

LIAlSON **BPL**

JUILLET 2024
N° 13

LE MAGAZINE D'INFORMATION DE BÉTON PROVINCIAL

**Tunnel Louis-Hippolyte-
La Fontaine : la fierté de
contribuer à pérenniser
un ouvrage emblématique**

SÉBASTIEN TRAHAN

**Les objectifs sont faits
pour être dépassés**

**Agrandissement de
l'Hôpital de l'Enfant-Jésus :
un chantier prestigieux
et exigeant**

**Un prix d'excellence
de l'ACI pour le ponceau
à la tête du Pont
Pierre-Laporte**



**béton
provincial**

MOT DU PRÉSIDENT



M. ANDRÉ BÉLANGER
PRÉSIDENT DE BÉTON PROVINCIAL LTÉE

Depuis ses débuts, Béton Provincial est une entreprise qui carbure aux défis et qui cherche à repousser les limites. Cela est particulièrement évident à la lecture de projets mis en vedette dans le présent numéro.

Qu'il soit question de la réfection majeure que subit le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine ou la construction du bâtiment des soins critiques adjacent à l'Hôpital de l'Enfant-Jésus, nous sommes conscients d'être engagés dans des ouvrages emblématiques pour les deux plus grands pôles urbains du Québec. Des projets qui sont sous la loupe publique et où les différents intervenants n'ont pas le droit à l'erreur.

C'est une immense responsabilité pour nos employés impliqués et pour toute l'entreprise, mais également une grande source de fierté. Pérenniser un tunnel aussi majeur pour l'économie de Montréal et de la Rive-Sud, contribuer à ériger un méga-hôpital moderne qui accueillera des patients de tout l'est du Québec, ce sont là des défis qui nous emballent et nous obligent à nous surpasser. Surtout que la réalisation

de ces projets s'étend sur plusieurs années, demande une capacité à réagir de tous les instants, et comporte inévitablement leur lot d'imprévus. Beaucoup de gestion et de coordination sont nécessaires pour acheminer du béton à l'intérieur du tunnel L-H-La Fontaine ou pour couler des quantités substantielles de béton en peu de temps comme ce fut le cas à Québec.

D'ailleurs, notre agilité, nous la démontrons sur plusieurs types de projets comme l'illustre le remplacement d'un ponceau de 257 m réalisé en 2023 à la tête du pont Pierre-Laporte. Effectuer plus de 130 livraisons par camion pour acheminer 215 morceaux préfabriqués sur une période de huit jours, c'est ni plus ni moins phénoménal!

Cette audace et ce souci du travail de qualité à tous les échelons de nos opérations font notre force et continueront à nous faire briller.

André Bélanger
Béton Provincial Ltée

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

RÉDACTION

Michel Desmeules

RÉVISION LINGUISTIQUE

Nathalie Thériault

COLLABORATEURS

Nathalie Lévesque, Sébastien Trahan, Roland St-Jacques, Marie-Pier Leboeuf, Jérôme Guay, Marc Hardy-Morin, Mike Ductan, Dominic Lehoux.



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

betonprovincial.com

PROJET À LA UNE

TUNNEL LOUIS-HIPPOLYTE-LA FONTAINE : LA FIERTÉ DE CONTRIBUER À PÉRENNISER UN OUVRAGE EMBLÉMATIQUE

Même si on habite à l'extérieur de la région métropolitaine de Montréal, rares sont les personnes au Québec qui n'ont pas entendu parler de la réfection du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, étant l'un des plus importants projets d'infrastructure en cours dans la province.

Inauguré le 11 mars 1967, le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine fait l'objet d'une réfection majeure afin de prolonger sa durée de vie pour les 40 prochaines années. Le tunnel, d'une longueur de près de 2 km, en tenant compte des approches, relie l'île de Montréal à l'île Charron.

Il est constitué de sept sections en béton qui ont été immergées à 24 m sous la surface de l'eau dans une tranchée sous le lit du fleuve Saint-Laurent ainsi que de sections en béton coulées sur place pour former les portails et approches. La largeur à la base du tunnel est de 35,6 m. Quant à la section pont, d'une longueur de 457 m, elle relie l'île Charron à Boucherville sur la Rive-Sud.

Le contrat principal du projet a été accordé à Renouveau La Fontaine, un regroupement composé des entreprises Eurovia Infra, Pomerleau inc. et Dodin Campenon Bernard SAS. Le coût total du projet se situe à 2,5 milliards \$. Les travaux ont débuté en 2021 avec la construction des stationnements incitatifs et de la voie réservée sur la Rive-Sud en prévision des entraves majeures à la mobilité, qui ont débuté en octobre 2022.

Les défis techniques ont été nombreux dès le départ, alors qu'il a été nécessaire de modifier la solution retenue pour les réparations avec l'ajout d'une surépaisseur de béton à l'intérieur du tunnel.



Avril 2024

Cela a débuté par le choix du mélange pour le béton. « Le principal danger dans un tunnel est le risque d'incendie. Par conséquent, on recherche un mélange qui va permettre à l'acier de résister au maximum à la chaleur, ce qui a nécessité plusieurs précautions et plusieurs essais pour arriver à la meilleure formule en fonction des spécificités de ce projet », explique Mike Ductan, directeur technique pour la région de Montréal chez Béton Provincial.

Le mélange de béton a donc requis de nombreux ajustements pour répondre aux normes du ministère des Transports et de la Mobilité durable, notamment

en raison des manipulations et de la méthode d'insertion qui venaient affecter le mélange en tant que tel. « Cela a demandé beaucoup de coordination entre les équipes pour être conforme aux normes », reconnaît Roland St-Jacques, représentant des ventes pour Béton Provincial.

Les types de coffrage utilisés ont également des particularités du fait qu'ils sont amovibles et réutilisables avec quelques ajustements. « Nous devons d'abord retirer le béton endommagé dans les tubes du tunnel. Une nouvelle armature est ajoutée et le système de coffrage utilisé permet de pomper le béton dans le coffrage.



Octobre 2023

Le fini est également très important, alors qu'il doit être égal et lisse à la grandeur », nous détaille M. St-Jacques.

Malgré ces exigences, les interventions avancent bien. Il faut tenir compte que le tunnel possède deux corridors au centre (prévus pour le service et en cas d'évacuation), en plus des deux tubes de circulation. Les corridors au centre pour les urgences sont pratiquement terminés. Or, les travaux sur ce tube ont été complexes étant donné l'accessibilité restreinte, les bétonnières ne pouvant pas accéder aux corridors centraux.

« Les bétonnières se garaient près des portes dans le tube de circulation et il fallait acheminer le béton vers les

corridors centraux, ce qui signifie que pour certains endroits plus difficiles d'accès, le béton était transporté à l'ancienne, soit à la main. Évidemment, nous nous sommes adaptés en fonction des circonstances particulières de ce chantier », fait valoir M. St-Jacques.

À ce jour, les travaux progressent dans le tube en direction sud (Boucherville), alors que le bétonnage de la voûte et de la chape est en cours. Une fois les travaux terminés dans ce tube, les travaux de démolition et de reconstruction basculeront dans le tube en direction nord (vers Montréal).

«
**UNE NOUVELLE ARMATURE
EST AJOUTÉE ET LE SYSTÈME
DE COFFRAGE UTILISÉ PERMET
DE POMPER LE BÉTON DANS
LE COFFRAGE. LE FINI EST
ÉGALEMENT TRÈS IMPORTANT,
ALORS QU'IL DOIT ÊTRE ÉGAL
ET LISSE À LA GRANDEUR.**

»
Roland St-Jacques
Représentant des ventes, Béton Provincial

« Il faut se rappeler que le tunnel d'origine a été fait à partir d'éléments préfabriqués. Aujourd'hui, on retire le béton endommagé à l'intérieur des tubes pour venir ajouter une surépaisseur de béton. Nous avons donc affaire à des techniques différentes », note Mike Ductan.

Une fois l'aspect technique résolu, c'est l'accessibilité au tube en travaux qui est devenu le principal enjeu. La majorité des travaux de bétonnage ont donc lieu de nuit pour que les bétonnières puissent éviter la congestion, et ainsi s'assurer de la qualité du béton.

Cela demande beaucoup de gestion, de communication et de coordination pour éviter les retards. Comme l'espace ne permet pas de dédier une voie de circulation aux bétonnières, elles doivent s'insérer dans le trafic et ce n'est qu'à l'entrée du tunnel qu'une escorte les guide à l'intérieur.

« Depuis le début des travaux de réfection, Béton Provincial a su s'ajuster à nos demandes, nous avons fait beaucoup de bétonnage de nuit et ils ont toujours été en mesure de répondre à nos besoins. La collaboration est demeurée très bonne malgré les défis d'un projet aussi long dans le temps », affirme Julien Charbonneau, Responsable Travaux Tunnel, pour le consortium Renouveau La Fontaine.

Bien que les entraves à la circulation et les fermetures occasionnelles les fins de semaine ont des répercussions sur les déplacements de plusieurs usagers, la sécurité des déplacements, tant pour les automobilistes que les travailleurs sur ce chantier, ne fait l'objet d'aucun compromis. La patience sera de mise encore pour un certain temps, mais à terme elle sera récompensée, alors que cet ouvrage emblématique retrouvera son lustre pour les prochaines décennies.

«
IL FAUT SE RAPPELER QUE LE TUNNEL D'ORIGINE A ÉTÉ FAIT À PARTIR D'ÉLÉMENTS PRÉFABRIQUÉS. AUJOURD'HUI, ON RETIRE LE BÉTON ENDOMMAGÉ À L'INTÉRIEUR DES TUBES POUR VENIR AJOUTER UNE SURÉPAISSEUR DE BÉTON. NOUS AVONS DONC AFFAIRE À DES TECHNIQUES DIFFÉRENTES.
»
Mike Ductan
Directeur technique pour la région de Montréal,
Béton Provincial



Avril 2023



TUNNEL LOUIS-HIPPOLYTE-LA FONTAINE

LIEU

Montréal

CLIENT

Consortium Renouveau
La Fontaine

POINT DE MIRE

SÉBASTIEN TRAHAN

LES OBJECTIFS SONT FAITS POUR ÊTRE DÉPASSÉS

Sébastien Trahan ne s'en cache pas, il est exigeant. Directeur général depuis cinq ans à l'usine de béton préfabriqué de Trois-Rivières, il est constamment à l'affût de nouvelles idées pour mobiliser et stimuler les employés. Il préconise une relation de confiance avec ceux qui l'accompagnent au quotidien, de la même manière qu'il a la conviction de pouvoir compter sur la confiance d'André Bélanger, le grand patron de Béton Provincial.



D'un naturel énergique, il cherche à s'entourer de personnes qui possèdent cet élan et ce côté fonceur qui l'habite. « C'est important pour moi de faire sentir aux employés qu'ils ont une valeur ajoutée dans l'organisation. Je sollicite leur opinion, j'aime savoir comment ils conçoivent la situation, et pour moi, un objectif est toujours le minimum à atteindre, il ne faut pas s'en satisfaire. Je travaille à communiquer cette mentalité autour de moi », nous exprime Sébastien Trahan.

De son optique, il a l'objectif de propulser l'organisation à un niveau supérieur. Son mandat consiste à faire progresser les produits de béton préfabriqué et les performances sont au rendez-vous depuis son arrivée. Avec une popularité croissante du préfabriqué, Béton Provincial investit massivement depuis plusieurs années pour développer de nouveaux produits, moderniser ses opérations et augmenter ses capacités, ce qui fait de l'usine de Trois-Rivières l'une des plus performantes au Québec.

Les trois usines de Trois-Rivières sont jumelées à l'usine de Matane et celle de Trois-Pistoles. Ce regroupement de cinq usines permet de couvrir le Québec et de donner le meilleur service aux entrepreneurs. L'essor considérable que connaît cette division depuis cinq ans ne semble pas prêt de s'estomper, reflétant ainsi le dynamisme de son directeur général de Trois-Rivières.

« J'ai le sentiment qu'André Bélanger et l'équipe de Béton Provincial croient au préfabriqué. Ils sont attentifs à nos idées, ils me communiquent leur vision et je perçois que nous poussons tous dans la même direction pour faire progresser le préfabriqué de manière constante. Nous développons de nouveaux produits, de nouveaux marchés, et cela se répercute dans l'importance que Béton Provincial accorde au préfabriqué », constate Sébastien. Béton Provincial est une grande famille et chacune des divisions travaille en synergie afin de devenir les meilleures au Québec.

De plus, la réalité du marché milite en faveur du béton préfabriqué. La pénurie de main-d'œuvre a un impact sur les manières de travailler. Des ouvrages autrefois inimaginables se réalisent aujourd'hui avec des produits préfabriqués à Trois-Rivières. On a produit le plus long ponceau au Canada, d'une longueur de plus de 400 mètres. Certains ouvrages s'apparentent maintenant à de véritables tunnels de béton, qui peuvent atteindre dix mètres de largeur. À Québec, un ponceau de 257 mètres a été aménagé en huit jours, les possibilités sont énormes pour la division du préfabriqué.

Sébastien Trahan constate une évolution dans la manière de travailler qui change les règles du jeu pour les grands donneurs d'ouvrage. Il y a une économie de temps très importante avec le préfabriqué. L'installation est rapide, il y a moins d'inconvénients pour la circu-

lation, il est possible de livrer des pièces à la grandeur du Québec, etc. C'est plus facile de voyager pendant deux jours un ponceau vers la Baie-James et de prendre deux autres journées pour l'installer que de garder 20 ouvriers pendant deux mois pour le bâtir au complet sur place.

« Je suis entouré par des experts à tous les échelons, ça nous permet de trouver des solutions à des défis techniques importants. L'une de nos forces dans le béton préfabriqué repose sur les produits sur mesure, c'est notre spécialité, nous ne sommes pas seulement des concepteurs de pièces de béton standardisées », tient-il à préciser.

Sébastien détient une formation en comptabilité et en management en plus d'être titulaire d'un MBA en gestion de PME. Avant de se joindre à Béton Provincial, il a été directeur général pour une entreprise de construction et de pavage de routes. Avec plus de 400 employés, il était notamment impliqué dans la construction de ponts, de routes et la gestion des carrières. Un éventail de tâches très large qui lui a apporté une précieuse perspective dans son travail actuel à l'usine de Trois-Rivières. Il est en effet passé de la chaise de l'entrepreneur à celle du fournisseur. Il comprend les enjeux des entrepreneurs et les qualités recherchées chez un bon partenaire sous-traitant.

En dehors du travail, on peut dire que Sébastien maintient un bon niveau d'intensité. Il pratique le canot de compétition (rabaska), ce qui implique des entraînements et une excellente forme physique, alors qu'il doit donner jusqu'à 75 coups de rame à la minute. À cela s'ajoute une dimension très soutenue relative au travail d'équipe, puisqu'ils sont neuf dans l'embarcation à devoir agir de manière coordonnée, nous informe-t-il.

«

JE SUIS ENTOURÉ PAR DES EXPERTS À TOUS LES ÉCHELONS, ÇA NOUS PERMET DE TROUVER DES SOLUTIONS À DES DÉFIS TECHNIQUES IMPORTANTS. L'UNE DE NOS FORCES DANS LE BÉTON PRÉFABRIQUÉ REPOSE SUR LES PRODUITS SUR MESURE, C'EST NOTRE SPÉCIALITÉ, NOUS NE SOMMES PAS SEULEMENT DES CONCEPTEURS DE PIÈCES DE BÉTON STANDARDISÉES.

»

Sébastien Trahan
Directeur général - Usine de béton préfabriqué
de Trois-Rivières

Le parallèle avec le travail à l'usine est tout naturel. « Je ne suis rien sans l'équipe qui m'entoure. Je suis une personne qui adore les défis et je crois que ma force provient notamment du fait que je sais m'entourer de gens meilleurs que moi, et je réussis à les faire travailler tous ensemble », confie Sébastien Trahan avec modestie, en guise de conclusion.



AGRANDISSEMENT DE L'HÔPITAL DE L'ENFANT-JÉSUS : UN CHANTIER PRESTIGIEUX ET EXIGEANT

Il s'est coulé beaucoup de béton pour la construction du bâtiment des soins critiques, le plus important édifice de ce qui composera le Nouveau complexe hospitalier. Le méga-hôpital situé dans le quartier Maizerets à Québec desservira la capitale et tout l'est du Québec. Adjacent à l'actuel Hôpital de l'Enfant-Jésus, le projet est évalué à 2,24 milliards \$.

Les travaux imposent plusieurs contraintes auxquelles Béton Provincial a su s'ajuster depuis cinq ans. « C'est un projet prestigieux, il y a beaucoup de volume de béton à fournir. Il est également exigeant au niveau des opérations et met plusieurs usines à profit, dont notre usine mobile installée à proximité », reconnaît Jérôme Guay, directeur régional pour Béton Provincial dans la grande région de Québec.

En raison de la cadence demandée pour certaines coulées, il était important de demeurer proche du site. Seulement pour le bâtiment des soins critiques, il est question de 100 000 m³ de béton. Le coulage a débuté au début de l'année 2020 et se terminera au courant de l'été. Ce bâtiment constitue la phase 2 de l'agrandissement de l'Hôpital de l'Enfant-Jésus.

Le projet a compris le coulage de plusieurs radiers. Ceux-ci, par leurs dimensions, ont demandé beaucoup de béton et la coulée de chacun d'eux devait se faire sans arrêt. « La plupart des radiers représentaient entre 1500 et 1800 m³ de béton, ce qui implique des coulées de 12 à 15 heures. Deux usines de béton devaient alimenter la coulée. Le plus gros radier était de 3600 m³ et la coulée a duré 28 heures en continu, réparties sur trois quarts de travail. Tous les employés de Béton Provincial



dans la région de Québec étaient attirés à cette coulée. On ne voit pas ça souvent », confie Jérôme Guay.

De plus, comme les radiers étaient en béton de masse, la chaleur d'hydratation mesurée au cœur du béton devait demeurer sous les 70 degrés Celsius. « Puisque le plus gros radier a été coulé en plein été, nous avons dû développer un béton avec une quantité très importante d'ajouts cimentaires, afin de diminuer substantiellement le développement de la chaleur d'hydratation », explique-t-il.

Alors que le projet a nécessité une énorme quantité de béton livrée, l'entrepreneur responsable, Axor, confirme le bon déroulement des

travaux. « Béton Provincial fait preuve de beaucoup de flexibilité. C'est un chantier prestigieux, mais également très complexe. J'ai particulièrement apprécié l'expertise technique qu'ils ont apportée. Nous avons traversé des conditions météo particulières, soit très chaudes ou très froides, et ils nous ont fourni les solutions techniques pour continuer à bétonner et ainsi respecter l'échéancier, » s'exprime Marie-Flore Iltis, gestionnaire de projet, Infrastructure pour Axor.

Le bâtiment des soins critiques doit être complété pour 2026, mais ce n'est qu'en 2029 que l'ensemble des travaux du nouveau méga-hôpital sera achevé.

UN PRIX D'EXCELLENCE DE L'ACI POUR LE PONCEAU À LA TÊTE DU PONT PIERRE-LAPORTE

L'emplacement est névralgique, à l'embouchure nord du pont Pierre-Laporte à Québec. Une conduite s'est affaissée et doit être remplacée d'urgence. Dans son ensemble, le projet consiste en l'installation d'un ponceau préfabriqué d'une longueur de 257 mètres linéaires.

L'utilisation du béton préfabriqué a été privilégiée puisque son installation réduit de façon notable les délais de construction globaux ainsi que les possibilités de retard sur le chantier, ce qui est particulièrement important dans les projets comprenant des entraves majeures à la circulation.

« C'est à ce jour l'un des plus longs ponceaux que nous avons produits. Il y avait un défi technique à relever avec l'épaisseur des remblais qui était variable selon les sections. Les éléments de complexité se situaient à plusieurs niveaux, qu'on pense à l'ingénierie, au respect des délais pour la fabrication, à la logistique du transport, etc., un beau travail d'équipe et une belle source de fierté », reconnaît Marc Hardy-Morin, Directeur des ventes Béton préfabriqué secteur ouest de Béton Provincial.

Rappelons qu'il y a eu plus de 215 morceaux à fabriquer, qu'il s'est effectué un total de 131 livraisons/camion et que seulement huit jours ont été requis pour l'installation du ponceau en béton préfabriqué. Livrer autant de pièces en si peu de temps s'avère un enjeu, particulièrement lorsque le chantier traverse des bretelles d'autoroutes à l'embouchure d'un pont achalandé.

Le maintien de la cadence et le respect des échéanciers sont d'autant plus impressionnants.

Pour un projet de cette nature, un délai largement supérieur aurait été requis pour une réalisation traditionnelle du type coffrage, ferrailage, bétonnage et mûrissement du béton. L'utilisation d'éléments préfabriqués réduit aussi la quantité de travail à réaliser sur le site, alors que ceux-ci sont produits en usine dans des conditions de contrôle de qualité optimales.

Signe de la rigueur investie dans cet ouvrage dans toutes les phases d'exécution du projet, l'entrepreneur EBC s'est

vu décerner un Prix d'excellence de la construction en béton par l'American Concrete Institute (ACI). Le ponceau à la tête du pont Pierre-Laporte s'est mérité la Mention Tubécon attribuée aux projets d'infrastructures réalisés au Québec et dans l'est de l'Ontario.

Cette distinction est une grande fierté pour EBC et ses partenaires. EBC est toujours à la recherche de méthodes de construction novatrices qui favorisent la sécurité de ses travailleurs, la réduction de son empreinte environnementale et la rapidité d'exécution. Béton Provincial est un partenaire clé de cette grande réussite!



PRODUIT VEDETTE

LA FIBRE DANS LE BÉTON POUR UNE RÉSISTANCE ACCRUE

Il est judicieux de considérer l'insertion de fibres dans un mélange à béton lorsqu'il est question d'améliorer le comportement du béton en traction et de diminuer les effets du retrait plastique et de séchage sur celui-ci. Ce procédé peut d'ailleurs permettre, dans certaines situations telles que les dalles au sol, de remplacer en totalité ou en partie l'acier d'armature.



Pour l'entrepreneur, l'avantage est majeur, car le recours aux ferrailleurs n'est plus justifié, se dispensant ainsi d'une étape. La qualité est de surcroît augmentée, étant donné que la fibre se répartit uniformément dans le béton en procurant à ce dernier une diminution de risque de fissuration triaxial, en comparaison de l'acier d'armature qui est posé de façon biaxiale à intervalle régulier.

Bien que l'ajout de la fibre soit prisé dans le cas d'une dalle au sol, on peut tout autant s'en servir pour la construction des murs. La pose s'en voit

ainsi moins contraignante pour les travailleurs sur le chantier, puisque l'acier est déjà mélangé au béton.

Cette technique est particulièrement intéressante pour le plancher des

**BIEN QUE L'AJOUT DE LA FIBRE
SOIT PRISÉ DANS LE CAS
D'UNE DALLE AU SOL, ON PEUT
TOUT AUTANT S'EN SERVIR POUR
LA CONSTRUCTION DES MURS.**

**LA FIBRE DANS LE BÉTON
PERMET ÉGALEMENT DE DIMINUER
LE RISQUE DE FISSURATION.
SES QUALITÉS SONT DE PLUS
RECONNUES POUR AUGMENTER
LA TÉNACITÉ ET LA RÉSISTANCE
AUX CHOCS DU BÉTON.**

commerces de grandes surfaces, les centres de distribution et autres entrepôts de parcs industriels qui nécessitent une surface au sol résistante aux lourdes charges.

La fibre dans le béton permet également de diminuer le risque de fissuration. Ses qualités sont de plus reconnues pour augmenter la ténacité et la résistance aux chocs du béton. Pour le producteur de béton, l'ajout de fibres représente toutefois un défi de coordination. Le béton doit d'abord être fabriqué et par la suite la fibre est introduite graduellement. L'opération vise à éviter que la fibre ne s'agglomère en boulettes et qu'elle se disperse bien, ce qui lui confère ultimement les propriétés recherchées.

SANTÉ ET SÉCURITÉ

UN PROGRAMME DE PRÉVENTION AU CŒUR DE NOTRE STRATÉGIE SANTÉ SÉCURITÉ

Ceux qui connaissent Béton Provincial peuvent bien s’imaginer le défi que représente une gestion uniforme de la Santé Sécurité dans une entreprise comptant beaucoup d’installations dans différentes provinces de l’est du Canada, et ce, dans plusieurs secteurs d’activité tels que le pavage des routes, la fabrication d’enrobés bitumineux, les carrières, les usines de béton préfabriqué, les terminaux de ciment et de bitume sans oublier la fabrication et la distribution de béton.



Tous ces secteurs d’activité ont leurs enjeux spécifiques et doivent donc faire l’objet d’une stratégie de prévention adaptée à leur contexte. Ces différentes unités d’affaires ont plusieurs caractéristiques SST communes, à différents niveaux. C’est pourquoi la stratégie visant la validation de la conformité des sites se base sur notre outil de référence qu’est le **programme de prévention**.

Outre le fait d’adapter notre programme aux différents chantiers, établissements, régions et risques spécifiques, un autre aspect représentant un défi de taille est celui relatif à la **communication** et à la **compréhension** du contenu de ce programme. Pour ce faire, nous avons travaillé avec une équipe spécialisée afin de produire une vidéo concise et dynamique de présentation de notre tronc commun du programme de prévention. Celui-ci mentionne les différentes consignes de base applicables partout dans nos installations et fait référence aux aspects de gestion tels que les formations à suivre ou les

procédures à respecter avant d’effectuer certaines tâches. L’objectif de cette démarche est de rejoindre tous les intervenants appelés à réaliser des opérations pour le compte de l’entreprise. Pour nous permettre d’y arriver, nous comptons notamment sur une plateforme de formation en ligne, des rencontres de début de saison et d’autres moyens créatifs afin de véhiculer nos attentes face à la sécurité de nos opérations.

En résumé, notre programme de prévention fait partie de la stratégie de gestion de la SST chez Béton Provincial. Nous auditons son application et le bonifions régulièrement afin de nous adapter aux nouvelles exigences et à la réalité des défis du marché.



Manœuvres de recul et circulation



Trois points d’appui



Port des équipements de protection individuels et le professionnalisme

LE PRIX FERNAND-HOULE REMIS À M. WALTER BÉLANGER



M. Walter Bélangier, fondateur de Béton Provincial (1928-2023)

Le prix Fernand-Houle de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) a été remis à titre posthume, à Walter Bélangier, fondateur de Béton Provincial.

L'ACRGTQ a profité de son 80^e congrès annuel pour procéder à la remise annuelle de ce prestigieux prix qui rend hommage à un entrepreneur qui s'est démarqué par un parcours entrepreneurial inspirant, une réalisation ou une carrière impressionnante dans le domaine du génie civil et de la voirie, et en reconnaissance pour sa contribution à son industrie.

Sur la photo, André Bélangier (au centre) PDG de Béton Provincial, a reçu le prix au nom de son défunt père. Il est entouré de M^e Gisèle Bourque, directrice générale et de Steve Gonthier, président sortant du CA de l'ACRGTQ.



André Bélangier, président de Béton Provincial lors du congrès 2024 de l'ACRGTQ