

LA PRESSE

La Presse

Actualités, mardi, 30 septembre 2008, p. A8

VIADUC DE LA CONCORDE: DEUX ANS PLUS TARD

Sécurité des nouveaux ponts et viaducs

Trop de chantiers, pas assez de vérifications

Bisson, Bruno

Il y a deux ans aujourd'hui, l'effondrement du viaduc du boulevard de la Concorde, à Laval, tuait cinq personnes, en plus d'en blesser six autres. L'onde de choc de la tragédie résonne encore au Québec. Des centaines de ponts et de viaducs sont déjà en chantier, et des milliards de dollars sont prévus au cours des prochaines années pour en réparer des milliers d'autres. Doit-on pour autant être rassurés?

Les ingénieurs du gouvernement du Québec affirment qu'ils ne sont "plus en mesure de garantir la sécurité des ponts et viaducs" en raison d'une surabondance des chantiers en activité et d'un manque d'effectifs criant pour vérifier la conformité des travaux routiers réalisés, pour l'essentiel, par le secteur privé.

Deux ans après l'effondrement du viaduc du boulevard de la Concorde, qui a fait cinq morts et six blessés, le 30 septembre 2006, à Laval, le président de l'Association des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ), Michel Gagnon, a affirmé à La Presse qu'"on n'a pas assez de personnel pour garantir que le réseau routier est sécuritaire".

"Il y a deux ans, dit-il, on prévoyait dépenser environ 1,4 milliard de dollars sur le réseau routier du Québec, cette année. Après le viaduc de la Concorde et les travaux de la commission Johnson, les prévisions de dépenses sont passées à 2,8 milliards. Cette année, on va réparer environ 700 ponts. Mais pendant ce temps-là, nous, on n'a pas un ingénieur de plus. Comment peut-on vérifier tout ce qui se passe quand la plupart des ingénieurs ne visitent même plus de chantiers? Ils n'ont plus le temps!"

M. Gagnon a avoué hier que plusieurs de ses membres craignent de plus en plus la répétition de cas comme celui du pont de la montée Fassett en Outaouais, qui sera démolie au cours des prochains jours par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Le pont de Fassett, rappelle-t-il, n'est pas une autre vieille structure en train de tomber en ruine après des années de négligence. C'est un pont flambant neuf, construit au coût d'un million de dollars, il y a un an, et qui n'a jamais servi.

Heureusement d'ailleurs, puisque le pont, édifié avec du béton non conforme aux exigences du MTQ, aurait pu s'écrouler comme un château de cartes parce que certaines parties de cette structure fabriquées lors de deux coulées de béton distinctes, n'adhéraient pas les unes aux autres.

"C'est un cas où le Ministère a été chanceux, raconte M. Gagnon. Un ingénieur du MTQ a remarqué des anomalies sur la structure lors d'une visite de chantier de routine, et il a prévenu la Direction des structures, qui a décidé d'analyser le pont. Dans ce cas-là, on a pu identifier le problème, mais rien, présentement, ne nous permet de croire qu'il n'y a pas d'autres ponts de Fassett parmi les 700 chantiers de ponts en cours, cette année."

Cela dit, M. Gagnon estime qu'à plusieurs titres, les choses s'améliorent au MTQ. Depuis la publication du rapport de la commission d'enquête sur la tragédie du viaduc de la Concorde, présidée par Pierre Marc Johnson, en octobre 2007, le MTQ a mis en oeuvre plusieurs réformes internes majeures.

Les dossiers de quelque 9000 ponts sont en voie d'être numérisés, et seront disponibles à distance pour tout

expert, peu importe où il se trouve au Québec. De même, souligne M. Gagnon, tous les nouveaux concepts de ponts proposés par des entrepreneurs doivent aujourd'hui être préalablement révisés par les experts en structures du MTQ. Les ouvrages construits pour le MTQ par des constructeurs privés doivent aussi faire l'objet d'une inspection complète, avant que le Ministère en prenne officiellement possession.

Ces changements sont tous en conformité avec les recommandations présentées le 18 octobre 2007 dans le rapport final de la commission Johnson.

Ces progrès sont "emballants" pour les ingénieurs du gouvernement, reconnaît M. Gagnon. Ils témoignent d'un souci réel du ministère des Transports, et de sa ministre, a-t-il tenu à souligner, d'éviter une autre tragédie comme celle du viaduc du boulevard de la Concorde. Les pratiques changent, les ressources financières sont disponibles.

"Il ne nous manque que du monde pour les mettre en pratique", dit le syndicaliste.

La Direction des structures du MTQ compte une quarantaine d'ingénieurs, précise M. Gagnon, et le Ministère compte sur moins de 200 professionnels spécialisés en ponts et viaducs, pour tout le Québec.

Au printemps dernier, lors d'une commission parlementaire, la ministre Boulet a elle-même reconnu qu'il faudra engager environ 200 professionnels pour constituer une "Agence québécoise des structures" qui est au coeur des réformes proposées par le MTQ en réponse au rapport de la commission Johnson.

Les ingénieurs civils étant très en demande, en cette période de redressement des infrastructures publiques, le recrutement est toutefois extrêmement difficile, parce que le secteur public ne peut pas rivaliser en termes de salaire et de conditions, avec les firmes privées, qui sont aussi désespérément à la recherche de main-d'oeuvre spécialisée afin de tirer profit de contrats publics, qui se chiffrent aujourd'hui en milliards de dollars.

Encadré(s) :

"L'APRÈS-CONCORDE"

30 septembre 2006

Le pont d'étagement du boulevard de la Concorde construit en 1970 au-dessus de l'autoroute 19, s'effondre subitement. Cinq personnes sont tuées sur le coup. Six autres sont blessées. Le Québec tout entier est secoué.

3 octobre 2006

Création de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde. L'ex-premier ministre du Québec, Pierre Marc Johnson, est nommé à sa présidence, secondé par deux ingénieurs de grand renom, Armand Couture et Roger Nicolet.

21 au 25 octobre 2006

Démolition des viaducs de la Concorde et De Blois.

Octobre à décembre 2006

Des dizaines de ponts à Joliette, Chertsey, Saint-Alphonse-de-Granby, Magog, et ailleurs, sont fermés sans délai au moindre signe de fatigue.

10 avril 2007

Début des audiences de la commission Johnson.

13 juin 2007

Ouverture du nouveau viaduc du boulevard de la Concorde, à Laval.

4 juillet 2007

Coup de théâtre. À la reprise des audiences de la commission d'enquête, Pierre Marc Johnson annonce que des recherches, réalisées en cours de mandat "ont mis en évidence des facteurs de risques qui sont susceptibles de s'appliquer à d'autres ouvrages et à d'autres ponts que ceux de la Concorde et De Blois".

Cet avis déclenche une opération d'inspection spéciale, sans précédent, sur 135 "ponts à dalles épaisses pleines sans armature anti-cisaillement, qui présentent des signes de dégradation de béton". L'opération prendra huit mois au ministère des Transports du Québec (MTQ).

Au moins 28 des ponts inspectés, soit une moyenne d'un pont sur cinq, devront être remplacés ou démolis à court ou moyen terme. Dans une majorité des cas, les travaux sont déjà prévus avant la fin de 2009.

18 octobre 2007

Publication du rapport de la commission Johnson qui blâme sévèrement le MTQ, ainsi que les ingénieurs et les constructeurs de l'époque. Le rapport présente 17 recommandations pour éviter la répétition d'événements similaires. La principale invite Québec à lancer un grand chantier de 10 ans et d'au moins 5 milliards (500 millions par année) pour relever le nombre des ponts en bon état d'environ 50%, actuellement, à 80%, comme dans la plupart des États américains.

19 octobre 2007

Réponse du MTQ au rapport Johnson. La ministre Julie Boulet propose de créer une "agence des structures routières", responsable de tous les ouvrages d'art routiers de la province, plus de 9000 ponts et viaducs provinciaux et municipaux. La ministre Boulet annonce des investissements de 3,5 milliards en quatre ans, première tranche d'un "plan de redressement" de 15 ans. Cette année, plus de 840 millions seront investis dans 703 chantiers prévus par le MTQ.

Au 1er août dernier, plus de 100 ponts des réseaux routiers provinciaux et municipaux étaient destinés à un remplacement complet, d'ici 2013.

Illustration(s) :

Le Droit

Le pont Fassett, édifié avec du béton non conforme aux exigences du MTQ, aurait pu s'écrouler comme un château de cartes. Il sera démolé au cours des prochains jours.

Brault, Bernard

Le nouveau viaduc a été rouvert le 13 juin 2007.

Roberge, Alain

Les ouvriers s'affairent sur le chantier du viaduc.

Skinner, Robert

Le viaduc de la Concorde s'est effondré le 30 septembre 2006.

© 2008 La Presse. Tous droits réservés.

Numéro de document : news-20080930-LA-0012

PUBLI-C news-20080930-LA-0012

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

Date d'émission : **2008-10-01**

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.