

SYNERGIE

WWW.BCR.CC

Une publication de

Ciment Québec inc.

Centrale nucléaire GENTILLY-2



ÉCHANGEUR TURCOT C'EST OFFICIEL

PRIX D'INNOVATION EN SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL UNIBÉTON SE MÉRITE LE PREMIER PRIX

Unibéton s'est mérité le premier prix des Prix d'innovation en santé et sécurité au travail de l'Association Béton Québec pour le développement et la mise en place d'une bascule à glace dans ses usines de béton prêt à l'emploi.

Avec cette bascule, la manipulation des blocs de glace utilisés pour refroidir le béton l'été est plus sécuritaire et réduit les risques de blessures des employés. Monsieur Serge Fortin de Unibéton a piloté ce dossier pour l'entreprise. C'est avec fierté qu'il est allé chercher ce premier prix. 🏆

Le 9 novembre dernier, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a annoncé la reconstruction de l'échangeur Turcot, une infrastructure névralgique pour le développement économique de Montréal. L'ensemble des acteurs économiques et de l'industrie de la construction est favorable à ce projet et rappelle qu'il est urgent de procéder immédiatement à la reconstruction du complexe Turcot.

«Dans l'ensemble, le nouveau projet a été grandement bonifié puisqu'il intègre la vaste majorité des recommandations du BAPE. Et surtout, le projet permettra de maintenir la capacité de circulation tout en offrant une voie réservée au

transport en commun et aux taxis. Selon les plans du ministère, il sera plus sécuritaire, limitera les expropriations, sera moins bruyant et permettra d'accueillir les liens ferroviaires de l'aéroport et de l'axe est-ouest», a déclaré M. Michel Leblanc, président et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

Estimé à trois milliards de dollars, le projet aura des retombées socio-économiques remarquables avec ces 43 000 emplois directs et indirects qui seront créés ou maintenus. Les travaux débiteront en 2012 pour se terminer en 2018. 🏆

SYNERGIE

Volume 10, numéro 1

Janvier 2011

Synergie est un magazine d'information sur les diverses facettes de l'industrie du ciment. Les opinions exprimées dans cette publication ne sont pas nécessairement partagées par Ciment Québec inc.

Édition

Marc Boulianne

Comité de rédaction

Yves Brousseau

François Marleau

Gaétan Salvail

Rédaction en chef

Marie-Josée Huot

Direction artistique

Chantale Huot

Collaboration

Charles Allain

Révision linguistique

Charles Allain

Impression

Publications 9417

ISSN

1703-4213 Synergie

Poste-publications

40006422

Pour abonnement, changement d'adresse, copies supplémentaires, commentaires ou nous joindre, consultez le portail www.bcr.cc à la page consacrée au magazine *Synergie*.

Ciment Québec

145 boul. du Centenaire

Saint-Basile, comté de Portneuf, QC G0A 3G0

© 2010 Ciment Québec inc.

Synergie est imprimé sur papier recyclé et recyclable.

PRÉSENTATIONS DANS LES COLLOQUES AU QUÉBEC NOUVELLES TECHNOLOGIES BÉTON ET CIMENT

Il y a un vif intérêt pour de nouvelles technologies employant le ciment et le béton dans les domaines de la construction routière et de la réhabilitation des sols contaminés.

Une conférence a été donnée sur la réhabilitation d'un site industriel contaminé au zinc par stabilisation/solidification au ciment. La conférence tenue lors du 2^e colloque Sols et Eaux souterraines du Réseau Environnement, a été présentée par Jean-Sébastien Dubé de l'École de technologie supérieure et Yves Brousseau de Ciment Québec.



Projet de réhabilitation d'un site industriel contaminé au zinc utilisant la technique de solidification et stabilisation au ciment.

Photo : Marie-Josée Huot

Plusieurs techniques routières utilisant le béton ou le ciment seront à l'honneur lors d'un colloque de l'Association québécoise du transport et des routes sur le recyclage et la réhabilitation des chaussées qui aura lieu le 9 décembre. On y présentera, entre autres, la technique du retraitement à haute performance au ciment, la technique de resurfacement en béton conventionnel sur asphalte existant, le recyclage dans un projet de reconstruction d'une chaussée en béton et le recyclage dans la production de ciment portland. 🏆



CENTRALE NUCLÉAIRE DE GENTILLY-2

DU BÉTON ET DE L'ACIER POUR BLINDER ET SÉCURISER LES DÉCHETS RADIOACTIFS

La société d'État Hydro-Québec, propriétaire exploitant de la centrale nucléaire Gentilly-2 situé à Bécancour, a entrepris un processus de réfection de ses installations nucléaires. Pour assurer l'entreposage sécuritaire sur le site des résidus qui seront générés par la réfection de la centrale, Hydro-Québec a fait construire une nouvelle installation de gestion des déchets radioactifs solides (IGDRS) ainsi que deux nouveaux modules CANSTOR. L'entrepreneur général, Les entreprises Claude Chagnon, a obtenu le mandat de la construction.

La centrale nucléaire Gentilly-2 a été mise en service en 1983. Sa réfection permettra de prolonger sa vie utile jusqu'en 2040. Parmi les aspects les plus importants du projet de réfection de la centrale figurent le retrait des grappes de combustible, le remplacement de composants du réacteur et des ordinateurs de contrôle ainsi que la modernisation du groupe turbo-alternateur et des ordinateurs de contrôle.

Le projet de réfection de la centrale a fait l'objet de nombreuses études techniques, économiques et environnementales. Il a reçu l'aval du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et de la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN).

UN SITE SOLIDE COMME DU ROC

Le site de la IGDRS a été soigneusement choisi. Le sol y a été excavé jusqu'au roc et un massif en béton compacté au rouleau (BCR) y a été bâti. Les enceintes de stockage des déchets radioactifs ne pouvaient pas être construites sur une structure géologique instable et malléable. Le BCR était le matériau le plus apte à répondre aux besoins de sol structurellement solide et imperméable en plus de pouvoir se mettre en place rapidement. Le massif de BCR variant de 3,3 à 6,5 mètres de hauteur selon la zone, a pour objectif d'obtenir une stabilité structurale maximale du sol en prévention de secousses sismiques.

Près de 72 000 mètres cubes de sol ont été retirés du site. Une mince couche de béton maigre de 20 MPa a été déposée sur le roc afin de combler les diverses dépressions de la surface du site. Les équipes des entreprises Claude Chagnon se sont relayées jour et nuit pour la mise en place du BCR.

Dans un tel massif de béton compacté au rouleau, il était important de choisir un ciment qui permet d'éviter la fissuration thermique. Le ciment ENERCEM exclusif à Ciment Québec et employé sur ce chantier a été conçu pour réduire la chaleur d'hydratation des ouvrages de masse.



RÉCIPIENDAIRE DU PRIX ARMATURA 2010

L'Institut d'acier d'armature du Québec a remis le Prix Armatura 2010 dans la catégorie génie civil au projet d'infrastructure pour le stockage de déchets radioactifs de la centrale nucléaire Gentilly-2.

Les enceintes de stockage, en particulier les unités de stockage à sec du combustible irradié dit CANSTOR, permettent d'entreposer de façon sécuritaire des résidus d'uranium à l'intérieur de cylindres métalliques installés au centre de coffrage blindé d'acier et de béton. Plusieurs conduits de ventilation en chicane traversent les parois afin d'évacuer la chaleur générée par les résidus. Lors de la réalisation, l'équipe de travail a rencontré plusieurs contraintes et exigences majeures. En effet, les tolérances de fabrication étaient inférieures à celles de l'industrie. Le processus d'inspection était des plus exigeant et le contrôle de qualité excessivement rigoureux. Le béton ne devait contenir aucune aspérité. Des coffrages en panneaux préfabriqués d'aluminium furent préconisés, car ils avaient plusieurs avantages, dont la réduction du temps de réalisation et la capacité de respecter les tolérances de rectitude d'alignement des surfaces. Pour éviter les fissurations éventuelles dans la structure, une quantité maximale d'armatures a été posée permettant ainsi de contrer le retrait tout en laissant l'espace suffisant au béton pour bien enrober les armatures. Les équipes de Groupe Astra coffrages et de Acier ATR ont travaillé avec audace et ont su relever ce défi en utilisant des méthodes de travail novatrices. ■

Conformément aux exigences réglementaires, les enceintes sont en béton armé d'une épaisseur suffisante pour assurer un blindage radiologique adéquat, pour résister aux séismes et pour offrir un stockage sécuritaire tout en occupant le moins d'espace possible au sol.

Pour élever rapidement un massif de BCR de cette envergure soit 43800 mètres cubes en 13 jours de production, deux usines mobiles de type Pugmill ont été nécessaires pour réaliser ce projet. « La mise en place s'est faite en continu par couches de 150 mm et de 300 mm d'épaisseur superposées. Des béliers mécaniques et des rouleaux compacteurs ont été utilisés pour mettre en place et compacter le massif », explique Claude Petitclerc, chargé de projet pour Les entreprises Claude Chagnon. À chaque couche, des joints ont été pratiqués avec une tranche et des feuilles de polyéthylène ont été insérées dans chacun des joints pour ne pas qu'ils se referment et collent au passage des camions et divers équipements.

La société d'ingénierie Dessau a proposé l'utilisation du BCR pour répondre aux exigences antisismiques du projet. Ce type de béton avait d'ailleurs été utilisé avec succès à la centrale nucléaire de Chalk River en Ontario. La formulation du mélange de béton compacté au rouleau fut élaborée par le laboratoire Qualitas, mandaté par l'entrepreneur, de manière à assurer l'optimisation granulaire du mélange et à fixer le dosage en eau et en ciment.

DES ENCEINTES DE STOCKAGE DES DÉCHETS NUCLÉAIRES

Sur le massif de BCR, plusieurs enceintes de stockage ont été construites ainsi que quatre voies de roulement et deux voies de transfert pour une grue-portique. Les enceintes construites sont cinq silos pour les déchets de retubage de haute activité, neuf enceintes de stockage des résines usées (ESRU), cinq enceintes de stockage des déchets de retubage de faible et de moyenne activité (EDFMA) et

deux unités de stockage à sec du combustible irradié (module CANSTOR). Les modules CANSTOR sont de loin les enceintes de stockage les plus complexes à construire.

La conception et les plans et devis des enceintes ont été réalisés par Énergie atomique du Canada limitée (EAACL). L'expertise de l'EAACL est reconnue mondialement, en particulier pour le développement et la construction des réacteurs CANDU comme celui que l'on exploite à Gentilly. La conception des unités de stockage est basée sur des critères de sécurité stricts qui tentent de réduire au maximum les risques radiologiques liés au transfert des déchets nucléaires, à leur entreposage, aux conditions climatiques, etc. Les enceintes ont été conçues pour durer 75 ans.

Conformément aux exigences réglementaires, les enceintes sont en béton armé d'une épaisseur suffisante pour assurer un blindage radiologique adéquat, pour résister aux séismes et pour offrir un stockage sécuritaire tout en occupant le moins d'espace possible au sol. Comme les enceintes se trouvent dans la zone protégée de Gentilly-2, la surveillance et l'inspection sont facilitées.

La construction des enceintes a exigé la mise en place d'un maximum d'acier d'armature et l'insertion de grands cylindres d'acier. La quantité impressionnante d'acier dans les structures ne devait pas compromettre la mise en place du béton. C'est pourquoi les formules de béton de ciment spécifiques à ce projet ont été mises au point par l'expert en béton, Jacques Beaulieu, ingénieur pour le Groupe Qualitas.



GENTILLY-2 ET LES GRANDS SOCIÉTAIRES DU NUCLÉAIRE AU CANADA

Il y a cinq centrales nucléaires au Canada : Bruce, Pickering et Darlington en Ontario, Gentilly au Québec et Pointe Lepreau au Nouveau-Brunswick. La centrale Gentilly-2 d'Hydro-Québec est d'une puissance installée de 675 MW. Elle fournit près de 5 TWh par année, soit environ 3 % de l'énergie du réseau d'Hydro-Québec. La centrale de Gentilly-2 est une installation fiable à la production constante. Elle contribue à la diversité des sources d'énergie et n'émet pas de gaz à effet de serre. De plus, elle représente un moteur important de l'économie régionale.

Hydro-Québec est titulaire d'un permis d'exploitant de centrale nucléaire pour Gentilly-2. Le permis est délivré par la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) qui réglemente le secteur nucléaire au Canada. La CCSN a pour mandat de s'assurer de la sûreté, de préserver la santé et la sécurité des Canadiens, de protéger l'environnement et de respecter les engagements internationaux du Canada à l'égard de l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire.

Hydro-Québec travaille de concert avec Énergie atomique du Canada Limitée (EACL) pour les travaux de conception et de mise à niveau de la centrale Gentilly-2. L'EACL est une société de la Couronne canadienne, responsable de la recherche, du développement et de la commercialisation de la technologie nucléaire civile canadienne. L'entreprise emploie plus de 5000 experts en nucléaire au Canada et est surtout connue pour avoir conçu et mis au point le réacteur CANDU ainsi que d'autres produits et services énergétiques de pointe.

Hydro-Québec possède plus de 30 ans d'expérience en gestion et manutention sécuritaire de matières radioactives à Gentilly. Le concept des installations de stockage des déchets radioactifs de Gentilly-2 a déjà fait ses preuves dans l'industrie nucléaire canadienne.

Sur place, l'usine mobile de béton prêt à l'emploi a produit 12 000 mètres/cube de béton pour la construction de toutes les enceintes. Le béton, principalement d'une résistance à la compression de 35 MPa, est composé de ciment ENERCEM.

« Les modalités de construction des enceintes sont hors du commun. Tout est pensé pour résister à des tremblements de terre. Pour chacune des enceintes, on a d'abord construit une sous-base sur le massif de BCR, puis une base et finalement le module de stockage. La sous-base et la base sont indépendantes l'une de l'autre. Seule une charnière en béton permet de les emboîter l'une dans l'autre. Une feuille de polyéthylène est placée entre la sous-base et la base pour s'assurer que les deux éléments en béton ne collent pas ensemble. Cette méthode permet aux deux structures de bouger légèrement l'une sur l'autre lors d'un séisme tout en restant dans leur axe. On évite ainsi les bris potentiels d'une structure trop rigide lors d'une secousse sismique », ajoute Claude Petitclerc.

Les aires de stockage des déchets radioactifs de Gentilly-2 comportent plusieurs dispositifs de

surveillance destinés à s'assurer en tout temps de l'étanchéité des enceintes et à vérifier l'activité radiologique des déchets. À titre d'exemple :

- le fond de chaque enceinte est muni d'un canal destiné à recueillir l'eau d'infiltration ou de condensation, ou toute fuite provenant des déchets. Ce canal, le cas échéant, permet de procéder à l'échantillonnage des eaux et s'il y a lieu, à la vidange ;
- la surface des aires de stockage est imperméable et régulièrement inspectée ;
- l'IGDRS et l'aire de stockage à sec du combustible irradié sont situées à l'intérieur de la digue de protection contre les inondations.

Les installations de gestion des déchets radioactifs sont inspectées périodiquement par Hydro-Québec qui produit un rapport trimestriel à l'intention de la CCSN. Des inspections sont également faites par des représentants de la Commission canadienne de sûreté nucléaire, par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP) et par Environnement Canada. 🚧

RESURFAÇAGE EN BÉTON DIRECTEMENT SUR L'ASPHALTE EXISTANT

La technique routière de resurfaçage avec béton conventionnel directement sur l'asphalte existant s'est récemment ajoutée aux façons de faire du ministère des Transports du Québec (MTQ). Cet automne, un projet employant cette technique a été réalisé sur l'autoroute 20 près de Québec. On y a resurfacé 2,4 km de la voie en direction est et une autre section de 3,9 km sera réalisée en 2011 à la suite de ce premier tronçon.



Le béton prêt à l'emploi a été fabriqué dans l'usine mobile installée près du chantier.



Photos: NH photographes

La section sur l'autoroute 20 à la hauteur de St-Nicolas près de Québec a été réalisée en resurfaçage (*whitotopping* conventionnel).

Cette technique se conforme à l'actuelle orientation ministérielle sur le choix des types de chaussées du MTQ qui préconise la reconstruction de chaussées avec le béton en présence de grands débits journaliers de véhicules et de trafic lourd abondant.

Mieux connue sous le nom anglais *whitotopping*, la technique se décline en trois catégories :

- conventionnel (épaisseur supérieure à 200 mm) ;
- mince (épaisseur de plus de 100 mm mais de moins de 200 mm) ;
- Ultra-mince (de 50 mm à 100 mm). Ce resurfaçage est un revêtement lié en béton renforcé de fibres.

La section sur l'autoroute 20 à la hauteur de St-Nicolas près de

Québec a été réalisée en resurfaçage conventionnel soit en béton de 35 MPa avec une épaisseur moyenne de 280 mm.

PARTICULARITÉS DE LA TECHNIQUE

Le resurfaçage en béton sur asphalte existant est un bon choix lorsque la fondation routière est dans un tel état, que l'orniérage et la détérioration générale de la chaussée exigent une intervention.

Avec cette méthode, l'asphalte est considéré comme partie prenante du sol. Elle entre dans les calculs de la capacité portante du sol. Ainsi, la dalle de béton n'est pas liée à la couche d'asphalte. Cela permet de mieux répartir les transferts de charges et de bien suivre le mouvement prescrit par le patron de joints.

« Il faut apporter une attention particulière à la température de l'asphalte, reconnue pour la capacité du bitume à emmagasiner la chaleur. La cure du béton peut être affectée par une trop grande chaleur. Le contrôle du niveau de la température de l'asphalte peut s'effectuer en épandant des substances blanches comme de la chaux ou de l'agent de cure sur la chaussée », explique Stéphane Pelletier, ingénieur chargé de projets chez Les entreprises Claude Chagnon, entrepreneur général sur ce chantier.

SUR LE TERRAIN

Dans l'ensemble, le profil de la route a été conservé tel quel. Mais, par endroits, le profil a été corrigé : haussé avec une couche d'asphalte ou baissé en retirant l'asphalte et en reconstruisant la fondation granu-



Le béton était transporté par camions-bennes et déposé dans un véhicule de transfert de matériaux (VTM) au chantier. Ensuite, une paveuse met en place le béton pour obtenir une dalle de 280 mm. Enfin, un équipement de finition ferme le train de pavage.

laire selon le devis. Ainsi, une dalle de béton de 300 mm a été posée sur les surfaces reconstruites et une dalle de 260 mm a été posée sur les surfaces en resurfacement conventionnel. Cette façon de faire permet de stabiliser les efforts sur la dalle pour une performance optimale de l'ouvrage routier.

À l'aide de stations totales, les arpenteurs ont ensuite implanté les goudons selon le patron de joints établis par l'entrepreneur général en tenant compte des contraintes établies par le design des plans et devis. Des goudons aux joints transversaux ont été installés aux cinq

mètres pour un bon transfert de charges et pour éviter la fissuration aléatoire du béton, permettant par la suite le scellement desdits joints.

Le béton prêt à l'emploi a été fabriqué dans l'usine mobile installée dans le parc industriel de la municipalité de St-Apolinaire non loin du chantier. Après quoi, le béton était transporté par camions-bennes et déposé dans un véhicule de transfert de matériaux (VTM) au chantier. Le VTM sert à répartir et à déposer le béton sur la chaussée. Ensuite, une paveuse met en place le béton pour obtenir une dalle de 280 mm en moyenne. La paveuse vibre,

compacte et lisse le béton. Enfin, un équipement de finition ferme le train de pavage. Cet équipement réalise la macrotexture formée de lignes longitudinales dans la dalle pour favoriser le drainage et diminuer la glissance. Des microtextures réalisées avec un tapis de type AstroTurf et l'application d'un agent de cure sur le béton sont ajoutées lors de cette même opération.

Le raccordement aux deux extrémités du chantier à la chaussée existante doit également être prévu pour obtenir une transition graduelle. Il faut y retirer l'asphalte. La dalle de béton est alors mise en

place directement sur le sol granulaire avec les mêmes équipements.

Le MTQ a fait la surveillance de ce chantier. Le laboratoire Inspec-Sol était présent pour procéder au contrôle qualité des matériaux. Un programme de suivi de ce chantier, établi par le MTQ, est en place. Déjà, le déroulement du chantier et les performances de la dalle de béton sont à la satisfaction du ministère. D'autres chantiers du MTQ utilisant cette technique de resurfacement conventionnel sur asphalte existant ont été réalisés et plusieurs autres sont à prévoir. 🚧



Photo: NH photographes

Un programme de suivi de ce chantier, établi par le MTQ, est en place. Déjà, le déroulement du chantier et les performances de la dalle de béton sont à la satisfaction du ministère.

LA MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE UNE VITRINE EXCEPTIONNELLE POUR LA CONSTRUCTION VERTE

En construction dans le Quartier des spectacles à Montréal, la Maison du développement durable d'Équiterre ouvrira ses portes en 2011. Elle servira à mieux faire connaître les nouvelles façons de construire et les matériaux plus écologiques à la disposition des constructeurs.



Le béton fait-il partie des matériaux écologiques? Oui. «Pour accumuler le plus de points qui nous serviront à obtenir une certification LEED Platine, nous avons établi un cahier de charges très exigeant pour toutes les composantes de l'édifice, explique Normand Roy, chargé du projet de la Maison du Développement durable (MDD) chez Équiterre. En ce qui concerne le béton, nous avons requis un minimum de 20% d'ajouts cimentaires et avons planifié de façon très précise son utilisation.»

Malgré son apparente simplicité extérieure, l'édifice à bureaux de cinq étages s'avère donc un bâtiment complexe. Le logiciel Athena a servi à optimiser au mètre cube les quantités de béton nécessaires dans les différentes parties de l'édifice. Le rez-de-chaussée, par exemple, comporte de nombreuses sections d'épaisseurs différentes déterminées en fonction des charges. Les planchers en béton des deux premiers étages seront polis et recouverts d'un durcisseur extrêmement résistant pour éviter la nécessité d'ajouter un revêtement. Les colonnes de soutien ont elles aussi été laissées à nu partout, toujours pour la même raison d'économie des matériaux. Bref, l'adage *Less is more* a été scrupuleusement suivi dans toutes les facettes du projet.

«Nous avons travaillé à plusieurs projets LEED, fait valoir Yvan Aubertin, directeur Commercialisation et Marketing chez Unibéton, le fournisseur de béton dans ce projet. Comme pour tous les projets LEED, les ouvriers doivent obéir à plusieurs restrictions et respecter soigneusement la propreté de l'environnement sur le site. Nous sommes heureux d'être associé à ce projet porteur d'avenir. C'est un bâtiment qui aura une très grande visibilité dans le milieu et dont les activités de sensibilisation contribueront à l'évolution de la profession.»

DES VISITES DE CHANTIER INSTRUCTIVES
Conçue pour offrir un espace de travail adéquat au personnel d'Équiterre et de huit autres organisations québécoises associées à ce projet (*voir la fiche technique*), la MDD sera aussi un bâtiment écologique démonstratif où le milieu de la construction et le grand public pourront se familiariser avec les techniques et les matériaux plus verts.

Équiterre reçoit d'ailleurs les professionnels de la construction qui voudraient visiter le chantier de la MDD. «Jusqu'en mai 2011, nous accueillons chaque semaine les visiteurs pour une visite d'environ une heure et demie afin de leur expliquer les choix et les technologies que nous avons privilégiés dans le projet, explique Normand Roy.»

UN CENTRE D'INTERPRÉTATION DE LA CONSTRUCTION DURABLE
Une fois complétée, la MDD entend poursuivre ses activités de sensibilisation au moyen d'une quin-

zaine de bornes interactives, accessibles dans le bâtiment, qui feront le point sur différents aspects de l'écoconstruction. Un centre d'interprétation des matériaux — une matériauthèque, présentera les nouveautés qui s'offrent à tout constructeur désireux de réduire son empreinte sur l'environnement. «Notre objectif est de faire de la MDD un guichet unique où les techniques et les matériaux à caractère écologique seront présentés et bien documentés, poursuit Normand Roy. C'est notre façon de contribuer à l'évolution des façons de faire et d'encourager des solutions qui ne demandent parfois qu'à être mieux connues pour s'imposer.»

VISITER LE CHANTIER DE LA MDD?
Vous devez vous inscrire via le site web : <http://Equiterre.org/site/mddformulaire>

FICHE TECHNIQUE DE LA MDD

Location :	Angle des rues Clark et Sainte-Catherine Ouest, juste à côté du Théâtre du Nouveau Monde
Superficie :	65 000 pieds carrés
Étages :	cinq (5)
Entrepreneur :	Pomerleau
Civil et structure :	Pasquin Saint-Jean & Associés
Architectes :	Menkès Shooner Dagenais Letourneau
Mécanique et électricité :	Bouthillette et Parizeau
Coordination LEED :	Lyse M. Tremblay éco-architecture inc.
Fournisseur du béton :	Unibéton
Quantité de béton :	environ 3 400 m ³
Membres résidents :	Équiterre, Option Consommateurs, Conseil régional de l'Environnement de Montréal, Environnement Jeunesse, Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec, Vivre en ville, Réseau des éco-quartiers, CPE Le Petit Réseau et Amnistie internationale.