

Cafouillage de l'autoroute 13

A-t-on vraiment appris des erreurs du passé ?

Par Bernard Gauthier

Photo © Adobe Stock - Tomasz Zajda



Seul l'avenir le dira. Dans le rapport publié en mai dernier sur les événements survenus sur l'autoroute 13 en mars 2017, l'auteur Florent Gagné pointe du doigt la Sûreté du Québec et le ministère des Transports pour avoir failli à leurs responsabilités. Dans les semaines qui ont suivi, le ministère des Transports a accéléré son programme de mise en place de GPS sur l'ensemble de ses déneigeuses. L'objectif est de suivre les véhicules en temps réel et de réagir promptement.

Ce premier pas va-t-il dans la bonne direction ? Au Ministère, il n'y a pas de doute. « Il s'agit d'un outil pour obtenir un maximum d'informations afin d'obtenir un portrait global sur le terrain. La télémétrie véhiculaire est l'un de ces moyens. L'événement de la 13 a été pris extrêmement au sérieux. Plusieurs des recommandations visaient la capacité d'intervention en mesure d'urgence, ce qui a donné naissance à une direction générale de la sécurité civile et de la veille opérationnelle. Nous sommes en train de déployer de nouvelles façons de faire et des procédures pour qu'un tel événement ne se reproduise plus », indique Sarah Bensadoun, porte-parole, ministère des Transports.

La pose de GPS sur les déneigeuses représente un investissement de 2 M\$. Bien que ce projet ait démarré avant les

événements de mars 2017, la cadence a augmenté depuis. En février dernier, 6 déneigeuses sur 10 en étaient équipées. « Nous voulons suivre les conditions routières en temps réel comme le nombre de camions sur un tronçon donné et la nature des opérations. Les patrouilleurs peuvent également suivre les opérations en direct », selon Sarah Bensadoun.

À l'Association canadienne des automobilistes (CAA), on se réjouit des conclusions du rapport. L'organisme souhaite ainsi que les automobilistes ne soient plus pris en otage en raison de problèmes de communication. « Les tempêtes de neige au Québec, ce n'est pas la première fois que nous en avons et cette situation n'aurait jamais dû se produire. Il faudra voir maintenant si tout ça sera bien efficace. Nous sommes à l'affût et on rappelle aux au-

tomobilistes de toujours bien évaluer la nécessité de prendre la route au moment d'une tempête. », précise Annie Cloutier, porte-parole, CAA.

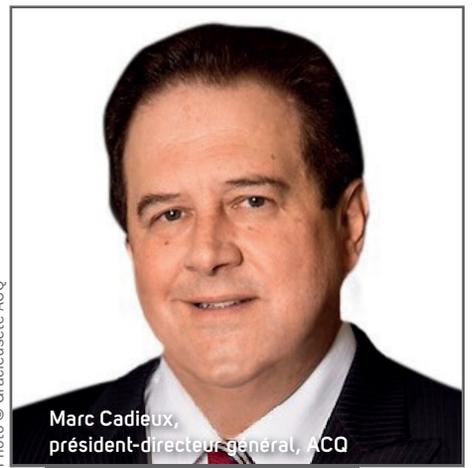
Il n'y a pas seulement des centaines d'automobilistes qui sont restés coincés, mais aussi des semi-remorques. Et pour l'Association du camionnage du Québec (ACQ), les conclusions du rapport démontrent qu'il y avait des lacunes ce soir-là. « Ce rapport permet de faire un arrêt dans le temps pour observer les lacunes et apprendre à mieux faire à l'avenir pour ne pas revivre un tel événement. L'ACQ prend bonne note des nombreuses recommandations, de ses constats, des mesures qui ont été prises et de la reconnaissance des lacunes. », soutient Marc Cadieux, président-directeur général, ACQ.



Annie Cloutier,
porte-parole, CAA



Sarah Bensadoun, porte-parole,
ministère des Transports.



Marc Cadieux,
président-directeur-général, ACQ

Quant à la question de savoir si les premiers poids lourds de la file auraient pu être remorqués pour permettre aux automobilistes de circuler, l'ACQ dit que l'industrie réagit très mal à certains réseaux de remorquage exclusifs. Pourquoi ? Parce que, dit-il, plusieurs mauvaises expériences sur une facturation très élevée ont été notées. « Des situations m'ont été rapportées à l'égard de frais exagérés en matière de remorquage. C'est très préoccupant. Les transporteurs ne peuvent pas faire appel à leur service de remorquage dans les réseaux exclusifs lorsqu'ils sont interpellés. On n'a pas le choix et on doit composer

avec celui qui se présente », ajoute Marc Cadieux.

À l'ACQ, ce qui est clair, c'est qu'il y a eu déficience dans l'entretien de l'autoroute 13, que la tempête aurait pris une ampleur et que l'entrepreneur a rapidement été dépassé par la situation. « Pourtant, « d'autres voies rapides comme la 720 et la 40 auraient pu être touchées. Ce qui ne fut pas le cas. », dit Marc Cadieux. Dans son rapport, Florent Gagné propose 28 recommandations qui visent, pour la plupart, à renforcer la capacité des deux organisations à se mobiliser lorsque survient un événement qui demande une action urgente.

« La tempête de neige du 14-15 mars dernier a permis de constater l'importance des moyens que peut déployer le Ministère, la persévérance de son personnel, mais aussi les limites de sa démarche de sécurité civile. La tradition de débriefage et des suivis de recommandations permettent au Ministère de raffiner ses mécanismes de réponses aux situations d'urgence récurrentes. Cette pratique s'apparente à se préparer aux événements passés. Le défi consiste plutôt à se préparer aux événements futurs, à ces événements dits imprévisibles », conclut le rapport. ■



TRUCKPRO

VOTRE CAMION. NOTRE PRIORITÉ.

NOTRE PROGRAMME DE FACTURATION CENTRALISÉE AUSSI SIMPLE QUE 1-2-3-4



1

VOTRE CHAUFFEUR SE PRÉSENTE
à l'un de nos centres de services;



3

NOTRE CENTRE DE SERVICES EFFECTUE
LA RÉPARATION OU L'ENTRETIEN;



2

NOTRE CENTRE DE SERVICES, AVANT
D'EFFECTUER LES RÉPARATIONS,
CONTACTE VOTRE RÉPARTITEUR
afin de recevoir un numéro d'autorisation
pour effectuer les travaux;



4

À LA FIN DU MOIS, VOUS RECEVEZ UNE
SEULE FACTURE
avec tous les services (entretiens et réparations)
dont vous avez bénéficié dans notre réseau.

Contactez votre centre de services pour plus d'information sur le programme. www.truckpro.ca