÉJÀ AU MOMENT D'ÉCRIRE
CES LIGNES, LE CARNET
DE COMMANDES EST
BIEN REMPLI.**

À ses débuts, du haut de ses 26 ans, comment a fait le « petit nouveau » pour conquérir l'équipe héritée de Sept-Îles? Ce curieux de nature y est allé progressivement, en posant des questions, en étudiant les processus, les procédés, en passant du temps à l'usine, sur la paveuse ou le rouleau-compacteur, mais surtout en étant attentif et à l'écoute de ce que les gens derrière les machines avaient à dire. « Avant d'entrer dans cette entreprise, je savais que j'avais tout à apprendre. Alors, j'ai mis mes bottes et mon casque de travail et j'ai fait ma place parmi eux en toute simplicité, ajoute-t-il ». On pourrait presque entendre son clin d'œil, alors que ce gestionnaire d'exception termine l'entrevue.

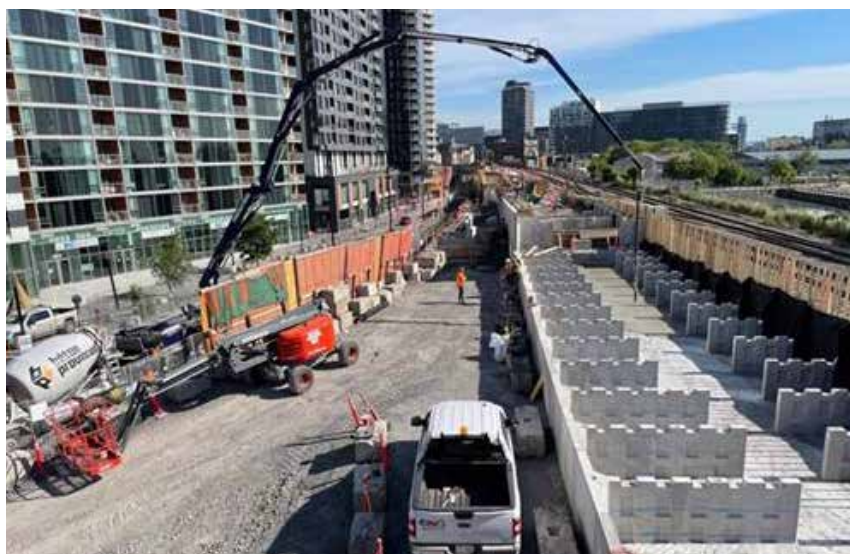


LA TECHNOLOGIE DU BÉTON CELLULAIRE STABLE AIR™ : 3 FOIS PLUS LÉGER QUE LE BÉTON

Au Québec, la plupart des infrastructures sont d'un autre âge et il arrive que des travaux sur des routes, des ponts ou des nouveaux bâtiments présentent des problématiques qui doivent être résolues sur le champ pour la bonne poursuite des échéanciers.

Par exemple, la construction de l'échangeur Turcotte a nécessité plusieurs travaux d'excavation qui ont révélé des conduites vieillissantes qu'on ne pouvait remplacer. Ces circonstances requièrent de régler le problème de façon permanente sans nécessairement engager des coûts pharaoniques. Dans ce cas, on a procédé à l'installation d'une gaine à l'intérieur de la conduite, puis comblé le vide annulaire présent entre la gaine et l'ancienne conduite sans pour autant ajouter une pression additionnelle sur l'ouvrage en cours. Pour ce faire, on a recouru à un matériau développé dans le portefeuille de produits de Béton Provincial, parfait pour répondre aux défis techniques de ce type de demandes.

Il s'agit d'un béton innovant, plus léger et avec une plus grande stabilité dont le coulis demeure fluide. Autrement dit, l'augmentation de la viscosité est retardée au moment du pompage. La plasticité du produit - la période du temps de prise - est prolongée, ce qui permet un étendage en continu. Autoplaçant sur des distances horizontales pouvant aller jusqu'à plus de 100 m, ce béton cellulaire porte le nom de technologie Stable Air™, une licence dont l'entreprise détient l'exclusivité sur le territoire québécois depuis plus de cinq ans.



Bien que l'introduction de bulles d'air dans le béton ait été conçue au début du siècle, ce n'est que récemment que l'adjuvant chimique de la technologie Stable Air™ ajouté au mélange d'eau, de ciment et de sable confère au béton cette malléabilité tant recherchée. Cette technologie est la clé pour créer un produit hautement personnalisable selon les spécificités des projets en matière de légèreté et de résistance mécanique. À 700 kg/m³, ce béton peut avoir une masse volumique à l'état solide très inférieure au béton traditionnel¹. En plus de son extrême légèreté, le béton cellulaire est idéal

pour la conception de mur ou de dalle : il a pour autre caractéristique d'être un excellent isolant thermique et sonore.

Le ciment employé dans la fabrication du béton dispose de propriétés hydrauliques, c'est-à-dire que les différentes phases du durcissement de la matière contribuent au dégagement de la chaleur du ciment. C'est une autre force du béton cellulaire Stable Air™, comme il n'en libère pratiquement pas, sa densité se modifie très peu, rendant par conséquent le niveau de retrait presque nul.

¹ Le béton traditionnel a une masse volumique de 2350kg/m³.



Si tout se passe entre ciel et terre pour les trains du REM, les gares et certaines portions de la voie ferroviaire se situent au niveau du sol et commandent parfois le renforcement de murs de soutènement des infrastructures avoisinantes. À Montréal, un passage reliant un viaduc entre la rue de la Commune et le canal Lachine devait être remblayé. Cependant, des canalisations du complexe d'épuration se trouvaient dans le sous-sol, juste au-dessous. Pour prévenir les bris, il fallait condamner ce vide sans grever les surfaces d'un poids et d'une pression supplémentaires comme avec de la pierre concassée. C'est le béton cellulaire Stable Air™ de Béton Provincial qui a été sélectionné pour combler le tunnel.

« Nous avons adopté la technologie de béton cellulaire de Béton Provincial parce que le produit avait déjà été utilisé ailleurs dans le projet du REM et par conséquent, notre département d'ingénierie le connaissait. Le faible poids volumique permet d'ériger des murs plus minces qui exigent moins d'armatures et d'ancrages. Finalement, la mise en place du produit est plus facile que l'utilisation de la pierre »

commente Samuel Leclerc, responsable de l'administration de sous-traitance segment Rive-Sud chez NouvLR², la société maître d'œuvre du Réseau express métropolitain (REM).

Depuis plus de cinq ans, le béton cellulaire de Béton Provincial a été mis à dure épreuve et de nombreux entrepreneurs et donneurs d'ouvrage ont fait confiance à ce produit qui a notamment été employé pour le CHUM, des tronçons d'autoroute pour le ministère des Transports du Québec, le pont Samuel-De Champlain, ou encore la petite école primaire Saint-Nom-de-Jésus dans Hochelaga-Maisonneuve à Montréal. Avant l'adjonction d'étages à l'édifice, l'équipe du chantier était dans l'obligation de corriger la pente et niveler le toit existant. C'est la légèreté du béton cellulaire de Béton Provincial qui a contribué au succès de ce projet de rénovation dans Hochelaga-Maisonneuve.

Béton Provincial possède la technologie et l'expertise et se différencie par sa flexibilité et sa capacité de satisfaire les besoins de l'industrie spécifiquement. C'est pour cette raison que le béton cellulaire Stable Air™ a été mis au point. Cette technologie de béton cellulaire est brassée dans toutes les usines de Béton Provincial et les unités

mobiles sont en mesure de livrer dans les lieux les plus difficiles d'accès. La malléabilité et la capacité de moduler le produit de béton cellulaire Stable Air™ font de ce composant une ressource remarquable pour une vaste gamme d'applications et d'utilisations.

«

NOUS AVONS ADOPTÉ LA TECHNOLOGIE DE BÉTON CELLULAIRE DE BÉTON PROVINCIAL PARCE QUE LE PRODUIT AVAIT DÉJÀ ÉTÉ UTILISÉ AILLEURS DANS LE PROJET DU REM ET PAR CONSÉQUENT, NOTRE DÉPARTEMENT D'INGÉNIERIE LE CONNAISSAIT. LE FAIBLE POIDS VOLUMIQUE PERMET D'ÉRIGER DES MURS PLUS MINCES QUI EXIGENT MOINS D'ARMATURES ET D'ANCRAGES. FINALEMENT, LA MISE EN PLACE DU PRODUIT EST PLUS FACILE QUE L'UTILISATION DE LA PIERRE.

»

Samuel Leclerc

Responsable de l'administration de sous-traitance segment Rive-Sud chez NouvLR²



Béton cellulaire
STABLE AIR™



² <https://www.nouvlr.comuc>



400 ÉLÉMENTS DE BÉTON PRÉFABRIQUÉ POUR L'AUTOROUTE 85

La route 185 a la réputation d'être l'un des tracés québécois les plus dangereux. En effet, celle-ci a été le théâtre de plus d'une centaine d'accidents mortels causés par des virages serrés, de nombreuses intersections de chemins et de rangs, de même que par des entrées et des sorties de résidences et de commerces.

La construction de cette route à voie unique entre la frontière néo-brunswickoise et Notre-Dame-du-Portage remonte en 1972. Constituante de la Transcanadienne dans le Bas-Saint-Laurent, la 185 sera réaménagée et remplacée à terme par une autoroute sur une longueur de 94 km.

Depuis les années 2000, une cinquantaine de kilomètres se sont ajoutés. Suite au déboisement du corridor en 2018, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a lancé une série d'appels d'offres qui totalisent 7 segments distincts entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!.

Jusqu'à présent, ces contrats englobent la fabrication de **400 éléments comprenant des tuyaux et des ponceaux rectangulaires d'envergure**. La livraison de ces imposantes pièces de béton préfabriqué s'échelonne jusqu'en 2022.

Depuis 2019, la production se fait en continu et plusieurs éléments sont entreposés sur les terrains de l'usine en attendant la livraison. Béton Provincial est en mesure de répondre aux critères du MTQ. Par exemple, les ponts à une seule travée sont conçus pour que les petits animaux puissent traverser



l'obstacle artificiel sans encombre. Des « tablettes » sont insérées afin de protéger les ratons laveurs, les marmottes et les rongeurs. Dans le cas des ruisseaux ou de petits cours d'eau, certains éléments intègrent des seuils avec encoche pour donner la chance aux poissons et autres organismes de frayer en toute sécurité.

Bien que ces petits ajouts demeurent invisibles aux yeux du public, de telles modifications aux structures de béton agissent néanmoins de manière concrète en faveur de la protection de

la faune. Depuis une bonne dizaine d'années, les exigences de fabrication du MTQ incluent les traverses pour la petite faune.

Depuis plus de 60 ans, BPL sait s'adapter aux critères et exigences des demandes afin de respecter les plus hauts standards de l'industrie. C'est pourquoi BPL est un chef de file dans l'industrie du béton, et ce, dans tout l'Est du Canada.

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

UNE EMPHASE MARQUÉE POUR LA SÉCURITÉ CHEZ BÉTON PROVINCIAL

Chez Béton Provincial, vous remarquerez que la sécurité prend de plus en plus de place dans notre gestion quotidienne des opérations. Cela se reflète dans une panoplie de petits gestes, autant localement dans nos nombreux sites partout dans l'Est du Canada, qu'au sein de la haute direction au siège social.



LA SST EST DE PLUS EN PLUS INTÉGRÉE AUX PRATIQUES DE GESTION DE L'ENTREPRISE, CE DONT BÉNÉFICIENT LES TRAVAILLEURS, MAIS ÉGALEMENT ON NOTE UNE AMÉLIORATION DANS L'EFFICIENCE, LA QUALITÉ ET LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT.

Quoi de mieux que de miser sur des projets visant à améliorer le bien-être de tous ses travailleurs et collaborateurs pour se remettre d'une année, disons-le, particulièrement éprouvante à bien des égards.

La sécurité est au cœur de nos valeurs et les employés autant que la direction de l'entreprise ont fait en sorte que plusieurs innovations soient mises en place aux cours des derniers mois. Nous avons vu notamment des unités de pavage se doter de marteaux motorisés pour l'installation de la signalisation afin de remplacer le traditionnel marteau manuel. Cette innovation visant à faciliter cette tâche s'est avérée gagnante afin d'éliminer les blessures. De plus, elle a constitué un gain important en efficacité.

Le secteur du béton préfabriqué n'est pas en reste. Des concepteurs ingénieurs de l'usine de Matane ont transformé une plateforme de levage de véhicule combinée à une carotteuse afin de prendre les échantillons (carottes) de façon plus sécuritaire.

Ces deux exemples sont la preuve de l'attention qui est portée à la santé et sécurité au travail chez Béton Provincial. La SST est de plus en plus intégrée aux pratiques de gestion de l'entreprise, ce dont bénéficient les travailleurs, mais également on note une amélioration dans l'efficacité, la qualité et les impacts sur l'environnement. On peut confirmer que ce sont toutes les sphères de l'entreprise qui sont touchées.

Fort de ce constat, Béton Provincial ne ménage pas ses efforts afin d'offrir un environnement de travail sécuritaire à tous ses employés. Nos leaders visent une approche et une vision plus « stratégiques » de la santé et sécurité afin de se donner les moyens de demeurer un employeur de choix.



NOMINATION

JÉRÔME GUAY

— Directeur régional

Capitale-Nationale & Chaudière-Appalaches, béton préparé

Suite à l'obtention d'une maîtrise en génie civil, Jérôme a acquis son expérience professionnelle en travaillant pour des entreprises manufacturières. Ce dernier saura faire rayonner la région de Québec et contribuera ainsi au succès de l'entreprise.

QUESTIONS / RÉPONSES

Le premier emploi que vous vouliez occuper étant enfant?

Je voulais construire des bâtiments

Premier emploi?

À la sortie de l'école : Demix/Ciment St-Laurent... un compétiteur!

Talent caché?

Très manuel. Je déteste payer pour des réparateurs...

Passe-temps favoris?

Course et vélo

Sports favoris?

Course et vélo

Équipe de sport favorite?

Ouf... j'ai abandonné le sport professionnel. Pas de temps à perdre pour ça!

Un plaisir coupable?

Un bon resto avec ma blonde... surtout les petits restos qui sortent de l'ordinaire



NOMINATION

GARY CORMIER

— Directeur régional

Nouveau-Brunswick, béton préparé

Ingénieur civil de formation et ayant évolué au sein d'une entreprise de construction d'envergure au cours des dernières années, nous sommes convaincus que celui-ci contribuera au succès et au développement de la région.

QUESTIONS / RÉPONSES

Le premier emploi que vous vouliez occuper étant enfant?

Ingénieur

Premier emploi?

Le vrai premier, cuisinier au McDonald à 15 ans, premier de carrière professionnelle – ingénieur de chantier

Le voyage que vous rêvez de faire?

Une tournée des pays d'Europe

Première voiture?

Ford F-150

Talent caché?

Généralement habile dans les tâches manuelles même si j'occupe un emploi de bureau

Passe-temps favoris?

Moto, activité plein air, tir sur cible

Sports favoris?

Badminton

Équipe de sport favorite?

Je ne suis pas vraiment un fan de sport

Un plaisir coupable?

Amateur de scotch et whisky

Le nom et la sorte d'animal, si vous en avez un?

Chien mix Berger allemand-Labrador portant le nom de Guinness

NOMINA TIONS