

Publié le 04 octobre 2016 à 05h00 | Mis à jour le 04 octobre 2016 à 05h00

Viaduc de la Concorde : avons-nous appris de nos erreurs ?



« Dix ans après l'effondrement du viaduc de la Concorde, les recommandations de l'APIGQ restent les mêmes : le gouvernement doit offrir des salaires compétitifs pour attirer et retenir des ingénieurs expérimentés et de haut niveau au sein du MTQ », écrit l'auteur.

Photo Robert Skinner, Archives La Presse

Michel Gagnon, ing.

Président, Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec

Il y a dix ans, le 30 septembre 2006, le viaduc de la Concorde s'effondrait, tuant cinq personnes et faisant six blessés. Une commission d'enquête, présidée par Pierre Marc Johnson, a été créée pour établir les causes de la tragédie et faire des recommandations pour éviter des accidents similaires dans le futur.

Le rapport Johnson a déterminé clairement le rôle désolant joué par une firme d'ingénierie privée ayant participé à la conception et à la surveillance des travaux du viaduc.

L'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ) a participé aux travaux de la Commission comme intervenant et a produit un mémoire. L'APIGQ y proposait, entre autres, que l'expertise au sein du ministère des Transports soit accrue et que le partage des responsabilités avec les firmes de génie soit

limité pour permettre un meilleur suivi et un meilleur contrôle des mandats.

L'APIGQ n'a pas été seule à faire pression sur le gouvernement sur cet enjeu. En effet, à la suite du rapport Duchesneau, Michelle Courchesne, lorsqu'elle occupait le poste de présidente du Conseil du Trésor, et Pierre Moreau, alors ministre des Transports, se sont tous deux prononcés en faveur de l'augmentation de l'expertise interne au sein du MTQ. Toutefois, ces demandes ont été faites en vain, puisque le gouvernement n'a pas réussi à pourvoir les nouveaux postes au sein du Ministère en raison de conditions salariales moins séduisantes que celles offertes dans les firmes de génie privées et dans les administrations publiques comme Hydro-Québec.

Le sujet de l'expertise interne au MTQ a refait les manchettes à la suite des différents scandales du domaine de la construction au Québec.

En effet, lors du dépôt de son rapport, la commission Charbonneau a fait 60 recommandations et la 23^e est une demande claire au gouvernement du Québec d'augmenter le niveau d'expertise interne au MTQ. Toutefois, malgré la mise en oeuvre d'une vingtaine de recommandations de la commission, le gouvernement refuse toujours de se pencher sur la question de l'expertise interne au sein du ministère des Transports.

LES RECOMMANDATIONS RESTENT LES MÊMES

Dix ans après l'effondrement du viaduc de la Concorde, les recommandations de l'APIGQ restent les mêmes : le gouvernement doit offrir des salaires compétitifs pour attirer et retenir des ingénieurs expérimentés et de haut niveau au sein du MTQ.

Le gouvernement doit agir en ce sens pour permettre au MTQ de réduire les coûts de la sous-traitance et d'obtenir les ressources financières et humaines pour mener à bien sa mission. Ces actions permettront au gouvernement de limiter sa dépendance aux firmes privées, de prévenir la corruption et la collusion et d'assumer la pleine responsabilité des projets d'infrastructures routiers au Québec.

© La Presse, ltée. Tous droits réservés.