

L'injection sous pression de coulis organique dans le béton, une science ou un art de faire

Mercredi 10 mai 2017, 14 h 30

Dominic Chaussée

Titulaire d'un baccalauréat en génie civil de l'Université Laval (1997) et d'une maîtrise en génie industriel de l'École Polytechnique (2005), Dominic Chaussée entreprend sa carrière auprès de Man Fai Tai Congo Holding (consortium chinois), et travaille en Afrique et en Asie pendant quelques années dans le domaine forestier et la construction de bâtiments.



M. Chaussée poursuit sa carrière pendant les 10 années suivantes comme ingénieur civil au Canada, dans le secteur manufacturier, à titre de concepteur de produits composites destinés au revêtement de bâtiment (recherche-développement). Il travaille par la suite en tant que directeur de la recherche-développement et du développement de produits dans le domaine du spectacle pour la compagnie Stageline Mobile Stage, entreprise spécialisée dans la conception de scènes mobiles.

Depuis les sept dernières années, il travaille comme ingénieur principal en génie civil pour le département d'entretien des infrastructures de la Société de transport de Montréal. La Société agit comme premier intervenant en matière de problématiques d'infrastructure tant en ce qui a trait au métro (tunnels et stations) qu'aux bâtiments de surface (bâtiments auxiliaires et centres de transport).

Martin Lacerte

Bachelier en génie civil de l'Université Sherbrooke en 1998 et titulaire d'une maîtrise en génie parasismique de l'École Polytechnique depuis 2005.



Ses expériences de travail en ingénierie ont été diversifiées, soit en génie-conseil (5 ans) puis en génie parasismique (3 ans) à titre d'associé de recherche à l'École Polytechnique de Montréal, et jumelées à différentes charges d'enseignement au cégep. Les 11 dernières années, il a été à l'emploi de la Société de transport de Montréal. M. Lacerte est passé d'ingénieur concepteur à, depuis plusieurs années, gestionnaire d'équipes d'ingénierie en génie civil et structure, en gestion des actifs et il travaille maintenant avec l'équipe des projets majeurs dont le mandat est de procéder à la réfection des infrastructures existantes (tunnel, structures auxiliaires, stations et garages de métro).

Résumé de la conférence

Le métro de Montréal est constitué de 4 lignes (orange, bleue, jaune et verte) et 68 stations réparties sur 72 kilomètres de tunnel. Les infrastructures sont vieillissantes, dont certaines datent de près de 50 ans et présentent à certains endroits des dégradations. Les défis liés à l'entretien, à la réhabilitation ou au maintien des infrastructures de béton dans les stations et les tunnels sont complexes et considérables.

24^e Colloque sur la progression de la recherche québécoise sur les ouvrages d'art

Cette conférence jettera un regard sur les principales causes et les mécanismes de dégradation du béton dans le métro de Montréal ainsi que sur les résultats préliminaires du projet de recherche appliquée visant l'étanchéisation des structures souterraines grâce à l'injection de coulis organique dans les fissures de béton. La discussion portera également sur les aspects suivants : diagnostic, contraintes structurelles, sites et d'exploitation, exigences de durabilité, méthodes de contrôle et nécessité d'un encadrement normatif des produits et méthodes.

