

Commission Johnson

Québec doit réformer l'entretien de ses infrastructures, estiment les ingénieurs

Sylvain Larocque, PC

L'effondrement du viaduc de la Concorde, à Laval, doit amener le gouvernement du Québec à réformer en profondeur le système d'entretien des infrastructures, ont plaidé hier des groupes d'ingénieurs et d'industriels devant la commission Johnson, qui en était à sa dernière séance publique.

Dans un mémoire d'une trentaine de pages déposé devant la commission, l'Ordre des ingénieurs recommande la mise sur pied d'un nouvel organisme public qui jouerait le rôle de «chien de garde» de la sécurité des infrastructures québécoises.

«L'ordre constate qu'au-delà des causes directes de l'effondrement du viaduc de la Concorde, c'est tout un système qui doit être repensé», écrit l'organisme dans son mémoire.

«Grave anomalie»

L'Ordre des ingénieurs propose aussi de corriger ce qu'il considère comme une «grave anomalie»: le fait qu'actuellement les entrepreneurs n'ont pas l'obligation de retenir les services d'un ingénieur pour surveiller la construction d'ouvrages complexes ou critiques sur le plan de la sécurité.

L'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ) est allée un peu dans le même sens en recommandant qu'on confie à ses membres la responsabilité de vérifier les plans et les calculs effectués par les firmes externes qui conçoivent des ouvrages. L'APIGQ a relevé que les firmes négligentes faisaient rarement l'objet de sanctions.

À l'heure actuelle, le ministère des Transports du Québec (MTQ) fait largement confiance aux firmes privées pour s'assurer de la conformité des travaux effectués avec les plans et devis, ce qui a fait sourciller le président de la commission, Pierre Marc Johnson, et un autre commissaire, l'ingénieur Roger Nicolet. Un haut fonctionnaire, Jacques Gagnon, a fini par dire que le ministère allait «réfléchir» au problème.

Les ingénieurs experts retenus par la commission, le MTQ et la firme qui a conçu le viaduc de la Concorde ont conclu que l'effondrement de l'ouvrage s'expliquait par une conception déficiente et une construction ne respectant pas les plans et devis. Les experts de la commission ont en outre estimé que les lacunes relevées dans l'inspection et l'entretien du pont ont contribué à la tragédie, ce que conteste le ministère.

L'accident, survenu le 30 septembre 2006, a fait cinq morts et six blessés.

Société parapublique

Hier, la Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec, composée d'associations industrielles et d'automobilistes, a aussi suggéré la création d'une société parapublique, cette fois-ci pour gérer l'entretien, la réfection et les améliorations à apporter aux infrastructures.

Selon le représentant de la coalition, Denis de Belleval, un ancien ministre péquiste des Transports, le fonctionnement actuel est digne d'un «système tribal» rompu aux cycles budgétaires et aux désirs changeants des politiciens.

Le président de l'APIGQ, Michel Gagnon, n'a par ailleurs pas raté l'occasion de réclamer une augmentation des budgets du MTQ de façon à hausser les salaires de ses ingénieurs et ainsi accroître l'intérêt de travailler au gouvernement.

Fermer le viaduc plus tôt?

Plus tôt dans la journée, dans sa plaidoirie finale, l'avocat des ingénieurs-concepteurs du viaduc de la Concorde (Desjardins Sauriol), Patrick Henry, avait soutenu que le MTQ aurait pu et dû fermer l'ouvrage dans les minutes précédant son effondrement.

Me Henry a rappelé que le MTQ avait reçu à 11h28, le 30 septembre, un appel faisant état de la chute de morceaux de béton de la structure. Peu avant midi, l'inspecteur mandaté sur les lieux avait produit son rapport et en avait avisé ses supérieurs. À 12h35, d'autres morceaux de béton sont tombés. Le viaduc s'est effondré vers 12h40.

Selon Patrick Henry, le MTQ aurait eu le temps, entre 11h28 et 12h40, de fermer le pont, de même que l'autoroute 19, qui passe en dessous. C'est ce que des experts de la commission, les ingénieurs Denis Mitchell et Jacques Marchand, auraient fait en voyant la photo que l'inspecteur a prise dans les minutes suivant la chute des premiers morceaux de béton, a avancé Me Henry.

La fermeture du pont et de l'autoroute n'aurait probablement pas empêché l'effondrement, a convenu l'avocat, mais aurait à tout le moins permis de limiter les dégâts.

Surveillance incomplète

Patrick Henry a reconnu que le devis du béton du viaduc de la Concorde aurait pu être moins confus et que la surveillance des travaux, qui incombait à Desjardins Sauriol, a été «incomplète». Il a toutefois plaidé que ces lacunes n'avaient pas pu causer à elles seules l'effondrement, répétant que le ministère avait raté plusieurs occasions de détecter les faiblesses de la structure au fil des ans.

Comme il se doit, l'avocat du MTQ, Pierre Arguin, a plutôt jeté le blâme sur les ingénieurs-concepteurs, qui ont, selon lui, mal conçu le viaduc de la Concorde et qui en ont, en plus, mal supervisé la construction.

«Il s'agit d'un événement qui ne s'était jamais produit auparavant dans le monde occidental et qui était inimaginable avant le 30 septembre 2006», a plaidé Me Arguin.

Le MTQ a précisé qu'il s'affairait actuellement à améliorer la formation de ses inspecteurs et ajouté qu'on voyait désormais «d'un oeil différent» les fissures semblables à celles observées sur le viaduc de la Concorde.

La commission d'enquête doit remettre son rapport d'ici le 15 octobre. Hier, M. Johnson a dit avoir bon espoir que ses efforts ne restent pas lettre morte, mentionnant que les travaux de la commission avaient déjà fait bouger le MTQ. Le ministère a notamment placé sous haute surveillance 135 ponts et viaducs qui avaient suscité l'inquiétude de la commission.

Illustration(s) :

Grenier, Jacques

Ce viaduc du boulevard Henri-Bourassa à la hauteur du boulevard Pie IX est frappé d'une nouvelle restriction quant à la limite de charge maximale, fixée à 20 tonnes.

© **2007 Le Devoir. Tous droits réservés.**

Numéro de document : news-20070801-LE-152095

PUBLI-C news-20070801-LE-152095

Ce certificat est émis à **Michel Gagnon** à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

Date d'émission : **2014-08-07**

Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.

