

Le vendredi 19 oct 2007

40 ans de négligence

[André Pratte](#)

La Presse

Il n'y a pas de cause unique, de responsable individuel de l'effondrement du viaduc de la Concorde. L'enquête menée par la commission Johnson a permis de découvrir qu'une série d'erreurs ont été commises, de la construction du pont, en 1969, jusqu'aux plus récentes inspections, en 2004, en passant par une réparation bâclée de l'ouvrage, en 1992. Si l'une ou l'autre de ces défaillances ne s'était pas produite, le viaduc serait encore debout et cinq personnes seraient toujours vivantes.

On retient du rapport publié hier qu'à divers moments au cours de la vie de l'ouvrage, des travailleurs, des patrons et en particulier des ingénieurs (du privé comme du ministère des Transports), ont fait preuve d'incompétence et d'insouciance. Pendant la construction du pont, les barres d'armature ont été mal posées mais les ingénieurs responsables ne s'en sont pas rendu compte. On s'est même trompé de qualité de béton, là encore sans que personne ne détecte l'erreur.

Le viaduc, conçu selon une méthode innovatrice pour l'époque, devait faire l'objet d'une attention particulière. Au contraire, d'une inspection à l'autre, les ingénieurs du MTQ ont minimisé la gravité de la dégradation évidente du béton. Lorsqu'on a décidé de remplacer les joints d'étanchéité, en 1992, l'ingénieur responsable a été à même de constater le piètre état du pont. Il n'a pourtant pas jugé bon de demander une inspection plus poussée. Enfin, en 2004, quand un ingénieur du Ministère a exprimé ses inquiétudes, un collègue spécialisé en structures l'a rassuré après une inspection sommaire. Autant d'«occasions manquées», estiment les commissaires.

De toutes les recommandations faites par la Commission, la plus importante - et probablement la plus difficile à mettre en place - concerne la culture régnant au sein du ministère des Transports. Comment est-il possible, s'interrogeait hier M. Johnson, qu'un ingénieur néglige de remettre en cause le travail d'un subalterne sous prétexte qu'ils font partie du même syndicat? «L'esprit de rigueur et de discipline doit prévaloir sur tout le reste», a insisté hier le président de la commission.

Les constats de la commission Johnson mettent en évidence le ridicule des accusations lancées par Mario Dumont lors du débat des chefs le printemps dernier (et qu'il a osé répéter hier). «Votre gouvernement avait été alerté par des rapports internes du ministère des Transports», avait soutenu le chef de l'ADQ en sortant de son chapeau des notes internes datant de 2004. Or, selon la commission, le spécialiste en structures ayant inspecté le pont à cette époque a conclu, à tort, qu'il n'y avait pas de problème urgent. Lorsqu'il sera premier ministre, M. Dumont demandera-t-il qu'on lui envoie les rapports de toutes les inspections de tous les ponts du Québec? Ira-t-il lui-même inspecter chacun de ces ouvrages pour voir si les ingénieurs ont bien fait leur travail?

Ceux qui ont mis en doute l'impartialité des commissaires ont également eu tort. Ainsi, le fait que le fils de M. Couture travaille pour Dessau n'a pas empêché la commission d'adresser un blâme à l'ancêtre de cette firme d'ingénierie, Desjardins Sauriol.

Enfin, la lecture du rapport de la commission démontre amplement la grande utilité de ses travaux. N'en déplaise au syndicat des ingénieurs du gouvernement du Québec

(dont on comprend mieux les réticences aujourd'hui...), la commission a non seulement permis de comprendre l'effondrement du viaduc de la Concorde mais, grâce aux enseignements qu'on tirera de son enquête, d'autres tragédies pourront être évitées.