

# PUBLIC

# action



Association des travaux publics d'Amérique  
Chapitre du Québec

Volume 11 - Numéro 3 - Automne-Hiver 2003

## Bonne et heureuse année 2004

### À LIRE DANS CE NUMÉRO :

- Remise en question de l'utilisation du bac vert
- L'urbanisme lumière : convergences continentales
- Un regard sur les régions : la municipalité de Valcourt

**CIRCULER**

- Maire
- Directeur général
- Contremaîtres



**I n v i t a t i o n**

**toute spéciale aux régions**

**On attend de vos nouvelles!**

Le comité des communications de l'ATPA-chapitre du Québec invite tout spécialement les régions à lui faire parvenir toute nouvelle reliée aux départements de travaux publics à travers la province. Les pages du PublicAction vous sont ouvertes.

**Veillez noter que la date de tombée pour le prochain numéro du PublicAction qui paraîtra au printemps est le 15 mars 2004.**

# La 18<sup>e</sup> édition du tournoi intermunicipal de hockey de l'ATPA-chapitre du Québec



En 2004, le tournoi de hockey de l'ATPA aura lieu du 2 au 4 avril à la Ville de Montréal dans l'arrondissement Dollard-des-Ormeaux/Roxboro.

Emplacement : Centre civique de Dollard-des-Ormeaux,  
12001 De Salaberry.

Pour obtenir des informations, communiquez avec :

M. Fernand Rail au (450) 455-1262

M. Pierre St-Germain au (514) 684-1012 poste 532

M. Jean-François Michel au (514) 684-1012 poste 534

# Table des matières

## Les grands titres

### 6 L'omnium Guy-Bergeron

C'est par une température maussade avec brouillard et un peu de pluie qu'a débuté la journée consacrée au tournoi de golf 2003. Mais à l'heure du départ, les nuages ont fait place au soleil, qui accompagna les quelque 247 participants qui ont pris le départ sur les deux beaux parcours du club de golf Montcalm.

### 7 Un programme de revitalisation et un plan directeur d'intervention sur ses infrastructures pour la municipalité de Valcourt

Au début de 2001, l'essor de la municipalité stagnait depuis quelques années. Cette situation amena les autorités municipales de Valcourt à une démarche de réflexion. Plusieurs intervenants participèrent à cette démarche et ceux-ci se sont entendus sur un plan d'action en deux volets : mettre en place un programme de revitalisation et un plan directeur d'intervention des infrastructures.

### 9 Les résolutions du nouvel an

C'est dans le temps du jour de l'An, on se donne la main, on s'embrasse...et on prend des résolutions. Durant cette période, il est d'usage de privilégier le meilleur et abandonner ce qui convient moins. Nous vous offrons quelques suggestions inspirées d'un moine bien particulier.

### 10 Le colloque 2003

Nous vous présentons en pages centrales un compte rendu photographique du colloque 2003 qui s'est déroulé du 9 au 12 septembre dernier à Saguenay dans la région du Saguenay-Lac-St-Jean.

### 12 L'intégration de l'analyse de la valeur dans la réalisation de projets de transport en commun au Québec

Cet article traite des expériences de la société canadienne Valorex dans le déploiement de programmes d'analyse de la valeur appliqués à des projets de transports en commun à Montréal. Les principales étapes franchies y sont décrites ainsi que les résultats obtenus tout en mettant en relief certains avantages plus intangibles de la méthode.



### 16 Remise en question de l'utilisation du bac vert

L'utilisation des bacs verts est bien connue des Montréalais. La collecte sélective en bordure de rue a été implantée sur le territoire de l'ancienne Ville en 1989 et a connu plusieurs étapes dans son évolution. Après 14 ans d'opération, le bac vert a-t-il atteint ses limites ?

### 17 L'urbanisme lumière au service des citoyens ?

Du 26 au 28 février prochain, Montréal est l'hôte du colloque international du Réseau international des villes de lumière (LUCI) sur l'urbanisme lumière-convergences continentales. Première incursion en Amérique, ce forum est l'occasion de vérifier l'impact de nos opérations d'illuminations, de partager les expériences et de rencontrer les intervenants de la lumière du monde entier puisqu'il y a matière à débattre.

### 20 Approches stratégiques en période de restrictions budgétaires

Les organisations qui gèrent des parcs de véhicules ont de plus en plus de difficulté à justifier leurs demandes de budget comparativement aux départements de travaux publics qui offrent des services directement aux communautés. C'est particulièrement le cas quand les budgets sont serrés et que le financement est difficile à trouver.

### 23 Internet

La chronique qui vous fait voyager sur le Net tout en demeurant branché sur le monde des travaux publics.

## Les rubriques

### 4 Le mot du président

### 5 Le Conseil en bref

- Rencontres du conseil d'administration
- Tournoi de hockey 2004
- Tournoi de golf 2004
- Activités à venir
- Le site Internet de l'ATPA
- Le comité exécutif 2003-2004

### 5 Nouveaux membres

### 18 Des nouvelles de nos membres

La famille de M. Daniel Mc Duff, le nouveau trésorier de l'ATPA, s'est agrandie. Il célèbre avec son épouse, Mme Pascale Perras, la venue de leur deuxième enfant.

### 21 Nomination

L'entreprise Signalisation Kalitec inc., oeuvrant dans le domaine de la signalisation, s'est adjointe les services de M. Sylvain Courtemanche, de l'agence « Les services S.C. enr. ».

### 21 Nouvelles en bref du monde municipal

La Ville de Saint-Ours a reçu la mention d'excellence 2003 **Prix d'innovation technologique en infrastructures** du Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir du Québec.

### 22 Hommage à un bénévole

L'ATPA remercie M. Florent Memme, ing., MBA, pour sa remarquable contribution au sein du chapitre du Québec de l'Association des travaux publics d'Amérique.

### 22 Formation

Vous trouverez dans ce numéro toutes les informations sur la formation offerte par l'ATPA et le Cégep Saint-Laurent.



Le **PUBLICACTION**, le bulletin officiel de l'Association des Travaux Publics d'Amérique-Chapitre du Québec est publié quatre fois par année.

### Comité exécutif 2003-2004 de l'A.T.P.A. - Chapitre du Québec

Président :  
M. Carl Minville, ing.  
(Ville de Montréal)  
Vice-Président :  
Luc Duval  
(Ville de Vaudreuil-Dorion)  
Trésorier :  
Daniel McDuff  
(Ville de Montréal)  
Secrétaire :  
Alain Legault, ing.  
(Ville de Montréal)  
Délégué CPWA/APWA :  
Jean-Guy Courtemanche  
(Lumec inc.)  
Président sortant :  
Michel Frenette, ing.  
(Ville de Montréal)

### Comité de rédaction du PublicAction

Daniel Galarneau, ing.  
(Ville de Montréal)  
Claudine Claessens  
(Aqua Data)  
Pierre Pistagnesi  
(Lumec inc.)  
André Lazure  
(Ville de Montréal)  
Pierre-Yves Faucher  
(Consultant)

### Coordination de la production, révision des textes et traduction

Pierre-Yves Faucher

### Montage et conception graphique

Éditronic inc.

### Note de la rédaction

Les auteurs des articles publiés dans ce bulletin conservent l'entière responsabilité de leurs opinions et n'engagent en aucun temps celles de l'A.T.P.A.-Chapitre du Québec.

Les textes publiés dans ce bulletin peuvent être reproduits sans autre autorisation. Une mention de la source serait toutefois appréciée.

Le générique masculin est employé sans discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

Vous pouvez communiquer vos commentaires, opinions et autres informations à : A.T.P.A.-Chapitre du Québec, 500 Sherbrooke Ouest, bureau 900, Montréal (Québec) H3A 3C6.

Téléphone :  
(514) 282-3820.  
Télécopieur :  
(514) 844-2822.  
Courriel :  
[atpa@affaires.com](mailto:atpa@affaires.com)  
Site Internet :  
<http://www.atpa.ca>

Dépôt légal :  
Bibliothèque nationale du Québec (1993)  
Bibliothèque nationale du Canada (1993)  
ISSN 1192-7496

# MOT<sup>du</sup> président



*Carl Minville, ing.*

L'année 2003 : un bilan positif pour le chapitre du Québec. La réussite de la Conférence-neige tenue ce printemps dans la vieille Capitale, démontre bien le dynamisme et l'engagement des membres oeuvrant au sein de l'Association. Ce fut une activité très enrichissante et je félicite les organisateurs, les bénévoles ainsi que tout le personnel qui a travaillé de près ou de loin à la réussite de cet événement.

J'ai accepté la présidence de l'ATPA en septembre 2003 sur la poussée de ce dynamisme dégagé par les membres. Notre objectif est de maintenir ce niveau d'intérêt et de participation dans les affaires de l'Association tout en étant conscient que nous vivons une période de grand changement actuellement. La réorganisation municipale n'est sûrement pas le fruit du hasard. Dans la plupart des rencontres intermunicipales, les discussions aboutissent généralement sur l'évaluation de la performance d'une municipalité par rapport à une autre.

Pour ces raisons le MANSL (Ministère des Affaires municipales du Sport et du Loisir du Québec) ajoutait à sa loi constitutive l'article 17.6.1 « permettant au ministre d'établir, après consultation des organismes représentatifs des municipalités, des indicateurs de performance ». Cette consultation mènera les organismes municipaux vers un modèle d'administration basé sur la mesure de la performance. Le ministère souhaite donc voir s'amorcer au sein des municipalités, l'application des indicateurs de performance à la gestion municipale.

L'Association voit donc dans cette nouvelle approche, l'occasion pour ses membres, les gestionnaires des travaux publics, les différents fournisseurs, de se donner des moyens d'atteindre les objectifs fixés par le ministère des Affaires municipales, en intégrant dans ses rencontres intermunicipales un volet d'analyse des pratiques courantes des opérations de travaux publics afin de mettre en lumière les idées et pratiques novatrices des municipalités performantes.

L'Association invite donc les directeurs des travaux publics à s'inscrire à la formation sur les indicateurs de performance municipaux donnée par M. Michel Guindon, professeur à l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal, président de l'Association des comptables généraux accrédités du Canada et chargé de projet de la table de concertation sur les indicateurs de performance municipaux. Cette session de formation permettra de comprendre comment interpréter les indicateurs de performance dans une perspective d'amélioration continue de son service.

L'Association des travaux publics d'Amérique-chapitre du Québec s'est donnée comme objectif dans son plan stratégique de faire participer les membres à l'atteinte de leurs objectifs. Voilà une stratégie orientée vers l'action.

Dans le présent numéro, je vous invite à lire tout particulièrement l'article sur la remise en question de l'utilisation du bac vert pour la collecte sélective. Au cours de l'année 2004, un projet pilote sera mis en place dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal à Montréal pour expérimenter une méthode alternative de collecte sélective. Nous vous présentons également un article intéressant sur la mise en lumière des édifices en milieu urbain, une démarche qui s'applique non seulement au niveau d'un quartier mais aussi à l'échelle d'une ville. Notre regard sur les régions se porte sur les Cantons-de-l'Est dans la municipalité de Valcourt qui se dote d'un programme de revitalisation et d'un plan directeur d'intervention sur ses infrastructures. Nous espérons que les autres sujets traités dans ce numéro sauront aussi vous intéresser.

En terminant, je désire souhaiter à tous les membres de l'ATPA-chapitre du Québec et à leur famille une très bonne année 2004. ◆

Carl Minville, ing.  
Président ATPA-chapitre du Québec

# Conseil en bref



## Liste des nouveaux membres

M. **Christophe Ashkar**, Président (Ashkar et Associés)  
M. **François Deneault**, Contremaître, Ville de Sainte-Catherine  
M. **Jean-Pierre Dutil**, Chef de section Voirie, Ville de Sherbrooke  
M. **Jean-Marie Gagné**, Directeur des travaux publics, Ville de Témiscaming  
M. **Aubert Gallant**, Chef de module, Service aux citoyens, Ville de Longueuil, arr. Brossard  
M. **Éric Gélinas**, Directeur des travaux publics, Municipalité des Escoumains  
M. **Denis Giroux**, Locatrac inc.  
M. **Yves Gravel**, Directeur des travaux publics, Ville de Montréal, arr. Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce  
M. **Martin Houde**, Chef de division, Travaux publics, Ville de Montréal, arr. Île Bizard/Ste-Geneviève/Ste-Anne-de-Bellevue  
M. **Guy Jobin**, Président, Les consultants Jobin Courtemanche  
M. **Robert Leblanc**, Directeur, Industries AL-13 Itée  
M. **Maurice Lemay**, Président, Les Agences M.L. Enr.  
M. **André Mongeau**, Directeur des services techniques, Ville de Sainte-Adèle  
M. **Gaëtan Naud**, Chef de Division, Voirie et parcs, Ville de Sherbrooke  
M. **Jocelyn Nault**, Directeur des travaux publics, Municipalité de la Pêche  
M. **Richard Pauzé**, Chef de division, Ville de Montréal, arr. Mercier/Hochelaga-Maisonneuve  
M. **Yves Perron**, Chef de section Entretien, Ville de Sherbrooke  
M. **Michel Piché**, Contremaître Voirie/parcs, Ville de Saint-Jérôme  
M. **Jean Richard**, Directeur des travaux publics, Municipalité des Îles-de-la-Madeleine  
M. **Alain Savard**, Ville de Montréal-Ateliers  
M. **Jacques Savard**, Directeur des travaux publics, Ville de Montréal, arr. Rosemont/La Petite Patrie  
M. **Jean-Claude Sigouin**, Président, Gestion J.C. Sigouin inc.  
Mme **Line St-Onge**, Contremaître, Ville de l'Île Perrot  
M. **Michel Thorn**, Chef de division-Voirie, Ville de Montréal, arr. Saint-Laurent  
M. **Joseph Viola**, Représentant des ventes, Béton Grilli inc.

## Rencontres du Conseil d'administration

Les rencontres du Conseil d'administration ont eu lieu les 19 août, 7 octobre, 4 novembre et 9 décembre 2003 ainsi que le 13 janvier 2004. Nous vous présentons quelques sujets qui y ont été discutés.

## Tournoi de hockey de l'ATPA – Chapitre du Québec

En 2004, le tournoi de hockey aura lieu du 2 au 4 avril à la Ville de Montréal dans l'arrondissement Dollard-Des-Ormeaux – Roxboro. Nous invitons les équipes représentant les diverses villes du Québec à y participer en grand nombre.

## Tournoi de golf « Omnium Guy Bergeron » édition 2004

Le prochain tournoi de golf annuel aura lieu au club de golf de Montcalm à St-Liguori, le 5 août 2004. N'oubliez pas de réserver votre quatuor auprès de M. Jean-Yves Brunet afin de ne pas manquer cette activité très populaire auprès des membres.

## Activités 2004

Voici les dates des prochaines activités de l'Association :

North American Snow Conference	Lexington, KY	25 au 28 avril 2004
Colloque annuel de l'ATPA	Sainte-Adèle	31 août au 3 septembre 2004
Congrès APWA	Atlanta	12 au 15 septembre 2004

À ces activités, s'ajoutera des rencontres d'échanges intermunicipales (R.É.I.), à des dates qui seront déterminées ultérieurement.

## Site Internet de l'Association

Le site Internet est accessible à l'adresse suivante : [www.atpa.ca](http://www.atpa.ca)  
Grâce à nos mises à jour régulières, les plus récentes informations sur votre Association y sont disponibles.

## Le nouveau comité exécutif 2003-2004

Le nouveau comité exécutif a été élu lors de l'assemblée annuelle tenue pendant le colloque de votre association qui s'est déroulé à la Ville de Saguenay, en septembre dernier.



Sur la photo, on reconnaît de gauche à droite,  
M. Luc Duval, vice-président,  
M. Alain Legault, secrétaire, M. Carl Minville, président,  
M. Jean-Guy Courtemanche, délégué CPWA/APWA,  
M. Michel Frenette, président sortant,  
M. Daniel Mc Duff, Trésorier.

# L'omnium Guy-Bergeron : le tournoi de golf de l'ATPA 2003



C'est par une température maussade avec brouillard et un peu de pluie qu'a débuté notre tournoi de golf 2003, mais par hasard, vers dix heures, heure de notre départ du tournoi, le ciel s'est mis à bouger et les nuages ont fait place au soleil, soleil qui nous accompagna toute la journée.

Les 247 participants ont pris le départ sur les deux beaux parcours du club de golf Montcalm. Cette année encore, nous avons eu l'occasion d'offrir deux départs simultanés à ces fervents de la nature.

Au retour, comme d'habitude, ce fût la dégustation des saucisses et du blé d'inde ainsi que les retrouvailles entre les participants. Vers six heures, tous se sont dirigés vers l'intérieur pour le souper et la fameuse table à desserts toujours aussi invitante.



Le comité organisateur du tournoi de golf de l'ATPA a tenu à remercier M. Jacques Brassard pour sa précieuse participation aux différentes activités de l'ATPA entre autre comme maître de cérémonie lors des tournois de golf. De gauche à droite, on reconnaît messieurs Jean-Yves Brunet, Maurice Villeneuve, Pierre Pistagnési, Jacques Brassard, Sylvain Courtemanche et Guy Bergeron.

De nombreux cadeaux, offerts par nos généreux donateurs, ont été tirés au sort dont ceux-ci:

M. Robert Bélanger - Téléviseur 20"  
M. Jean-Claude Sigouin - Caméra numérique  
M. Alain Proulx - Bolar  
M. Jean-Paul Landry - Lecteur DVD  
M. Claude Paquin - Lecteur DVD  
M. Don Crawford - Système de son  
M. Gilles Trudelle - Lecteur DVD  
M. Marc Couture - Système de son  
M. André Boisvert - Sac de golf  
Mme Marie-Claude Bergeron - Lecteur DVD

Le tout s'est terminé, comme à l'habitude, vers 21h30.

Le comité organisateur tient à remercier sincèrement tous les commanditaires de leur générosité, laquelle nous a permis de vous offrir un tel tournoi. Il ne faut pas oublier nos golfeurs et golfeuses; ils sont bien disciplinés et aiment ces journées.

Pour terminer, nous tenons à remercier toute l'organisation de ce club de golf. Comme toujours, tous ces gens ont été accueillants et gentils envers tous.

Nous tenons à vous informer qu'en 2004, le tournoi se déroulera également sur ces terrains. Au plaisir de vous revoir l'an prochain. ●

Le Comité organisateur  
du tournoi de golf de l'ATPA

# Regard sur les régions

*La municipalité de Valcourt se dote d'un programme de revitalisation et d'un plan directeur d'intervention sur ses infrastructures*

## Un peu d'histoire

La municipalité de Valcourt est une coquette petite municipalité de 2 500 habitants située dans le décor enchanteur des Cantons-de-l'Est. Dans les années 1930, Joseph-Armand Bombardier s'y installait en permanence et y inventa les fameuses motoneiges de marque Ski-Doo. Depuis l'entreprise s'est diversifiée et jouit maintenant d'une reconnaissance mondiale.

De petit village, la communauté de Valcourt a connu un essor intéressant dans les années 1970 et y obtint même le statut de Ville. Valcourt s'est alors dotée de services municipaux attrayants. Nous desservons, par le biais d'ententes intermunicipales, six villages environnants en matière de services d'incendie, de loisirs, d'aqueduc et d'égoût.

Toutefois, même si la division des produits récréatifs continuait à se développer à Valcourt en produisant des motoneiges, des VTT et des motomarines, l'essor de la municipalité stagnait depuis quelques années. Cette situation amenait les autorités municipales à une démarche de réflexion au début de 2001.

## La démarche de réflexion /action

Pour faire cette démarche de réflexion, la Ville a réuni plusieurs intervenants dont le conseil municipal, des employés de la Ville, des représentants de Bombardier, de la Fondation Bombardier ainsi que des commerçants et des citoyens. Cette réflexion a débouché d'abord sur un diagnostic économique et social de la situation. À partir du diagnostic, les intervenants se sont entendus sur un plan **d'action en deux volets** : Il était clair que nous devons mettre en place un **programme de revitalisation** et un **plan directeur d'intervention des infrastructures**. Les deux volets du plan d'action doivent se réaliser en complémentarité.

## Le programme de revitalisation

Le programme de revitalisation a été mis de l'avant par un comité créé suite à la période de réflexion. Ainsi, le **comité Action pro-Valcourt** a d'abord lancé un programme d'accès à la propriété appelé

« Valcourt te fait la cour ». Les services municipaux, la Fondation et la Compagnie Bombardier et enfin les commerçants ont uni leurs efforts pour offrir un programme attrayant et novateur.



**Denis Leclerc**  
**Directeur administratif**  
**Services à la**  
**communauté**  
Ville de Valcourt  
(450) 532-1320  
[denisl@cooptel.qc.ca](mailto:denisl@cooptel.qc.ca)

Un **comité consultatif d'urbanisme** (CCU) fut ensuite créé. Le CCU encadre la réglementation municipale et l'émission de permis en fonction du respect du caractère patrimonial, entre autre de la rue principale. C'est ainsi que le CCU s'est doté d'un **programme d'implantation et d'intégration architecturale** (PIIA). De plus, le CCU a organisé un **colloque** réunissant plus de 100 citoyens pour les consulter sur le plan d'action pour les années à venir.

Trois démarches structurantes furent d'abord lancées :

- une demande de subvention au ministère des Ressources naturelles pour enfouir les réseaux câblés sur la rue principale,
- l'embauche d'un urbaniste inspecteur à temps plein pour appuyer le CCU et la municipalité dans ses projets,
- l'élaboration d'un développement résidentiel intégré.

Par ailleurs, la Ville a posé des gestes concrets pour mieux organiser son territoire :

- citation de monuments historiques au Répertoire des biens culturels et arrondissements du Québec,
- citation au schéma d'aménagement de la MRC du secteur historique et patrimonial,
- dépôt d'une analyse morphologique et paysagère de la rue principale,
- élaboration d'un plan d'aménagement du cœur institutionnel,
- achat d'un édifice stratégique au centre-ville.

La Ville s'est dotée également d'outils pertinents pour refaire son image :


- logo dynamique et moderne,
- éclairage de son parc au centre-ville,
- programme de certificat honorifique pour les rénovations de commerces sur la rue principale,
- production d'une carte touristique de la municipalité.

## Plan directeur d'intervention sur les infrastructures

En parallèle de la démarche de revitalisation, les autorités municipales ont voulu s'assurer de deux éléments par rapport aux infrastructures (station de pompage, réseau de distribution d'eau, sanitaire, pluvial, station d'épuration, rues et trottoirs). D'une part, le **réseau actuel peut-il répondre à un éventuel développement** de la municipalité ? D'autre part, comme toutes les municipalités, nous devons dans les années à venir investir pour **mettre aux normes nos réseaux**. En ce sens, la municipalité veut se doter d'un plan directeur d'intervention sur les infrastructures.

D'abord, ce plan directeur doit d'abord établir un **diagnostic réaliste de l'état des infrastructures**. À ce niveau, nous avons fait appel à des consultants (Aqua Data et Roche) ainsi qu'au Service des travaux publics et hygiène du milieu de la municipalité. Ce diagnostic est maintenant établi. Nous connaissons les interventions à effectuer sur nos différents réseaux.

Nous en sommes maintenant à l'étape de chiffrer ces interventions. Une fois cette étape franchie, dans le courant de l'hiver, les autorités municipales adopteront le plan directeur d'intervention et le budget qui l'accompagne. Compte tenu des sommes importantes à l'enjeu, il s'agira alors de déterminer les priorités d'intervention. Évidemment, en raison des enjeux (services aux citoyens en eau potable et service de protection incendie) la priorité ira à la problématique de l'eau (captation, traitement, distribution et épuration).

D'un horizon de dix ans, le plan directeur d'intervention de la Ville de Valcourt permettra aux élus municipaux de **planifier le développement**. De plus, ils s'assureront de réaliser des interventions sur les infrastructures qui garantiront la longévité et l'efficacité des réseaux. 

## Colloque annuel 2004

L'événement de l'année dans le domaine des travaux publics se déroulera à l'Hôtel Chanteclerc de Sainte-Adèle dans la région des Laurentides du 31 août au 3 septembre 2004.

Surveillez les prochains numéros du PublicAction pour obtenir plus de détails.



## BÉTON GRILLI INC.

BLOCS DE BÉTON  
GRANULATS  
POMPES À BÉTON  
SERVICE TECHNIQUE  
TRANSPORT  
DÉPÔTS DE MATÉRIAUX SECS

BÉTON PRÉPARÉ

- Béton coloré
- Béton estampé
- Béton à granulats exposés
- Béton haute-performance
- Béton compacté au rouleau
- Béton autonivelant/autoplaçant
- Béton M.T.Q.
- Mélanges spéciaux selon les devis



SIÈGE SOCIAL  
330, rue Joseph-Carrivier  
Vaudreuil-Dorion (Qc) J7V 5V5  
Tél.: (450) 424-9495  
Fax: (450) 424-9484  
[www.betongrilli.com](http://www.betongrilli.com)

USINE DE VAUDREUIL-DORION  
450.424.2881

USINE DE LACHUTE  
450.562.7930

USINE DE L'ORIGINAL  
613.675.8881

USINE DE ST-ISIDORE  
613.675.8881

# L'enfouissement des réseaux : une responsabilité partagée

*L'enfouissement des réseaux câblés de distribution exige une participation étroite des municipalités, des promoteurs et des entreprises de services publics. La clé de la réussite ? Définir clairement les rôles, respecter les obligations qui en découlent et bien coordonner les actions.*

## Une volonté de synergie

De plus en plus de municipalités privilégient l'enfouissement des réseaux électriques pour l'aménagement des nouveaux quartiers résidentiels. Mais pour qu'un projet se déroule sans encombre, tous les partenaires doivent se concerter dès l'élaboration du plan d'aménagement. En effet, les réseaux souterrains présentent des particularités et exigent la

mise en place de plusieurs équipements, d'où l'importance de se conformer dès le départ aux pratiques qui s'imposent pour limiter les coûts et respecter les délais.

## La municipalité : adopter la réglementation et la faire respecter

La municipalité joue un rôle déterminant dans l'application de la réglementation. Elle doit user pleinement du pouvoir dont elle dispose pour faire respecter les pratiques d'urbanisme et offrir aux résidents des nouveaux quartiers un milieu de vie plus attrayant.

Son obligation première consiste à coordonner les étapes clés de la planification de l'aménagement du territoire :

- avant l'élaboration du plan d'aménagement d'ensemble ou du plan de lotissement ;
- au moment de l'analyse et de l'approbation dudit plan ;
- au moment de la délivrance des permis applicables (notamment pour l'ouverture des rues).

## Le promoteur : donner le ton au projet

À titre de maître d'œuvre, le promoteur immobilier doit élaborer le plan d'aménagement d'ensemble (ou, plus fréquemment, le plan de lotissement), qui comporte les modalités de développement du ou des lots visés, soit :

- le nombre de rues projetées et leurs dimensions ;
- les services d'aqueduc, d'égout et d'éclairage public ;
- le type d'habitations (maisons individuelles, en rangée, etc.) ;
- l'emplacement des espaces verts ;
- les réseaux de distribution et de télécommunications.

Dès que le plan a été approuvé par les autorités municipales, le promoteur présente une demande de service auprès des entreprises d'électricité, de téléphonie et de câblodistribution afin qu'elles procèdent à l'ingénierie des réseaux câblés. Le plan de lotissement prend ainsi la forme d'un plan consolidé. C'est une étape déterminante de la réalisation des travaux, car tout changement dans le découpage initial des lots risque d'entraîner la reprise des études techniques, un retard dans la livraison des services et, par conséquent, des frais supplémentaires.

Le promoteur doit également faire enregistrer les servitudes et convenir avec les entreprises de services publics des conditions d'exécution. Outre les coûts des travaux de génie civil, il doit assumer l'écart entre les coûts de mise en place d'un réseau aérien et d'un réseau souterrain.

## Les services publics : mettre en place les réseaux

Les entreprises de services publics — Hydro-Québec, les câblodistributeurs et les entreprises de téléphonie — conçoivent leurs réseaux respectifs selon les spécifications techniques qui leur sont propres, en tenant compte du plan d'aménagement consolidé. Pour Hydro-Québec, il s'agit de déterminer l'architecture des réseaux, les points de sectionnement et de raccordement, ainsi que les équipements (des transformateurs sur socle, par exemple) nécessaires et leur répartition.

Une fois le projet amorcé, les entreprises de services publics s'assurent de la conformité des travaux de génie civil aux exigences prévues et font apporter, s'il y a lieu, les correctifs nécessaires en vue de pouvoir implanter leurs réseaux selon les conditions fixées au départ.

## Un engagement collectif

Seule une collaboration soutenue des divers intervenants peut assurer le succès d'un projet d'enfouissement de réseaux câblés. Cela exige une planification de tous les moments, mais les avantages que confère un environnement sans fils en justifient de loin les efforts.

Pour en savoir plus sur l'enfouissement des réseaux, consultez le site Internet d'Hydro-Québec à [www.hydroquebec.com/distribution](http://www.hydroquebec.com/distribution).



# Le colloque annuel 2003 en images



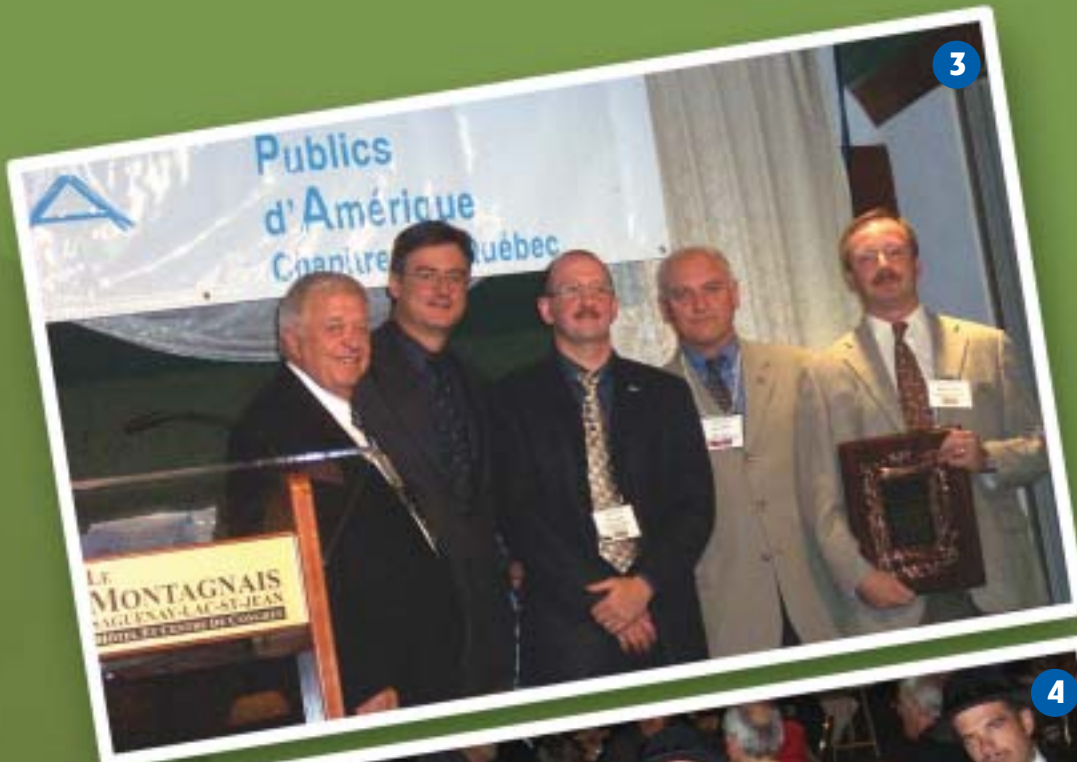
**1** Notre visite dans la belle grande « région des bleuets » nous a permis de constater que les saguenéens sont très accueillants tout comme son pro-maire, M. Denis Savard qui nous a présenté son mot de bienvenue au début du colloque.



**2** Comme toujours, le salon des exposants est toujours très fréquenté par les membres.

**3** Messieurs Jean-Guy Courtemanche, directeur du colloque, Carl Minville, président de l'ATPA, M. Alain Legault, secrétaire de l'ATPA et M. Tom De Maio, directeur de la Région 1 de l'APWA remettent une plaque souvenir à Michel Frenette pour l'excellent travail accompli à titre de président de l'ATPA au cours des deux dernières années.

**4** C'est à cette table qu'a eu lieu la passation des pouvoirs à la présidence entre MM. Michel Frenette et Carl Minville en présence de Pierre Pistagnési et de Sylvain Courtemanche (à droite). Comme on peut le voir, le thème de la soirée était les années 1930.



3



4



5

5

Mme Kathy David, vice-présidente Programmes, a présenté le programme technique lors de l'ouverture du colloque. Ce programme fut encore très apprécié des participants. Bravo à Kathy et à son équipe.

# Remerciements à nos commanditaires

1

## Groupe Or :

Dans l'ordre habituel, on reconnaît en compagnie de M. Jean-Guy Courtemanche, M. Richard Ménard (Aqua-Réhab), M. Brian Antila (Électroméga), M. Jonathan Saint-Louis (Équipements JKL), M. Pierre Lamarche (LUMEC) et M. Michel Pinsonneault (Lampadaires Feralux).



2

## Groupe Argent :

À la gauche de M. Jean-Guy Courtemanche, on aperçoit M. Gilles St-Denis (Insitu-forme), Mme Claudine Classens (Aqua Data) et M. Christian Villeneuve (PG Systèmes d'information)



3

## Groupe Bronze :

De gauche à droite, nous avons M. Jean-Guy Courtemanche, Mme Monique Comtois (Harfang technologies), Mme Nadia Fafard (Fafard Réalisations), M. David Hamel (Solen) et Mme Micha Tran (Datacom)



# LES RÉOLUTIONS DU NOUVEL AN !!!



C'est dans le temps du jour de l'An, on se donne la main, on s'embrasse...et on prend des résolutions. Dans cette période, il est d'usage de privilégier le meilleur et d'abandonner ce qui convient moins. Voici quelques suggestions, inspirées d'un moine bien particulier.

**A**vez-vous déjà entendu parler du moine qui vendit sa Ferrari. C'est l'émouvante histoire de Julian Mantle, un grand ténor du Barreau, dont la vie déséquilibrée, entièrement axée sur l'argent et ne laissant aucune place aux loisirs, le mène inévitablement à une crise cardiaque presque fatale dans une salle comble de tribunal. Ayant frôlé la mort de près, Julian traverse une crise spirituelle qui l'oblige à confronter les grandes questions de la vie et à remettre en question la possession de sa belle et luxueuse Ferrari rouge. Espérant trouver les secrets perdus du bonheur et de l'édification, il entreprend une odyssée extraordinaire vers la culture et la sagesse ancienne d'un peuple vivant dans l'Himalaya. C'est là que Julian libérera le potentiel de son esprit, de son corps et de son âme, lui permettant de vivre avec passion, détermination et sérénité.

Et maintenant, vous êtes-vous déjà posé la question : « Qui va pleurer...quand vous mourrez? ». En fait, sur combien de vies allez-vous exercer votre influence pendant que vous aurez le privilège de vivre sur cette planète? Quelles conséquences aura votre vie pour les générations futures? Et quel héritage laisserez-vous quand vous aurez rendu votre dernier souffle? Une des grandes leçons à retenir est que si on n'agit pas dans la vie, la vie se charge d'agir à notre place. Je vous invite donc à prendre de bonnes résolutions et à les tenir.

En voici quelques-unes qui sauront vous inspirer :

- *Adoptez une philosophie d'honnêteté* : Dire des choses que nous ne pensons pas vraiment devient une habitude si nous le faisons assez souvent. Le vrai problème c'est quand vous ne tenez pas parole, vous perdez votre crédibilité. Soyez une personne de parole;

- *Apprenez à dire non gracieusement* : Il est facile de dire oui à tout lorsque vos priorités ne sont pas claires. Apprendre à dire non aux choses qui ne sont pas essentielles vous donnera plus de temps pour vous consacrer aux choses qui ont le pouvoir d'améliorer réellement votre façon de vivre;

- *Soyez le maître de votre temps;*
- *Levez-vous de bonne heure;*
- *Maîtrisez vos humeurs;*
- *Prenez quotidiennement un repas familial;*
- *Cessez de vous plaindre et commencez à vivre.*

Si vous en voulez plus, lisez « Qui va pleurer...quand vous mourrez? » de l'auteur Robin S. Sharma. Dans cet ouvrage remarquablement riche de sagesse, l'auteur vous offre 101 solutions simples aux problèmes les plus complexes de la vie. Satisfaction garantie.

Au nom du Comité des communications, je vous souhaite une bonne et heureuse année 2004. ◆



**Daniel Galarneau, ing.**  
Chef de division  
Ville de Montréal  
Arrondissement  
Pierrefonds/Senneville

*Les résolutions  
sont comme les  
anguilles; on les  
prend aisément.  
Le diable est de  
les tenir.*

*Alexandre Dumas, fils*



## Des nouvelles de nos membres

Toutes nos félicitations à Daniel Mc Duff, trésorier de l'ATPA-chapitre du Québec, qui célèbre avec son épouse Mme Pascale Perras, la venue de leur deuxième enfant. Elle se nomme Sabrina et elle est née le 29 octobre à 16 h 13 à l'hôpital Anna-Laberge de Châteauguay. Elle vient agrandir la famille qui comptait déjà une autre fille nommée Camille âgée de 2 ans et demi.

# L'intégration de l'analyse de la valeur dans la réalisation de projets de transport en commun au Québec



**René Donais ing. CVS**  
Conseiller  
Valorex Canada



**Richard Vézina ing., M.Sc.A.**  
Conseiller  
Valorex Canada

Le présent article traite des expériences de la société canadienne Valorex dans le déploiement de programmes d'analyse de la valeur appliqués à des projets de transport en commun à Montréal. Les auteurs décrivent les principales étapes franchies ainsi que les résultats obtenus tout en mettant en relief certains avantages plus intangibles de la méthode. Ils démontrent aussi comment l'application de l'analyse de la valeur aux principales étapes d'un projet peut progressivement évoluer vers le *Value Management* (gestion par l'analyse de la valeur). L'article contient enfin le témoignage éloquent d'un *value manager* qui a vécu l'expérience avec les conseillers de Valorex.

## Le contexte

Le ministère des Transports du gouvernement du Québec procède actuellement à l'implantation d'un Plan de transport pour la grande région métropolitaine de Montréal. Ce plan s'appuie sur une vision intermodale et intégrée de l'ensemble des déplacements des personnes, des véhicules et des marchandises dans les corridors de déplacements actuels et futurs du territoire.

Les transports en commun des personnes par autobus, métro, train rapide et autres modes font l'objet d'une attention particulière et accaparent plusieurs projets majeurs destinés à faciliter l'accès au centre-ville de Montréal tout en diminuant la congestion sur les ponts qui relient la Ville (en occurrence, une île du Fleuve Saint-Laurent) à ses deux rives.

La planification et la construction des infrastructures de transport collectif pour la région de Montréal relèvent de l'AMT, l'Agence métropolitaine de transport. Par ailleurs, la gestion du métro et des autobus est du ressort d'une autre société parapublique, la Société de

transport de Montréal (STM). Dans ce contexte, les consultants de Valorex sont intervenus dans plusieurs types de projets, soit :

- La rénovation des installations existantes du métro de Montréal (projet Réno-Systèmes);
- Le prolongement de la ligne no 2 du métro à Laval (rive Nord);
- Le prolongement de la ligne no 4 vers Longueuil (rive Sud);
- Le prolongement de la ligne no 5 vers Anjou (Est de Montréal);
- La construction d'un lien rapide de type SLR (système léger sur rail) entre la rive Sud et Montréal;
- L'implantation de certaines mesures préférentielles au transport en commun.

## Le type d'intervention

Au Québec, on confie normalement la conception et la réalisation des projets d'infrastructures de transport à des consortiums de sociétés d'ingénierie où chacun se voit confier des travaux selon son profil de compétences :



infrastructures civiles, études de transport, équipements électriques et mécaniques, etc. La société publique exploitante (la STM), par ailleurs, est appelée à jouer un double rôle, celui d'expert conseil pour la conception des équipements fixes et du matériel roulant, et le rôle de client ultime en raison de sa mission.

Ce modèle est courant et on le retrouve actuellement dans le vaste projet de rénovation et de remplacement des équipements du métro de Montréal, un programme dont les investissements dépasseront les 500 millions de dollars sur dix ans s'appliquant à la plupart des infrastructures : puits de ventilation, systèmes de télécommunication, escaliers roulants, systèmes énergétiques, etc.

Dans un tel contexte, on comprend que les équipes ont tendance à travailler de façon compartimentée. Or, l'analyse de la valeur incite les équipes à travailler en synergie, et ainsi éviter des itérations de design inutiles, grandement consommatrices de temps et de ressources.

Valorex insiste donc sur le travail d'équipe. La société en fait même une condition essentielle de succès de ses interventions. C'est la synergie générée par une équipe qui la rend apte à identifier des opportunités que chaque membre n'aurait pu trouver individuellement. Les centaines d'expériences passées démontrent que lorsque cette dynamique fonctionne bien en cours d'ateliers d'analyse de la valeur, elle se poursuit lors de la mise en oeuvre des recommandations.

En fait, lorsque les gens cheminent avec succès pour de meilleures solutions, ils passent plus rapidement à l'action car ils croient à la faisabilité et à la valeur des recommandations.

L'intégration de l'analyse de la valeur dans la gestion de projets a également pour effet de transférer les connaissances aux clients afin de les aider à intégrer les concepts du *Value Management* dans leurs propres façons de gérer leurs projets de façon plus proactive. Ainsi, les interventions en analyse de la valeur se font davantage en amont et de façon continue, ce qui augmente la valeur des projets.

## La progression de l'analyse de la valeur vers le *Value Management*

Lors de l'initiation d'un projet, l'analyse des besoins par la méthode de l'examen du milieu permet de situer le projet dans son environnement et d'identifier les attentes des clients à un niveau global : besoins des voyageurs, attentes des organismes réglementaires,

désirs des opérateurs, des responsables de l'entretien des équipements... et même les aspirations des politiciens!

Lorsque exprimés sous forme de fonctions, ces divers besoins permettent d'élaborer un *arbre fonctionnel global* du projet qui contient à la fois les fonctions de gestion de projets et certaines fonctions techniques, auxquelles sont associées les grands enjeux et les risques pour chaque *interacteur* impliqué dans le projet.

Cette démarche fait en sorte que les décideurs sont interpellés dès le début du projet, au moment où les investissements ne sont pas encore tous engagés. Par exemple, dans certains dossiers où les conseillers de Valorex sont intervenus, les participants ont proposé d'importants changements de tracés reliant des pôles de développement privilégiés par certaines municipalités mais dont les enjeux étaient inconnus des gestionnaires du projet jusqu'à la tenue des ateliers d'analyse de la valeur.

Dans d'autres cas, le repositionnement de certains édicules de stations de métro a permis de réduire les risques d'accidents lors du déplacement des voyageurs. Des études ont en effet démontré que le pourtour de certaines stations conçues dans l'ignorance de tels risques pouvait expliquer certains accidents parfois mortels.

Dans le même ordre d'idées, des changements importants de profils des tunnels furent proposés afin de réduire la profondeur à laquelle certaines structures auxiliaires étaient installées, réduisant ainsi les coûts et améliorant l'accessibilité.

Dans ce contexte, l'analyse de la valeur est devenue, pour certains gestionnaires, le principal pivot du changement. L'un d'entre eux nous livre ses constats, suite à plusieurs applications :

« *Le modèle fonctionnel est un bon outil pour permettre au gestionnaire d'étoffer et de défendre ses dossiers. Je peux dire qu'en situation d'analyse de la valeur, de 90 à 95 % de mes recommandations ont été acceptées par mes supérieurs. Ils se sont d'ailleurs approprié le modèle, créant ainsi une plate-forme de communication commune* ».

Notre interlocuteur poursuit : « *L'utilisation du modèle fonctionnel comme référence pour certaines réflexions permet de mobiliser l'équipe autour d'une même finalité et mettre ainsi en*

<sup>1</sup> *L'analyse de la valeur : le pivot du changement*, conférence au congrès de la Société Canadienne d'analyse de la valeur 2000, par Roger Giroux, directeur général adjoint, Services correctionnels du Québec

place une communication transversale. L'équipe s'approprie plus rapidement les résultats, et la diffusion de l'information s'engage aussitôt. Les participants se donnent une vision commune, et ils la diffusent dans leur secteur d'activité ».

L'approche rend aussi plusieurs décisions moins subjectives. En fait, toutes les personnes impliquées éprouvent une plus grande objectivité.

Le *Value Management* et les divers exercices d'analyse de la valeur qui s'y rattachent enrichissent considérablement le coffre à outils dont le gestionnaire a besoin « pour faire partager sa vision, orienter son organisation, traduire ses objectifs en actions, mobiliser son personnel et garder le cap dans un monde en constante évolution »<sup>1</sup>

## La démarche proposée dans le cycle de développement de projet

L'approche développée par Valorex s'inspire du plan de travail universel d'analyse de la valeur reconnu par la *Society of American Value Engineers (SAVE)*. Bien sûr, dans le présent dossier, le plan est adapté au contexte spécifique d'un projet de construction et de rénovation de systèmes de transport.

Essentiellement, l'analyse de la valeur s'intègre facilement à chacune des cinq étapes de ce type de projet :

À l'étape **Faisabilité**

- Résultat anticipé: gel des besoins (CdCF) et choix de solutions satisfaisant aux besoins d'usage en respectant le budget

À l'étape **Concept**

- Résultat anticipé : gel du concept satisfaisant les besoins d'usage au moindre coût;

À l'étape **Ingénierie préliminaire**

- Résultat anticipé : optimisation des composantes du concept;

À l'étape **Ingénierie détaillée**

- Résultat anticipé : validation de la satisfaction des besoins techniques; documents d'appels d'offres approuvés;

À l'étape **Construction**

- Résultat anticipé : analyse de la valeur sur les ordres de changement (VECP).

Valorex propose de conduire les exercices d'analyse de la valeur à chaque étape d'un projet, en organisant des ateliers multidisciplinaires complétés au besoin par un *coaching* des équipes de réalisation.

D'expérience, il est requis de tenir un atelier de quelques jours à chacune des trois premières étapes : Faisabilité, Concept et Ingénierie préliminaire. Un atelier d'une journée peut suffire à l'étape Ingénierie détaillée. Quant aux ordres de changements, la durée des interventions est fonction de leur nombre et leur envergure.

## Le programme de travail

Le programme de travail de chacun des ateliers comprend quatre phases :

### Phase 1 : Orienter l'action

- Rencontre préliminaire avec les chargés de projets;
- Confirmation de l'objectif du mandat;
- Confirmation de l'étendue de l'intervention;
- Identification préliminaire des enjeux à traiter en atelier;
- Validation de l'approche de réalisation du mandat d'analyse de la valeur;
- Ébauche de la stratégie d'atelier;
- Identification des participants à l'atelier;
- Confirmation de la logistique d'atelier;
- Obtention de la documentation de base disponible : rapports, esquisses, plans, etc.

### Phase 2 : Rechercher l'information

- Appropriation du contenu de l'information transmise;
- Recherche d'information complémentaire;
- Développement et transmission de la documentation d'atelier aux participants.

### Phase 3 : Réaliser l'atelier d'analyse de la valeur

#### Programme type d'atelier :

- a) Mise en contexte de l'intervention (chargés de projet du client et consultant);
- b) Tour de table : présentation et attentes des participants quant aux résultats d'atelier;
- c) Présentation du projet à son stade d'état d'avancement;
- d) Identification / confirmation des enjeux à optimiser;
- e) Analyse fonctionnelle des composantes de projet concernées (lien avec les besoins d'usage);
- f) Recherche de solutions alternatives;
- g) Estimation des coûts et économies potentielles;
- h) Évaluation des opportunités sur la base de la valeur (avantages, inconvénients, critères, pondération);
- i) Préparation d'un plan d'action suite à l'atelier.

### Phase 4 : Développer des recommandations

- Travaux post-atelier réalisés par le personnel de projet sous le *coaching* des conseillers de Valorex.

L'atelier à l'étape Faisabilité est quelque peu différent puisqu'il a pour objectif de définir les besoins à satisfaire, dans une forme conviviale et simple. Ainsi l'analyse fonctionnelle (article E du programme type d'atelier) est initiée à partir d'un examen de l'environnement de projet, permettant d'identifier les *interacteurs* et leurs liens (fonctions) avec le projet. Cet exercice conduit à la préparation de l'arbre fonctionnel de projet et à l'énumération des critères de satisfaction auxquels le projet devra répondre.

Les articles F,G et H du programme type d'atelier ne s'appliquent pas à l'étape Faisabilité. Le produit final de l'atelier est plutôt orienté vers la production d'un cahier des charges fonctionnel (CdCf) qui constitue l'unique référentiel de projet pour la durée de l'étude de faisabilité. Le même document constitue l'intrant principal pour le développement des plans d'ingénierie lorsque le projet s'avère réalisable.

### Avantages liés à l'approche

L'application d'une approche comme celle utilisée par Valorex présente de multiples avantages :

- Elle assure une compréhension uniforme du projet de la part de tous les intervenants : clients, partenaires, usagers, professionnels et fournisseurs;
- Elle garantit un projet optimisé autant en phase Concept qu'en phase Ingénierie préliminaire et Ingénierie détaillée;
- En acceptant de procéder par étape avec le « gel des besoins » et le « gel du concept », elle limite considérablement les coûteuses itérations dans la production des documents de construction. Parfois même, elle les élimine complètement;
- L'approche contribue significativement à réduire le nombre d'ordres de changements en cours de construction;
- Les ordres de changement de construction sont basés sur la valeur pour le projet plutôt que la stricte réduction des coûts;
- L'approche permet enfin de réduire les coûts et les délais de réalisation de projet.

### Quelques exemples de résultats probants

L'analyse de valeur réalisée en phase avant-projet sur le prolongement de la ligne de métro no 2 vers Laval a

permis de réduire les coûts du projet de 94 millions de dollars sur un budget total de 439 millions de dollars, ce qui représente une économie de l'ordre de 20 %. Ajoutons que la démarche aura permis d'ajouter au projet une station intermodale, ce qui n'était pas prévu initialement. D'autres analyses sont en cours actuellement à la phase Ingénierie détaillée, de façon à assurer le respect des budgets et des échéanciers.


Des résultats comparables ont été obtenus à l'étape d'avant-projet d'un corridor de transport par autobus entre la ville de Repentigny et Montréal. Le projet nommé *ViaBus Notre-Dame*, prévu à même l'emprise d'une voie ferrée<sup>2</sup>, s'étend sur 9,4 km, selon un tracé de 4,9 km en site propre et de 4,5 km en site partagé.

L'estimation préliminaire des coûts du projet s'élevait à quelque 30 millions de dollars. L'analyse de la valeur a permis de réduire l'investissement à 25 millions de dollars, pour une économie de l'ordre de 17%. Les plans et devis de construction seront réalisés prochainement et l'Agence métropolitaine de transport a déjà prévu des ateliers d'analyse de la valeur à chacune des étapes Concept, Ingénierie préliminaire et Ingénierie détaillée.

Normalement, les économies identifiées en phase Conception varient de 10% à 25% des coûts totaux du projet selon les estimations originales basées sur le scénario de référence.

### Conclusion

L'analyse de la valeur utilisée comme méthode d'optimisation permet d'accroître la valeur des ouvrages mais ce n'est là qu'un premier avantage. Lorsqu'on applique les mêmes principes d'analyse à la gestion de projets, on prend de meilleures décisions à un moment où les budgets prévus pour le projet ne sont que partiellement engagés.

Cette application de l'analyse de la valeur au management, appelée *Value Management*, permet aussi aux décideurs d'adapter les budgets, l'envergure des projets ou encore les calendriers d'exécution aux plans de financement gouvernementaux. Il en découle ainsi une meilleure gestion des fonds publics et une sensibilisation accrue des élus aux réalités et contraintes de projets. 

<sup>2</sup> Une voie ferrée appartenant à la société Les chemins de fer du Canadien National

# Remise en question de l'utilisation du bac vert

*Après 14 ans d'utilisation, a-t-il atteint ses limites ?*



**André Lazure**  
Chargé de  
communication  
Ville de Montréal  
Arrondissement Plateau  
Mont-Royal



## Le bac vert

L'utilisation des bacs verts est bien connue des Montréalais. La collecte sélective en bordure de rue a été implantée sur le territoire de l'ancienne Ville en 1989 et a connu plusieurs étapes dans son évolution. Lors de cette étape d'implantation, le papier, le carton, le verre le plastique et le métal étaient recyclés. Des bacs verts en plusieurs formats ont alors été fournis gratuitement à tous les résidents de Montréal, encore aujourd'hui le remplacement des bacs verts est gratuit pour le territoire de l'ancienne Ville. À partir de 1999, de nouvelles matières ont pu être déposées dans les bacs verts : les cartons de lait, de jus et un ensemble de pellicules de plastiques (les sacs de magasinage, de produits alimentaires, de pain et de produits hygiéniques). À partir de 1999, la Ville de Montréal édictait un règlement interdisant de jeter les matières recyclables dans les sacs verts lors de la collecte régulière des ordures.

## Qu'en est-il aujourd'hui ?

Après 14 ans d'opération, le bac vert a-t-il atteint ses limites? La croissance de la collecte sélective a progressé sans arrêt depuis son implantation, mais existe-t-il de meilleurs moyens pour effectuer la

collecte des matières recyclables en bordure de rue et augmenter encore plus son efficacité ? Comment faire en sorte que les matières recyclables, déposées dans des bacs surchargés, ne se retrouvent pas dans la rue lors des jours de collecte à cause du vent ou parce que les matières ont été mal disposées?

Ce sont des questions que se pose le conseil d'arrondissement du Plateau Mont-Royal de la Ville de Montréal. Les élus ont donc mandaté la direction des Travaux publics pour étudier la question et analyser une méthode alternative à l'utilisation du bac vert. Les résidents de l'arrondissement Plateau Mont-Royal sont de très bons recycleurs, en fait c'est dans cet arrondissement que l'on retrouve un des meilleurs résultats en terme de tonnage collecté par habitant dans la Ville de Montréal. En 2002, 8 440,34 tonnes métriques de matières recyclables y ont été ramassées pour une population de 100 000 habitants, ce qui fait 84 kilogrammes par habitant.

## Un projet pilote


C'est au cours de l'année 2004 qu'une firme entreprendra une étude pour implanter un projet pilote de collecte sélective dans un secteur de



l'arrondissement. La méthode alternative qui sera étudiée sera l'utilisation de sacs de papier pour remplacer le bac vert. Le projet sera appliqué sur un territoire où résident environ 2 000 personnes. L'étude devra permettre d'évaluer les avantages et inconvénients du sac de papier comme outil de récupération. Elle devra évaluer évidemment les impacts économiques d'une telle méthode.

À première vue, l'utilisation de sacs de papier peut avoir de nombreux avantages surtout parce qu'il permet de mieux renfermer les matières pour éviter qu'elles se

retrouvent dans la rue. Il faudra évaluer notamment, la résistance du sac, la présence de déchets qui pourraient y être déposés par erreur, tout en s'assurant que les nouveaux sacs ne seront pas confondus avec les sacs verts de déchets domestiques. Donc la dimension opérationnelle et la dimension écologique.

Même si certaines expériences ont été tentées avec succès quant à l'utilisation des sacs pour le recyclage, il faut voir maintenant comment appliquer une telle méthode dans un secteur aussi densément peuplé que le Plateau Mont-Royal. 



## Nouvelles en bref du monde municipal

### Mention d'excellence 2003 – Ville de Saint-Ours

La Ville de Saint-Ours a reçu la mention d'excellence 2003 **Prix d'innovation technologique en infrastructures** du Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir du Québec lors du gala du CERIU le 18 novembre 2003.

Le projet est la découverte d'une invention technologique: le Médaillon de référence pour une localisation efficace de la boîte de service sur les propriétés de la municipalité, réalisé en partenariat avec B.M.Tech Inc et Teknika Inc.

Source : Le fournisseur municipal à l'adresse [www.fournisseurmunicipal.com/Links.asp](http://www.fournisseurmunicipal.com/Links.asp)

# HOMMAGE à un bénévole



L'ATPA voudrait remercier M. Florent Memme, ing., MBA, pour sa remarquable contribution au sein du chapitre du Québec de l'Association des travaux publics d'Amérique.

Ingénieur à l'emploi de Gaz Métropolitain pendant plus d'une vingtaine d'années, il a su partager son expertise professionnelle avec ses collègues et il a contribué principalement à l'essor de l'Association en participant aux comités du golf et des communications. Il a été directeur du comité des communications de 1997 à 2003 où il a toujours maintenu le cap sur la qualité des communications tant au niveau de la forme que du contenu. Le PublicAction a pris un nouvel envol sous sa gouverne et un site Web est venu s'ajouter aux autres outils de communication de l'Association en 2002.

Le dernier poste occupé par Florent fut celui de vice-président de l'Association en 2002-2003.

Homme énergique, efficace et proactif, il a toujours été un ardent défenseur de la cause des infrastructures urbaines. Partenaire de la première heure du Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU), il a siégé au conseil d'administration de cet organisme et participé à différents comités et conseils permanents. Pour souligner sa contribution, le CERIU l'a nommé premier « Ambassadeur du CERIU » en l'an 2000.

L'ATPA-chapitre du Québec félicite M. Florent Memme pour toutes ses réalisations et sa précieuse contribution au cours de toutes ces années au sein de l'Association.

# L'urbanisme lumière au service des citoyens ?

Mario Brodeur  
Architecte

## Il faut souffler sur quelques lueurs pour faire de la bonne lumière.

(René Char, poète)

Du 26 au 28 février prochain, Montréal est l'hôte du colloque international du Réseau international des villes de lumière (LUCI) sur L'URBANISME LUMIÈRE – CONVERGENCES CONTINENTALES. Première incursion en Amérique, ce forum est l'occasion de vérifier l'impact de nos opérations d'illuminations, de partager les expériences et de rencontrer les intervenants de la lumière du monde entier puisqu'il y a matière à débattre ...

**D**e longue date, on fait la mise en lumière de bâtiments symboliques. Actuellement, c'est de manière planifiée que l'on tente d'intervenir et ceci à l'échelle d'un quartier voire de la ville. La lumière, on le sait, attire. Les commerçants l'ont compris depuis longtemps avec leurs affichages lumineux particulièrement en Amérique. La lumière est une matière première de mise en marché pour les produits et services. Sommes-nous par exemple, en train de mettre en marché nos quartiers historiques ?

### La recherche d'une image de marque ou de notoriété

Ces opérations de mise en lumière sont souvent spectaculaires. De ce fait, elles participent à l'image de marque de la ville et donc au positionnement touristique.

Afin de connaître l'impact du Plan lumière sur la qualité de vie des habitants de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et sur la renommée culturelle du quartier, la Ville de Montréal et le ministère de la Culture et des Communications ont fait réaliser un sondage en octobre 2002.

Peu des 1 200 répondants connaissent l'existence du projet d'urbanisme lumière. Par contre, la majorité d'entre eux a remarqué les illuminations des bâtiments et des places publiques et y est favorable (90 %). 75 % considèrent que ces illuminations contribuent à faire connaître Montréal sur la scène internationale.

### La réelle pertinence du discours fonctionnaliste et affairiste

Plusieurs aspects sont mis en évidence pour justifier les investissements majeurs nécessaires à la mise en lumière d'un quartier. On évoque l'amélioration de la sécurité des piétons, le développement commercial à longueur d'année, le développement touristique et enfin, notion plus large, la revitalisation du quartier.

À Montréal, une des particularités du plan lumière de l'arrondissement historique réside dans la conjugaison de la réfection de l'éclairage viaire à celui de la mise en lumière architecturale lors des opérations de réfection de l'emprise publique. L'impact de l'amélioration de la sécurité est donc



conséquent. D'ailleurs, 81 % des répondants se sentent davantage en sécurité. Au regard de l'aspect économique, 84 % des commerçants interrogés considèrent le Plan lumière essentiel ou très important à leurs affaires et 38 % constatent une augmentation de leur chiffre d'affaires.

Cependant, le sondage démontre que le niveau d'appréciation du quartier n'est pas lié de façon significative à son nouvel éclairage. Si les pouvoirs publics avaient investi uniquement sur la mise en lumière, les effets n'auraient pas été aussi probants; la lumière doit être utilisée de façon complémentaire à des actions lourdes et structurantes d'embellissement, de requalification des lieux publics et de restauration des immeubles.

### **Le contre-discours puriste ou écologique**

Au cours de la mise en œuvre d'un plan lumière, certaines critiques ont été formulées. Notons toutefois que seulement 5 % des personnes sondées ont identifié des irritants.

Certains évoquent la mise en péril de l'intégrité physique des bâtiments historiques ou la pollution visuelle diurne générée par l'appareillage. À Montréal, une très grande rigueur a été instaurée dès les premières interventions afin de restreindre au strict minimum les impacts de l'accrochage des appareils aux bâtiments à illuminer. Il est privilégié d'installer les appareils d'éclairage sur les fûts utilisés pour l'éclairage viaire. Autrement, on tente de déposer les appareils sur des composantes architecturales, et des caches sont prévues sur les grands monuments civiques afin d'atténuer la pollution visuelle.

Quant aux blâmes de gaspillage énergétique, il faut mettre en perspective le coût négligeable de la facture énergétique, soit 0,6 % de la facture globale de la Ville. De plus, dans l'éventualité d'une crise énergétique majeure, le plan lumière étant sur un circuit indépendant de l'éclairage viaire, il pourrait être débranché facilement.

Enfin, l'impact de l'éclairage architectural sur la pollution nocturne est aussi négligeable compte tenu de la limitation de l'éclairage architectural à des heures précises ne dépassant pas 1 heure du matin dans des secteurs très circonscrits.

### **Une initiative du secteur public qui demeure sous sa responsabilité**

L'implication du secteur privé était souhaitée pour le financement de l'illumination de leurs bâtiments mais aussi pour l'harmonisation de leurs interventions. Ces objectifs n'ont pas été atteints. En effet, malgré de nombreux efforts, aucun propriétaire privé n'a participé au financement de l'illumination de leurs bâtiments. La pratique a aussi démontré qu'il est difficile de leur imposer ou de tout simplement convenir des règles en matière de séquence d'installation ou de durée d'éclairage.

### **Une expérimentation fructueuse mais un risque de banalisation**

Le développement de l'éclairage architectural participe à la redéfinition de l'urbanité et à la création d'une nouvelle demande. L'expérimentation développe l'expertise conceptuelle, fait pression sur les fournisseurs pour le développement d'appareils adaptés et améliore l'efficacité et le rendement énergétique de ceux-ci. Mais elle suscite aussi des pressions pour généraliser à d'autres secteurs ou quartiers. Le sondage démontre que 73 % des Montréalais sont d'avis que le Plan lumière devrait être étendu à d'autres secteurs ou sites historiques de Montréal. La singularité tant recherchée est donc compromise.

Enfin, pour répondre à la question de départ, on peut affirmer que bien sûr, la lumière contribue à mettre en marché nos quartiers historiques. Mais elle participe surtout au processus d'appropriation par le citoyen de la valeur historique et culturelle du quartier et de ce fait, au développement de son sentiment de fierté dans un contexte de globalisation. ◆

**Pour information et inscriptions :**  
[www.vieux.montreal.qc.ca/luci](http://www.vieux.montreal.qc.ca/luci)



# Approches stratégiques en période de restrictions budgétaires

## Sam Lamerato

Directeur de Motor Pool,  
City of Troy, Michigan et  
Président du comité flotte  
de véhicules de l'APWA  
[lameratosp@ci.troy.mi.us](mailto:lameratosp@ci.troy.mi.us)

## Randy Owen

Vice-président senior,  
Mercury Associates, Inc.,  
Charlotte, Caroline du  
Nord  
[rowen@mercury-assoc.com](mailto:rowen@mercury-assoc.com)

## Source: Reporter, novembre 2003

Les organisations qui gèrent des flottes de véhicules ont de plus en plus de difficulté à justifier leurs demandes de budget comparativement aux départements de travaux publics qui offrent des services directement aux communautés. C'est particulièrement le cas quand les budgets sont serrés et que le financement est difficile à trouver. La plupart des élus n'éprouvent aucune difficulté à choisir entre acquérir de nouveaux véhicules et apporter des améliorations à une rue congestionnée ou à un parc public quand vient le temps d'approuver des budgets. Le projet d'amélioration du département des travaux publics l'emporte presque à tout coup.

Cette situation est dictée par des raisons évidentes et logiques. Le capital politique des améliorations aux flottes de véhicules est très faible pour les politiciens. D'un autre côté, les améliorations apportées à des routes ou des parcs sont politiquement rentables pour obtenir des votes à une éventuelle élection

Le lien entre une flotte de véhicules bien gérée (et financée adéquatement) et la qualité de vie des membres d'une communauté n'est pas facile à faire pour les élus et les citoyens. Étant donné que la plupart des politiciens veulent se faire réélire, ils préfèrent évidemment faire la promotion de projets qui démontrent qu'ils livrent des services essentiels au meilleur coût possible. Pour la plupart des décideurs aux prises avec du financement difficile à trouver, investir dans l'acquisition de nouveaux véhicules ou dans des installations d'entretien au lieu de se préoccuper des trottoirs ne contribue aucunement à cette démonstration.

Le défi d'un directeur d'une flotte de véhicules est de démontrer clairement le lien entre les services de son organisation et les objectifs généraux de la collectivité publique (comme abaisser le taux de la criminalité ou réduire la congestion des routes). Les décideurs seront

davantage enclins à financer adéquatement une organisation qui peut démontrer clairement sa valeur et sa contribution aux résultats financiers et aux objectifs principaux.

Comment un gestionnaire de flotte de véhicules peut-il faire la démonstration de la valeur de son organisation ? D'abord, les directeurs doivent très bien connaître les priorités établies sur le territoire dont ils ont la responsabilité. Cela peut sembler tellement évident qu'on ne devrait peut-être pas en faire mention. Toutefois, il est étonnant de constater combien de directeurs de flotte de véhicules d'un département de travaux publics sont heureux de se tenir à l'écart de toutes les questions politiques, fiscales et administratives qui concernent un département de travaux publics et tous les niveaux de gouvernement. Quelques directeurs croient même que leur réussite repose sur le fait de rester dans l'anonymat et (l'espèrent-ils) à l'écart du processus décisionnel.

Le problème avec cette approche, c'est que les décideurs ne sont pas enclins à approuver des demandes de financement faites par des directeurs qu'ils connaissent peu et qui ne sont pas familiers avec les problèmes, les objectifs et les questions qui touchent la collectivité publique. D'un autre côté, les demandes de hausse de budget ou de changement de politiques qui sont justifiées et intégrées dans un plan de mise en oeuvre financier et qui cadrent bien avec les priorités stratégiques de l'organisation sont plus susceptibles d'être approuvées. Il est important pour les directeurs de flotte de véhicules de préparer et signer les rapports qui seront acheminés au Conseil de ville. Ceux qui assistent aux réunions du Conseil municipal ou régional, qui lisent les plans d'affaires et les documents budgétaires et qui se portent volontaires pour travailler sur des comités et sur des projets spéciaux, ont plus de chance d'obtenir le

financement requis pour leurs programmes.

Avoir de la visibilité et certaines aptitudes au plan politique n'assure pas nécessairement le succès de votre démarche. Les directeurs de flotte de véhicules doivent démontrer également qu'ils ont établi des pratiques et des processus crédibles pour gérer leur programme, qu'ils sont des experts dans leur domaine et qu'ils gèrent bien les ressources financières dont ils sont responsables. C'est un processus en deux étapes. D'abord, ils doivent se tenir au courant des dernières tendances et des innovations dans le domaine en lisant des publications spécialisées. Ils doivent aussi assister à des séminaires et à des conférences qui traitent de ces sujets, être disponible pour les réunions du Conseil municipal et des groupes de citoyens et offrir leurs services comme conférenciers au niveau régional et national.

Le domaine de la gestion des flottes de véhicules est diversifié et présente des défis aux administrateurs qui font partie d'une industrie en constante évolution. Les gestionnaires doivent avoir des connaissances pratiques sur une variété de sujets qui incluent : les notions de base de la logistique et de la gestion de matériel, les différentes approches de financement comme la location de véhicules, les nouveautés dans le domaine de la technologie du diesel, les solutions de rechange pour le carburant, la réglementation environnementale, les nouvelles technologies, la passation de contrats, le génie des véhicules automoteur, etc. La formation doit être perçue comme une nécessité et non comme le premier élément à soumettre lors de négociations en période de coupures budgétaires.

La seconde étape pour établir une crédibilité est d'être proactif pour expliquer aux clients et aux décideurs ce qui doit être fait et la manière dont cela doit être faire. Les directeurs de flotte de véhicules qui ne peuvent expliquer adéquatement et illustrer clairement la méthode de calcul du taux horaire appliqué dans l'atelier (ainsi que le calcul des autres taux de facturation interne) par exemple, se placent en position désavantageuse quand ils découvrent qu'ils subissent des pertes et qu'ils ont besoin d'une approbation d'augmentation du taux horaire de la part du département des services financiers. Cependant, ceux qui comprennent les notions de base

des systèmes de facturation interne et qui ont expliqué leur méthodologie aux décideurs se bâtiront une crédibilité auprès des employés des services financiers et n'auront aucune difficulté à obtenir les ajustements financiers périodiques qui pourraient être requis. La demande pour des employés supplémentaires ou pour plus de financement pour remplacer des véhicules sont d'autres questions épineuses qu'un directeur de flotte de véhicules pourra régler sans peine s'il a établi des processus crédibles et objectifs de calcul dans le cadre de son programme des besoins.

Le développement d'un plan d'affaires doté d'un rapport annuel est une façon dynamique de traiter avec les décideurs et les clients. Un tel document devrait inclure un énoncé de mission et des objectifs (en harmonie avec ceux de l'organisme ou de la municipalité), une description des principaux programmes, des services, des statistiques, des procédures et des pratiques financières et une liste

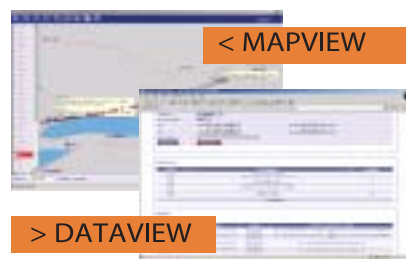


Solution de gestion et de repérage de véhicules en temps réel

## Mobicom

Notre solution de gestion de flotte Mobicom est conçue pour:

- Localiser vos véhicules en temps réel via Internet
- Déterminer l'état de vos véhicules
- Accroître la productivité de votre flotte
- Optimiser la répartition de vos véhicules
- Réduire les coûts reliés à la consommation de carburant
- Générer des rapports sur les opérations de votre flotte



Pour plus d'informations: 1-888-776-3333  
Corporation Datacom Wireless  
[www.datacom.com](http://www.datacom.com)

**Solution acceptée par la majorité des compagnies d'assurances**

des réalisations de votre organisation. Les plans d'affaires sont un excellent outil de relations publiques et obligent une organisation à penser stratégiquement en fonction de l'avenir et à se poser les questions suivantes : Où sommes-nous à l'heure actuelle ? Où voudrions-nous être ? Quels moyens pourrions-nous prendre pour y arriver ?

Nous avons traité des exigences requises pour les directeurs de flottes de véhicules pour qu'ils puissent imprimer leur marque et exercer l'influence nécessaire pour répondre aux besoins de leur organisation au sein des départements de travaux publics et des organisations qui ont un rayonnement plus important.

Sans ce pouvoir d'influence, il est difficile d'établir un programme de gestion, d'obtenir l'approbation de nouvelles initiatives et le financement requis pour satisfaire efficacement les besoins des clients. Le pouvoir d'influencer se mérite et ne peut être acquis sans y mettre les efforts nécessaires. Développer une approche stratégique en harmonisant les services que vous offrez avec ceux de l'organisation que vous desservez, expliquer comment et pourquoi votre organisation gère ses activités et avoir un plan d'action pour améliorer la performance sont des éléments clé pour assurer une bonne gestion d'une flotte de véhicules. ◆



## Devenez membre de



Joignez-vous à un regroupement de professionnels de diverses sphères du domaine des travaux publics qui oeuvrent au sein de municipalités, de gouvernements, d'entreprises diversifiées et de bureaux d'expertsconseils. Le chapitre du Québec de l'ATPA travaille activement à faire avancer le domaine des travaux publics sur la voie de l'avenir.

Pour la somme de **185 \$**, venez vous joindre à un des chapitres les plus dynamiques en Amérique du Nord. Pour obtenir un formulaire, vous pouvez vous rendre sur le site Internet de l'ATPA dans la section « Contact » à l'adresse [www.atpa.ca](http://www.atpa.ca) et envoyer celui-ci et votre chèque à l'ordre de l'ATPA-chapitre du Québec à l'adresse suivante :

**A.T.P.A. chapitre du Québec**  
500, rue Sherbrooke Ouest, bur. 900  
Montréal (Québec) H3A 3C6  
Télécopieur : (514) 844-2822  
Courriel : [atpa@affaires.com](mailto:atpa@affaires.com)

Pour toute information,  
communiquer avec  
Mme Micheline Lalande au  
(514) 282-3820.



Oui, je veux devenir membre de l'A.T.P.A. Je joins un chèque au montant de 185 \$ au nom de l'Association des travaux publics d'Amérique.

Nom \_\_\_\_\_

Employeur \_\_\_\_\_

Titre \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Ville \_\_\_\_\_

Code postal \_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_

Télécopieur \_\_\_\_\_

Courriel \_\_\_\_\_

## Regards sur le monde...



Il faut bien être dans le domaine des travaux publics pour s'intéresser à un sujet aussi peu significatif pour bien du monde. Le regard de chaussée, communément appelé « manhole », = a beaucoup d'histoi-re derrière lui. Nous = le manipulons régulièrement afin d'accéder à nos réseaux et nous l'oublions rapidement. Et pourtant, vous constaterez à la visite du site [www.manhole-covers.net](http://www.manhole-covers.net) que bien souvent, ce sont des œuvres d'art.



### L'histoire de la voirie de Montréal en photos...

Vous êtes de ceux qui trouvent votre flotte de véhicule un peu démodée? Ça vaut la peine de visiter le site [http://collections.ic.gc.ca/mtl/planches/ind\\_ser.htm](http://collections.ic.gc.ca/mtl/planches/ind_ser.htm) pour constater l'évolution dans ce domaine. Imaginez-vous quelques instants, de devoir procéder aux travaux de déneigement avec ce type de véhicule...

### Le casse-tête des véhicules lourds...

Pas si simple que ça que d'être propriétaire de véhicules lourds. Il est souvent très difficile de s'y retrouver parmi les nombreuses lois, normes et règlements que nous devons respecter et surtout faire respecter par nos chauffeurs. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Commission des transports du Québec (CTQ) sont les trois principaux intervenants dans ce domaine. N'hésitez pas à consulter leur site, vous y trouverez sûrement réponses à vos questions.

<http://www.saaq.gouv.qc.ca/lourds/index.html>

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/camionnage/lourds/index.asp>

<http://www.ctq.gouv.qc.ca/>

Vos suggestions sont les bienvenues, n'hésitez pas à nous les faire connaître. ◆

Cyberment vôtre!

[danielgalarneau@ville.montreal.qc.ca](mailto:danielgalarneau@ville.montreal.qc.ca)



**Daniel Galarneau, ing.**  
*Chef de division  
 Ville de Montréal  
 Arrondissement  
 Pierrefonds/Senneville*

# NOMINATION

## M. Sylvain Courtemanche



L'entreprise Signalisation Kalitec inc., oeuvrant dans le domaine de la signalisation, s'est adjoind les services de M. Sylvain Courtemanche, de l'agence « Les services S.C. enr. », pour effectuer la vente et le service après vente de ses produits Kalifix auprès des villes et municipalités du Québec.

L'agence « Les services S.C. enr. » fait partie du milieu des affaires depuis cinq ans et se spécialise tant dans le secteur industriel que municipal.

Signalisation Kalitec inc. tient donc, par cet avis, à souhaiter la bienvenue à M. Sylvain Courtemanche.



# PROGRAMME de FORMATION 2004

## BLOC

Surveillez  
votre site  
Internet pour  
obtenir la  
plus récente  
information au  
sujet des  
dates.

### Pour obtenir des informations :

Cégep Saint-Laurent  
Service de formation continue  
Claude Rhéaume  
625, avenue Sainte-Croix  
Ville Saint-Laurent (Québec)  
H4L 3X7

Tél. : (514) 747-6521 poste 288  
Télé. : (514) 855-1941  
Courriel : [crheaume@cegep-st-laurent.qc.ca](mailto:crheaume@cegep-st-laurent.qc.ca)

1

Les rôles du gestionnaire et l'importance de la communication

2

Leadership, mobilisation et résolution de problèmes

3

Animation et conduite de réunions

4

La gestion des ressources humaines

5

La gestion du temps et la gestion du changement

6

Les relations de travail

7

Processus d'appel d'offres et adjudication d'un contrat

8

Suivi d'un contrat et surveillance des travaux

9

Le citoyen d'abord : vers une approche client fructueuse

10

Les équipes autonomes et l'amélioration continue

11

Les indicateurs de performance opérationnels

12

La planification des travaux

# VILLE DE MONTRÉAL

## UNE CURE D'AMAIGRISSEMENT EN SEL DE VOIRIE POUR L'ARRONDISSEMENT SUIVANT : CÔTE SAINT-LUC – HAMPSTEAD – MONTRÉAL-OUEST

**avec l'acquisition de trois (3) épandeurs NIDO  
et trois (3) chasse-neige WAUSAU de SCHMIDT**

Le directeur des Travaux publics de Côte Saint-Luc et le chef de division Voirie ont pris la ferme résolution de réduire considérablement la consommation en sel de voirie.

Ces derniers se sont basés sur l'exemple de l'ancienne municipalité de Hampstead qui possèdent un seul épandeur pour leurs travaux de déglacage, le NIDO à système de pré-trempage et un chasse-neige WAUSAU de SCHMIDT.



Depuis 1995, l'équipe à Hampstead a réussi à réaliser une économie approximative de **60 000\$ par année**.

Dans ce cas, l'épandeur NIDO s'est autofinancé dès la première année et de ce jour, l'arrondissement a réduit son budget annuel de sel en conséquence.

Le département des Travaux publics de l'arrondissement de CÔTE SAINT-LUC a fait cette année l'acquisition pour cet hiver de trois (3) épandeurs STRATOS de NIDO avec système de pré-trempage, et de trois (3) chasse-neige sécuritaires à panneaux rétractables WAUSAU de SCHMIDT pour :

- **LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ET LA PROTECTION DE LA NAPPE PHRÉATIQUE**
- **L'ÉCONOMIE SUBSTANTIELLE EN SEL DE VOIRIE**
- **RENDRE LES ROUTES PLUS SÉCURITAIRES.**

FÉLICITATION À L'ÉQUIPE DES TRAVAUX PUBLICS POUR LEUR INITIATIVE ET LEUR TÉNACITÉ À RÉDUIRE LA CONSOMMATION DE SEL DE VOIRIE À CÔTE SAINT-LUC ET MONTREAL OUEST



*De gauche à droite : M. Kevin Gibbs, ing., Directeur des Travaux publics  
M. Alexandre Zalzal, Directeur régional chez Équipement Fédéral  
M. Marc Dussault, Chef de division Voirie*

**ÉQUIPEMENT  
FÉDÉRAL**

Contactez Alexandre Zalzal  
Tél. : (514) 636-1540 poste 237  
Télec. : (514) 636-4979



# Circulez! Circulez!

Vous lisez le PublicAction ?

Vous le trouvez intéressant ?

Ne le laissez pas dormir sur votre bureau,  
sur une étagère ou dans une pile de dossiers.

Faites-le circuler au sein de votre département  
des travaux publics.

Pour que tous soient informés.

Le comité des communications de l'ATPA-chapitre du Québec



## Les professionnels des travaux publics vous regardent !

**En l'an 2004**  
je m'annonce dans **Le PublicAction**

Pour rejoindre une clientèle ciblée,  
le PublicAction est le véhicule idéal pour une  
visibilité exceptionnelle de vos produits et services

Profitez de nos nouveaux tarifs en promotion.

Jusqu'à 25% de rabais sur notre tarification  
régulière pour quatre parutions!

Informez-vous sur nos forfaits en communiquant  
avec Micheline Lalande au secrétariat de l'ATPA-  
chapitre du Québec au (514) 282-3820.