

# Spécial verglas

# L'ÉQUIPE

JOURNAL DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS



## DU TRAVAIL BIEN FAIT... ET UN PEU PLUS

par Denis Dion

**Durant ce qui est désormais connu comme étant l'Opération Verglas, il a été question de rétablir le courant électrique, de distribuer de la nourriture et des cordes de bois, d'héberger des sinistrés et de leur verser une compensation pour les inconvénients qu'ils avaient subis. Les mots pylône et génératrice ne suggéreront plus les mêmes images. Et sans doute que, pour une génération, évoquer le verglas donnera encore quelques frissons à nos concitoyens de la Montérégie, de Montréal, de l'Outaouais, de l'Estrie, et de quelques autres régions, c'est-à-dire à plus de la moitié de la population du Québec.**

### Mais qu'en est-il des transports?

On a bien entendu parlé, durant les premiers jours de la catastrophe, des routes fermées ou menacées de fermeture, ou encore des panneaux de signalisation à déglacer. Mais rarement, par la suite, il a été question des transports lorsque la télévision ou les journaux donnaient la

liste des problèmes qui étaient encore à régler pour que le verglas et ses conséquences deviennent vraiment chose du passé.

Pourtant, nous le savons, le verglas a menacé le réseau routier et la sécurité de la circulation. Mais jamais les automobilistes, les camionneurs n'ont été en danger; et

quand on avait besoin de la route pour acheminer biens et services aux sinistrés, on trouvait toujours un moyen pour que «ça passe». Si on n'en a pas fait beaucoup de cas dans les médias, c'est peut-être parce qu'au ministère des Transports on avait plus de solutions que de problèmes à raconter.

Et parce qu'au ministère des Transports le travail a été bien fait et un peu plus, les médias étant ce qu'ils sont, ça n'a pas fait la manchette.

L'Équipe n'étant pas, vous le savez, un média comme les autres, nous avons décidé que le travail bien fait méritait qu'on en parle. Surtout quand il a été bien fait au cours de quarts de travail de douze à dix-huit heures. Surtout quand ceux qui accomplissaient ces longues heures de travail se retrouvaient bien souvent dans la situation de sinistrés, eux aussi, en rentrant à la maison. Surtout quand on a accompli le travail dans un esprit d'entraide et avec ingéniosité. Surtout quand on a atteint des objectifs non pas spectaculaires, mais plutôt cruciaux, comme assurer la sécurité des usagers de la route et faciliter l'intervention de la Sécurité civile, qui avait besoin du réseau routier pour agir. D'autant plus qu'après avoir redonné aux usagers un réseau routier supérieur sécuritaire, les tra-

vailleurs de Transports Québec sont allés donner un coup de main aux municipalités et à l'Organisation de la sécurité civile du Québec.

Des milliers de Québécois et de Québécoises ont aidé les populations touchées à passer au travers de la pire catastrophe naturelle que le Québec ait connue. Au Ministère, nous avons fait notre part: cette édition spéciale de notre journal rappelle comment, et rend hommage à des hommes et à des femmes qui ont tout simplement accompli leur boulot... mais dans conditions et des circonstances qui ont fait que leur tâche n'était pas ordinaire.

Lorsque vous lirez les pages qui vont suivre, vous les verrez et vous les entendrez raconter leurs expériences. Les journalistes de L'Équipe ont rencontré beaucoup de personnes. Des contraintes rédactionnelles nous empêchent de publier tous les commentaires et toutes les photos que nous avons recueillies. Mais, à travers ceux et celles qui s'expriment ici, vous pourrez sans doute reconnaître tous les autres. Ensemble, vous avez fait de l'Opération Verglas une autre occasion de montrer qu'au ministère des Transports, le service au citoyen n'est pas une idée abstraite. Puisse cette édition spéciale de L'Équipe être un témoignage à la hauteur de ce que vous avez accompli. ▲

## Journal de givre

Plusieurs d'entre nous ont tenu à garder en mémoire les événements survenus durant l'Opération Verglas. C'est le cas, notamment, de M. Guy Laplante, ingénieur à la Direction de l'Est-de-la-Montérégie, qui a rédigé un journal personnel relatant les événements qui ont été portés à son attention entre le 5 et le 14 janvier 1998. Comme il était impossible de reproduire intégralement le journal de M. Laplante, nous vous en présentons quelques extraits, que vous retrouverez au fil des pages de cette édition spéciale de L'Équipe.

### Jedi 8 janvier 1998

Les équipes ont travaillé toute la nuit, dans des conditions difficiles. Au petit matin, le bilan du travail fait, 15% des structures de signalisation avaient plus ou moins bien été déglacées. Devant l'ampleur de la tâche, on convient de reprendre le travail dès 10 h.

Vers 1 h 55, la Sûreté du Québec de Sainte-Julie rapporte la première chute de lignes électriques, sur la route 229 au sud de l'autoroute 20. À 7 h 15, la route 116 à Saint-Basile-le-Grand est fermée à cause de la chute de fils électriques, et ensuite la route 112 à Chambly, pour la même raison. Vers 8 h, un arbre tombe sur la route 223 à Saint-Marc-sur-Richelieu, près de l'auberge Handfield. À 7 h 45, on rapporte que les fils à

haute tension sont à 18 pieds de l'autoroute 30, entre les montées Picardie et Barronnie. Ce qui devait arriver arriva, vers 10 h 40, treize pylônes s'écroulent, paralysant d'un seul coup les autoroutes 20 et 30 à Boucherville. Vers 14 h, le pont Victoria, fermé depuis le 6, est ouvert aux heures de pointe dans une direction. À 15 h, un fil électrique obstrue la route 229 à la hauteur du ruisseau du Nord à Saint-Mathieu-de-Beloil. À 18 h, un fil électrique est tombé sur l'autoroute 20 Ouest près de la Grande-Allée. À 20 h 30, une ligne électrique menace la sécurité du Grand Rang à Saint-Denis. À 20 h, une autre ligne à haute tension s'écrase sur l'autoroute 20, entre le chemin du Fer-à-Cheval et la rue Bernard-Pilon à Sainte-Julie.

Pendant ce temps, les équipes de déglacage ont repris le travail, tandis que d'autres doivent se presser pour fermer les routes. Devant l'ampleur de la catastrophe, les responsables font le nécessaire pour obtenir d'autres centres de services le renfort nécessaire. Malgré le vent, la pluie, le grésil et une température de -4 °C, le déglacage se poursuit tant bien que mal, on fait ce qui nous semble le plus urgent. Vers 22 h, les équipes sont épuisées, n'ayant bénéficié que de 4 ou 5 heures de repos en 39 heures. Certains travailleurs sont remplacés par des forces nouvelles, et ils quittent le travail encouragés par l'arrivée prochaine de ces renforts.

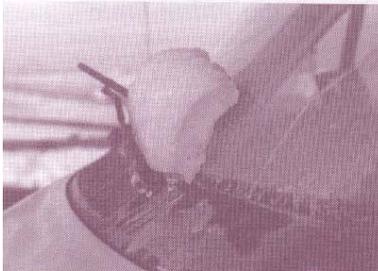
### Vendredi 9 janvier 1998

Le verglas a cessé vers 5 h. À 2 h 20, on rapporte que des fils électriques pendent sur la route 223, à la hauteur de l'île Coyer. Hydro-Québec nous informe à 2 h 20 que les fils qui bloquaient la route 116, à Saint-Basile-le-Grand, ont été enlevés :

la route peut être rouverte. À 7 h 20, le pont Victoria doit être fermé. Une nouvelle ligne à haute tension s'écrase, cette fois sur la route 132 entre la rue Général-Vanier et la route 229, à 7 h 40. Les inondations sont de plus en plus nombreuses. À 11 h, la route 202 entre Bedford et Pike River est fermée; puis l'autoroute 15, sous la voie ferrée à Candiac, est fermée à 11 h 15.

À 11 h 20, le Centre de services de Boucherville est en panne de courant; la génératrice prend la relève. À l'heure du midi, c'est au tour de l'état des routes, à Montréal, d'être plongé dans le noir. Vers 14 h 05, le pont M<sup>re</sup> Langlois, à Valleyfield, est fermé. M. Pierre Sylvestre nous informe à 15 h 05 que la Direction de l'Est-de-la-Montérégie vient de subir une panne de courant et que l'équipe de coordination déménage au CS de Boucherville. À 15 h 06, l'autoroute 30 doit être fermée entre l'autoroute 10 et la Grande Allée à cause de la chute d'une ligne à haute tension. En fin d'après-midi, la sûreté municipale de Saint-Hubert a dû fermer le chemin Chambly et la route 112, entre le boulevard Mountainview et l'autoroute 30 à la suite de la chute d'une autre ligne à haute tension. Heureusement, l'autoroute 20 a pu être rouverte en direction de Québec vers 15 h 20, et de Montréal à 16 h 45.

Suite à la page 3



Échantillon éloquent de la glace accumulée sur les structures tubulaires de supersignalisation.



Un petit aperçu des dégâts...

Volume 28

Spécial verglas

Avril 1998

Sommaire

La fierté du devoir accompli

Une solidarité à l'épreuve des intempéries

Des routes... tout simplement AT

El Niño se supersignalise

Merci au «soldat inconnu»

Un pont couvert... de glace

Quand notre expertise dépasse les frontières

Quand c'est le système «D» qui s'impose

Quand la nature en prend pour son rhume...

Et la coordination ministérielle des mesures d'urgence alors?

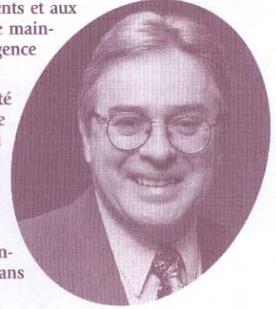
## Mot du ministre des Transports



Pour une deuxième fois, des conditions climatiques exceptionnelles auront mis à l'épreuve l'efficacité, la compétence et la générosité des travailleurs du ministère des Transports. Au nom des populations touchées par la tempête de verglas, en mon nom et en celui des membres du Cabinet, et au nom du gouvernement, je tiens à vous exprimer ma profonde reconnaissance pour votre inestimable contribution au service de nos concitoyens et concitoyennes qui ont eu à vivre ce pénible événement. Grâce à votre implication, il a encore une fois été possible de prouver l'efficacité et l'efficacité du ministère des Transports en période de crise. Laissez-moi vous remercier et vous féliciter pour cet autre chantier que vous avez su mener à bien.

*Jacques Brassard*  
JACQUES BRASSARD

## Mot du sous-ministre des Transports



Au moment où le verglas recouvrait le sud-ouest du Québec et y provoquait une panne majeure d'électricité, accompagnée de dommages importants aux bâtiments et aux arbres, de nombreux employés du ministère des Transports ont permis de maintenir en fonction le réseau routier du Québec. Grâce à eux, les équipes d'urgence ont pu avoir accès aux secteurs sinistrés pour remettre les choses en marche.

Pour ce faire, certains d'entre vous ont, à raison de 12 heures par jour, exécuté leurs tâches habituelles, tout en subissant, avec leur famille, la situation de sinistrés. D'autres ont quitté leur région pour donner un coup de main là où leur effort était nécessaire, malgré les dangers et les difficultés. Certains ont travaillé dans l'ombre, dans le réseau d'aide et de communication mis sur pied par la Sécurité civile pour gérer la crise. Plusieurs ont, à titre individuel, fourni temps, argent et hébergement pour aider des personnes dans le besoin.

Votre savoir-faire et votre efficacité m'avaient déjà émerveillé au moment de l'inondation et de la reconstruction au Saguenay. Votre dévouement et votre solidarité dans la crise du verglas suscite à nouveau mon admiration.

Je m'associe donc avec joie à cet hommage qui est rendu à tous ceux et celles qui ont mis l'épaule à la roue pour faciliter la gestion de cette crise.

*André Trudeau*  
ANDRÉ TRUDEAU

## LA FIERTÉ DU DEVOIR ACCOMPLI

par Denis Dion



*«J'espère que ça reviendra pas. Mais je pense qu'il faut vivre ça une fois dans sa carrière».*  
Camille Roy,  
du CS  
d'Ormstown.

**Ça peut sembler contradictoire : on espère ne plus jamais revivre un événement comme la tempête de verglas de 1998 et, en même temps, on dit presque on aurait manqué quelque chose si on ne l'avait pas vécue. Cela s'explique sans doute par le fait que les collègues qui ont participé à l'Opération Verglas ont souvent connu des expériences très intenses, et qu'en plus ils en sortent avec le sentiment du devoir accompli.**

Étonnant, diront certains, qu'aucun employé du Ministère n'ait été blessé sérieusement durant ces journées passées dans l'enfer de glace. «Il y a un arbre qui est tombé à 50 m devant mon camion», raconte Camille Roy, du C.S. d'Ormstown. «Ça a éclaboussé, on aurait dit une explosion.»

Partout, on le sait, les journées ont été longues. La norme, c'était le quart de travail de 12 heures, mais bien souvent, on en faisait plus. «La journée commençait à 7 h et se terminait à 3 h du matin.

de génératrices au CS de Saint-Hyacinthe, qui a littéralement dormi «avec» ses génératrices.

Il y avait aussi des sinistrés qui allaient aider, même s'ils laissaient derrière eux une famille sans électricité. C'est le cas de Michel Jetté, du Centre de services d'Anjou, qui a été privé de courant pendant trente-deux jours. Habitant sur la Rive-Sud, le général (c'est ainsi qu'on le surnommait) a bravé les intempéries pour se présenter au travail tous les matins et faire dix-huit heures par jour.

Et on doit dire encore que l'heure des repas était souvent un problème, dans une région privée de courant électrique. «Les gars tra-

Napierville, Claude Beaulieu et ses collègues nous ont raconté des histoires semblables.

### Le service au citoyen? Tu parles!

Et puis, il y eu le service à la population, qui a été une source de satisfaction, voire une raison d'être fier. En aucun moment les routes du réseau supérieur n'ont été fermées à cause de la glace. «Si on rentrait pas au travail, nous a dit Denis Gervais, du CS de Richmond, c'est la vie du monde qui était en jeu. S'il y avait eu un incendie, c'aurait été essentiel que les pompiers puissent passer.»

Dans bien des cas, le dévouement des employés du Ministère a été récompensé par l'attitude des usagers du réseau routier. «Les gens savaient qu'on travaillait pour eux autres, a constaté Michel Marchand, du CS de Vaudreuil, ils étaient courtois». «On klaxonnait et on envoyait la main aux employés du Ministère pour les encourager», rapporte Rémy D'Auteuil, du CS de Napierville.

### Souvent, c'était pas plus drôle à la maison...

Le service à la population était assuré, on l'a vu, un peu partout, alors que les travailleurs et travailleuses étaient eux-mêmes touchés par les pannes de courant. «J'ai vu des gens sinistrés qui ne pensaient pas aux problèmes de la maison, témoigne Pierre Gosselin, de la Direction

territoriale de l'Ouest-de-la-Montérégie, des gens qui se sont oubliés pour le bien de la communauté.» C'est un commentaire que nous avons entendu dans toutes les régions où nous avons fait des entrevues.

Et pourtant, la vie à la maison (ou ce qu'il en restait entre les quarts de travail de 12 heures) n'était pas beaucoup plus drôle que le boulot, puisque la situation des employés du Ministère ne différait pas de celle de leurs concitoyens des zones sinistrées. «T'as pas d'argent; t'as pas d'eau chaude; t'as pas de bouffe; t'as pas de lumière; t'as plus d'huile à lampe, plus de piles pour les petits appareils... et il faut que tu déglaces ton véhicule quatre fois par jour. Après une semaine dans un sac de couchage, tu commences à trouver ça long.»

Le domicile de Jocelyn Jeanson, du CS de Richmond, pour donner un exemple parmi tant d'autres, a été privée d'électricité durant 28 jours. Sur le territoire du CS de Napierville, la panne a duré du 6 au 25 janvier, situation qui a prévalu à plusieurs endroits en Montérégie. C'est pourquoi on a souligné si souvent que beaucoup d'hommes et de femmes du Ministère ont eu le mérite de faire leur travail bien qu'ils aient eux-mêmes été sinistrés.

Faire son devoir, c'est déjà bien. L'accomplir dans un chantier de glace, paradoxalement, il semble que ça réchauffe la fierté! ▲

### Tu travailles dans le noir et tu entends les branches qui craquent

Les conditions de travail, tout d'abord, étaient particulières. Des gens habitués à des tempêtes de neige ont été confrontés à des réalités tout aussi nouvelles qu'inquiétantes, dans bien des cas. «Tu travailles la nuit, il fait noir, sauf pour la lumière des flashes bleus, c'est spécial», raconte Robert Pilon, du Centre de services de Vaudreuil. Son collègue Réjean Gagné, du CS de Richmond, a vécu des expériences similaires, à quelques centaines de kilomètres de distance. «Les premiers arbres qui cassaient, nous a-t-il dit, c'était comme le bruit d'un coup de fusil. Au pont de la rivière Noire, je pensais que je me faisais attaqu-



*«On klaxonnait et on envoyait la main aux employés du Ministère pour les encourager», rapporte Rémy D'Auteuil, du CS de Napierville.*

Tu dormais 3 ou 4 heures avec ta pagette qui sonnait 3 fois, et tu recommençais.» Certains collègues ont fait dix nuits de suite comme ça. Par exemple, Rémy D'Auteuil, mécanicien au CS de Napierville affecté à la réparation

vaillaient 12 heures, nous a-t-on rapporté au CS de Vaudreuil, et y avait pas d'endroit pour dîner, sauf un restaurant, à la sortie 17 de l'autoroute 40, alimenté en électricité par une génératrice grimpée sur un fardier». Au CS de

## L'ÉQUIPE

Volume 28, spécial verglas, avril 1998

Ce numéro spécial de L'Équipe sur le «verglas» survenu à l'hiver 1998 et qui a affecté diverses régions du Québec est produit en hommage à tous les collègues de Transports Québec.

Directeur des communications : Pierre Fabi  
Chef du Service des activités de communication : Louis Maranda  
Révision linguistique : Diane Lamonde

Supervision graphique : Jean-Pierre Tremblay  
Conception et infographie : Ose Design  
Impression : Imprimerie Le Renouveau inc.

L'Équipe  
700, boul. René-Lévesque Est, 27<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1  
Téléphone : (418) 643-6860

Courrier de 2<sup>e</sup> classe  
Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0704-4402  
Tirage : 6900



# UNE SOLIDARITÉ À L'ÉPREUVE DES INTEMPÉRIES

par Caroline Girard et Esther Trotter

**C'est préparés à toute éventualité et le sac à dos léger que des employés des autres régions ont quitté le doux confort de leur foyer pour aller prêter main-forte aux collègues qui vivaient au cœur de la zone de verglas.**

Il fallait de l'aide : dans les zones touchées par la tempête, la tâche était trop grande pour réussir à l'accomplir avec les équipes en place. Des appels sont lancés, et voilà, le tour est joué : les rangs

taient que lorsque ce qu'elles déglacèrent était parfaitement déglacé», explique Jean Croisetière, chef du CS d'Anjou.

L'adaptation à de nouveaux collègues de travail s'est faite tout à fait naturellement pour la plupart des employés. Il paraîtrait que «dans une situation d'urgence, où l'on doit vite s'organiser et agir, on le fait même avec des gens qu'on n'a jamais vus». De plus, nous a dit M. Croisetière, «un climat d'entraide extraordinaire s'est créé, il n'y avait plus de compétition entre les CS et les DT des autres villes, tous formaient un groupe uni, on aurait dit une grande famille». Louis Archambault, du CS de Maniwaki, nous a confié : «Moi je me suis porté volontaire, pas par obligation, mais en ayant à l'esprit d'aider les régions sinistrées.»

La beauté du geste prend tout son sens quand on sait que ces renforts s'en allaient dans le noir et le froid pour travailler en moyenne 15 heures par jour, et retourner ensuite à des kilomètres de là pour dormir un peu puis recommencer quelques heures plus tard. Comme nous le disait Irène Beaudoin, du CS d'Anjou, on a eu certaines difficultés à louer tous les gens : «On a dû en héberger jusqu'à Trois-Rivières, parce qu'il n'y avait plus de places disponibles par ici.»

La générosité en a poussé certains à offrir l'hospitalité à des confrères qui leur étaient tout à fait étrangers, alors que d'autres s'échangeaient génératrices et congélateurs. Le mot d'ordre : entraide !

## Des alliés externes efficaces !

D'autres joueurs se sont joints au Ministère dans sa lutte contre le verglas. En effet, l'entreprise privée a fourni de l'équipement et de la machinerie, et ses opérateurs et ouvriers ont été d'un précieux secours, selon les dires des employés du Ministère. De plus, la SAAQ a offert ses véhicules et son personnel pour aider à ralentir la circulation et faciliter ainsi la fermeture de routes, ce qui a permis d'éviter des accidents qui auraient pu être tragiques. Cela a été le cas notamment sur le territoire du CS de Vaudreuil. La SAAQ a aussi trouvé des génératrices pour les centres de coordination des mesures d'urgence des CS et des DT qui en éprouvaient le besoin. On ne peut passer sous silence la contribution de l'armée qui a dépêché des troupes prêtes à combiner leurs forces à celles du Ministère. Les militaires ont entre autres choses aidé à la construction de l'abri du pont Victoria (voir page 4).

## Des occasions... inattendues !

Malgré la fatigue et les longues heures de travail, l'Opération Verglas a représenté pour certains employés du Ministère une chance de faire plusieurs rencontres fort intéressantes. Selon Georges Leblanc, du CS d'Anjou,

## LE 9-1-1 DE L'ÎLE DE MONTRÉAL !

par Caroline Girard

**Le Centre de services de la gestion de la circulation (CSGC), à Montréal, a largement démontré, pendant l'Opération Verglas, son efficacité en matière de gestion et de recherche d'information.**

Comme le disait André Marcotte : «Le CSGC a été un centre nerveux où on assemblait l'information de première main, on en faisait la coordination et on la diffusait ensuite aux intervenants concernés». Le vendredi 9 janvier, alors que la crise du verglas atteignait son point culminant et que le centre-ville était plongé dans le noir, le CSGC est devenu le «quartier général» de l'organisation des mesures d'urgence à la Direction de l'Île-de-Montréal. De là, le directeur et les chefs de service coordonnaient l'ensemble des interventions réalisées par la Direction. Tout en étant une vraie petite mine de renseignements, le CSGC a agi avec exactitude et rapidité tout au long de l'opération.



André Marcotte

Pour sa part, Jean-Philippe Dion, qui est contrôleur principal du CSGC sur Crémazie, gérait en quelque sorte l'information transmise sur les panneaux à messages variables. Lorsque l'utilisation de ceux-ci était impossible en raison des pannes d'électricité, on a trouvé une solution de rechange très imaginative : des remorques avec génératrices pour diffuser l'information sur les panneaux, devenus «mobiles» Claude Pigeon, le contrôleur principal du CSGC au tunnel Ville-Marie, a dû, entre autres choses, improviser et trouver un moyen efficace et rapide pour transmettre les renseignements sur l'état des routes : il a acheminé l'information par modem vers Québec! C'est également lui qui a assuré la logistique et la coordination des activités permettant le transport d'une locomotive utilisée comme génératrice par le centre communautaire de Boucherville.

«Comme partout ailleurs au Ministère, on a agi proactivement face au verglas; on a donc très bien maîtrisé notre réseau routier», a indiqué André Marcotte. De plus, celui-ci croit que le CSGC a démontré qu'il pourrait éventuellement devenir le centre de coordination régional des mesures d'urgence pour le territoire de l'Île-de-Montréal : «On est bien installé, on est prêt à réagir rapidement en situation d'urgence, et ça, c'est important», a-t-il conclu. ▲

Suite de la page 1

Journal de givre

Vendredi 9 janvier 1998 ...

À la suite d'accidents causés par la chute de glace, les autorités des ponts Jacques-Cartier et Champlain décident de fermer le pont Champlain en début d'après-midi et le pont Jacques-Cartier à 18 h 45. Il ne reste que le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et le pont Mercier pour quitter l'île de Montréal vers le sud.

Il a plu presque toute la journée, et le mercure est passé de -4 °C à 5 h à +1 °C à minuit. Toute la journée, le CS de Boucherville a bourdonné d'activité. Dès mon arrivée, à 7 h, on vit plusieurs véhicules, dont les grues nacelles, tapissant le stationnement à l'entrée principale. Les équipes de déglacage s'ébranlent chacune à son tour. Pour ma part, on m'a demandé de me rendre au CS de Laval et de prendre en charge une équipe d'Amos afin de l'escorter vers le CS de Boucherville.

À mon retour au CS de Boucherville, j'ai compris pour la première fois l'énorme responsabilité de celui qui est chargé de l'organisation des équipes d'intervention, car il doit composer avec des travailleurs qui ne connaissent pas le territoire, des équipements plus ou moins adaptés à la tâche, le manque d'outils et une méthode de travail à inventer.

Un peu avant l'heure du midi, M. Riendeau me demande de joindre l'équipement au poste de commandement. Il y règne déjà une effervescence

extraordinaire, chacun y va de sa contribution. La tâche est énorme, sept ou huit personnes y travaillent. On loue, achète, réserve des chambres, répond aux demandes de déneigement ou de déglacage, cherche des fournisseurs de signalisation, procure des appareils de communication, et on assure même la nourriture des travailleurs et sa distribution. Ma



«Sans commentaire...»

un coin pour pêcher ou, encore, un endroit pour chasser pendant la prochaine saison !

## Merci...

La tempête terminée, le verglas pratiquement disparu, il ne reste dans l'air qu'un grand sentiment de gratitude qui plane au-dessus des régions sinistrées. Tous nos gens du Ministère ont exprimé avec émoi de la reconnaissance envers leurs collègues, qui ont montré tant de générosité et de solidarité à leur endroit. «Moi, je suis prêt à partir demain matin pour aller aider mes collègues, si on a besoin de moi», nous a dit Alain Charpentier.

Merci à ceux qui ont consacré temps et énergie pour venir en aide à leurs collègues. On gardera, partout où vous êtes passés, un excellent souvenir de vous. ▲

«Devant une situation climatique exceptionnelle, le personnel du MTQ a rempli sa mission de façon exceptionnelle.»

Rosaire Roy  
Direction de l'Outaouais

«Un événement exceptionnel mettant en évidence la force de notre travail d'équipe, le sens des responsabilités de notre personnel et l'importance du maintien des liens routiers.»

Daniel Fillion  
Direction de l'Est-de-la-Montérégie

du Ministère sont gonflés, prêts à s'atteler à la besogne ! C'est sur une base tout à fait volontaire que ces renforts ont donné temps et énergie pour rétablir la situation, et ça, leurs collègues des régions sinistrées ne sont pas prêts de l'oublier. C'est une sorte d'hommage à ces volontaires que nous avons perçu à travers les témoignages recueillis, une belle preuve de solidarité et d'entraide. Voici quelques exemples de ces témoignages, ainsi que la liste de tous les centres de services qui ont dépêché main-d'œuvre et équipement.

## «De bien bons gars !»

«On ne nous a pas envoyé n'importe qui : ces gars-là savent travailler efficacement, ils étaient disponibles et prêts à partir là où on avait besoin d'eux», nous expliquait Adrien Rochon, du Centre de services d'Anjou et du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, à Montréal. Le travail était dur, les journées longues, mais le moral était bon. On nous a même raconté que, malgré une température d'environ -15 °C dans la cabine d'un souffleur, son opérateur ne voulait sous aucun prétexte arrêter pour se réchauffer : «On est ici pour souffler, on va souffler toute la nuit s'il faut», aurait-il répondu à ses collègues !

Des employés de Saint-Pascal-de-Kamouraska garderont comme souvenir inusité le fait de s'être retrouvés au beau milieu de l'autoroute Métropolitaine avec leur machinerie lourde : «Si on m'avait dit ça un jour, je l'aurais pas cru !»

Un esprit de rigueur et d'organisation régnait sur les chantiers : tôt le matin, on formait des équipes composées de gens d'un peu partout, et on les affectait à un secteur et à une tâche particulière. «On n'a jamais entendu dire : c'est pas ma job. Tout le monde faisait ce qu'il y avait à faire et ça s'arrêtait là, sans discussion», a remarqué David Chandonnet, volontaire du CS de Victoriaville. «Nos équipes travaillaient de façon quasi continue et ne s'arrê-

Au cours de la journée, le CS de Boucherville a été désigné par la Sécurité civile comme plaque tournante pour la distribution des génératrices en provenance des fournisseurs et à destination des sinistrés. Il a fallu organiser la gestion de cette opération. ▲

# DES ROUTES... TOUT SIMPLEMENT A1!

par Caroline Girard

Pendant qu'un ciel de glace leur tombait sur la tête, les employés du Ministère ont fait des pieds et des mains afin de garantir aux usagers un réseau routier tout à fait fonctionnel et sécuritaire, en dépit des conditions climatiques désastreuses.



Fermeture de l'autoroute 20 à cause des fils électriques.

L'opération s'est avérée une réussite totale : les routes sont demeurées praticables au maximum, et ce, durant toute la période de la crise. En effet, Transports Québec a été particulièrement efficace dans la mise en oeuvre de l'Opération Verglas, puisque, malgré l'ampleur de toutes les tâches de déglacage urgentes à effectuer, le réseau routier n'a en aucun cas été négligé. Le Ministère a fait preuve d'un impressionnant sens de l'organisation et de la planification en s'attaquant au problème dès le début de la tempête.

Les conditions de travail avaient considérablement changé de visage, tout comme le paysage. En quelques jours seulement, tout menaçait d'être recouvert d'une impressionnante couche de verglas : les structures, les routes, les arbres, et même les fils électriques. C'est armées d'une bonne quantité de sel et d'abrasif que les équipes de Transports Québec ont déneigé et déglacé de façon quotidienne les routes afin qu'elles demeurent dégagées pour les usagers habituels et pour toutes les équipes d'urgence d'Hydro-Québec et de la Sécurité civile, entre autres.

s'est principalement affairé à entretenir l'autoroute Félix-Leclerc, qui était devenue la seule autoroute Est-Ouest entièrement dégagée, la 20 sur la Rive-Sud étant partiellement bloquée par des fils. En fait, tous les centres de services peuvent se vanter d'avoir maintenu l'ensemble de leur réseau en excellent état, en tout temps. Même son de cloche pour l'île de Montréal où, à certains moments, les automobilistes roulaient aussi vite qu'en été tellement les routes étaient sécuritaires et fonctionnelles.

Pour lutter contre le verglas, on a dû cependant utiliser des quantités phénoménales de sel et d'abrasif, parfois jusqu'à 2000 tonnes pour un seul quart de travail de douze heures. Dans l'Est-de-la-Montérégie, quelque 5600 tonnes excédentaires de fondant ont été épanchées, c'est-à-dire approximativement le double de ce qui aurait été normalement utilisé dans une période équivalente.

## Structures

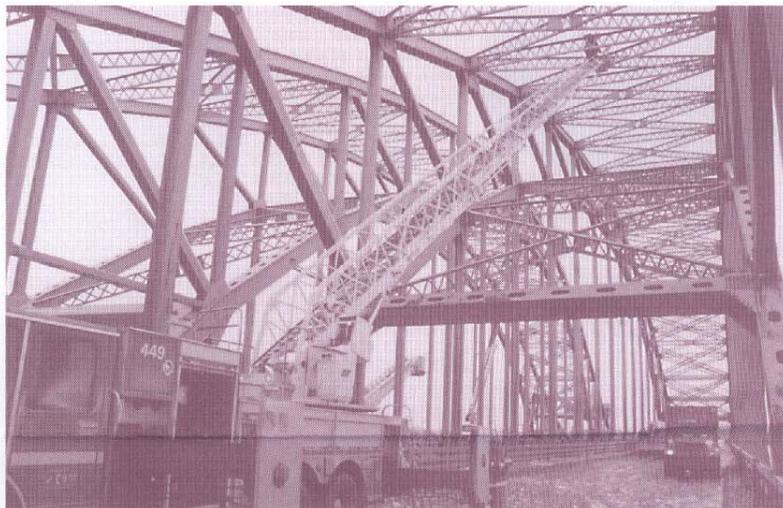
Si l'on pouvait être fier de l'état de nos routes, l'épreuve ne s'arrêterait pas là. L'enjeu était aussi de déglacer les structures, qui devenaient dangereuses pour les usagers à cause des risques de chutes de glace, advenant une hausse de la température. À la Direction de l'Île-de-Montréal, le Service des inventaires et du Plan a mis à profit son expertise en entretien des structures, en plus d'avoir effectué de nombreuses inspections sur le réseau. «Dès le 5 janvier, on a prévu tous les moyens possibles pour être efficaces, et on a essayé d'être toujours en situation de contrôle, et non à la remorque des événements», nous a confié Denis Domingue, chef du Service des inventaires et du Plan et directeur par intérim de la DT de l'Île-de-Montréal.

Le personnel des tunnels Louis-Hippolyte-La Fontaine et Ville-Marie a participé activement à l'opération en déglacant les structures et accès des tunnels, en plus de casser des glaçons à répétition, dès qu'il s'en formait. Cette routine était essentielle pour assurer la sécurité des usagers.

de la structure du pont Mercier», a-t-il ajouté.

À Montréal, la Société des ponts de la Rive-Sud a dû fermer tous ses ponts pour permettre aux ouvriers d'y travailler le plus sécuritairement possible, laissant comme seul accès le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Même

parce qu'elles étaient glacées. Par exemple, l'autoroute 20 a été ensevelie à certains endroits sous des «décombres» du verglas, comme des fils électriques ou des arbres tombés. Il y avait aussi des artères régionales jugées trop risquées, pour les mêmes raisons. Le défi était double : en plus



Déglacage du pont Mercier au moyen de nacelles du Service d'incendie.

D'autre part, le CS de Turcot a joué un rôle considérable dans le déglacage de l'échangeur du même nom, ce qui a nécessité l'utilisation permanente de cinq grues pendant quatre jours. «Notre premier objectif était de maintenir le réseau fonctionnel; nos sapeurs étaient prêts, et nos entrepreneurs préparés pour intervenir en tout temps», nous a déclaré Richard Bouchard, chef du Centre de services. «De plus, une équipe a été monopolisée 24 h sur 24 pour enlever la glace

l'entretien du pont Victoria, qui ne relève pas du Ministère, comptait parmi nos priorités.

Du côté de l'Ouest-de-la-Montérégie, sur le territoire du CS de Napierville pour être plus précis, on a fermé le pont Mercier pendant deux jours dans le but de procéder à son déglacage à l'aide des nacelles du Service d'incendie. Partout, on craignait le temps doux et on s'empressait de libérer les imposantes couches de glace qui causaient une pression considérable sur les structures. «Si on n'était pas intervenu rapidement, des gens auraient pu être tués, et la glace aurait pu rester plusieurs semaines», nous racontait Pierre Gosselin, de la DT de l'Ouest-de-la-Montérégie.

Dans l'Est-de-la-Montérégie, le Ministère a intensifié le déglacage des structures qui enjambent les routes sous sa responsabilité. En tout temps, le bilan de la crise du verglas s'est traduit par un réseau routier et autoroutier tenu bien en main par des intervenants efficaces et diligents. En fait, le mauvais état de la chaussée n'a jamais été en cause dans les fermetures de routes sur le territoire.

## Un parcours semé d'embûches!

Malgré l'extrême vigilance du Ministère, on a dû fermer temporairement des routes, mais pas

d'avoir à libérer ces chaussées le plus rapidement possible, les équipes du Ministère avaient à aviser les autorités de ces fermetures temporaires et à prévoir des détours rapides et bien indiqués. Ce qui a été accompli avec brio, puisqu'il a pu y avoir des engorgements, bien sûr, mais rien pour mettre en danger des vies. On a même installé un panneau à messages variables à Québec pour aviser les usagers d'emprunter l'autoroute 40 en direction de Montréal plutôt que la 20, celle-ci étant fermée à certains endroits.

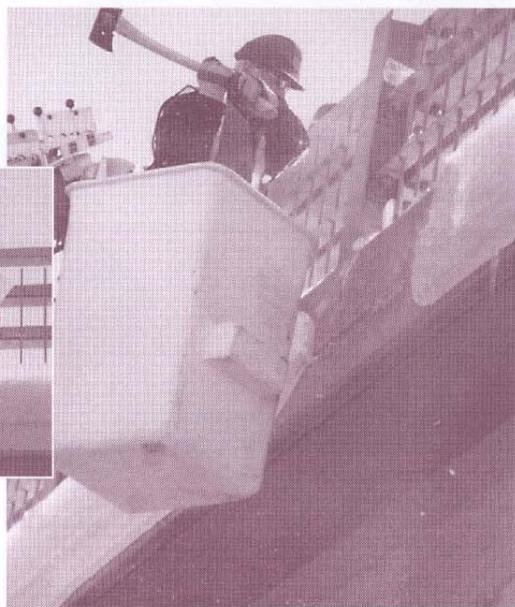
On a également eu la «brillante» idée d'éteindre l'éclairage sur les autoroutes, les routes et les carrefours dans la plupart des régions sinistrées, afin de diminuer la consommation d'électricité et d'alléger ainsi la demande d'énergie sur le réseau d'Hydro-Québec. Par exemple, aux heures de pointe, le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine a été alimenté par des génératrices tant que les consignes d'économie d'énergie n'ont pas été levées.

Une intervention rapide, du travail bien fait, voilà le tour de force que le Ministère a su réaliser tout au long de cette crise. Chapeau aux intervenants de tous les secteurs, qui ont su entretenir le réseau routier du Ministère de façon à ce qu'il demeure praticable et sécuritaire. ▲



Denis Domingue

Tous les centres de services ont mis la main à la pâte : partout on a agi de façon très autonome, et les employés ont accepté avec empressement d'être polyvalents : il fallait aider coûte que coûte. Au CS de Cap-de-la-Madeleine, on



Comment on a «écarté» le danger.



Le déglacage «à percussions».

Le phénomène s'est manifesté sous forme de «pluie verglaçante» toute la journée, menace sérieuse pour la supersignalisation. Dès 16 h, déjà 10 mm de cette pluie d'hiver étaient tombés, et, à 17 h, avertissement de la Sécurité civile annonçant des précipitations importantes pouvant causer des panes de courant sur la Rive-Sud.

### Au CS d'Anjou, on ne perd pas de temps... À Turcot non plus !

Le mardi 6 janvier, par mesure de prévention, des équipes du CS d'Anjou sont envoyées pour mesurer l'épaisseur du verglas accumulé sur les portiques de

Irène Beaudoin, du CS d'Anjou, ne chômera pas durant les prochains jours... et les prochaines nuits! «En plus de contacter nos fournisseurs habituels, il a fallu faire preuve de beaucoup d'imagination pour trouver, en un temps record, tous les équipements nécessaires pour commencer l'opération», nous dira-t-elle.



Un tour de nacelle pour Jacques Brien; au sol, Louis Bertrand et Guy Viau.



Des nacelles, machinerie précieuse...

supersignalisation : 13 mm sont enregistrés, il pleut toujours, et ce, nous prédit la météo, pour les prochaines 48 h. Bien que le plan des mesures d'urgence «tolère» jusqu'à 25 mm de glace, on appréhende l'envergure d'une opération de déglacage sur tout le territoire de l'Île-de-Montréal et des autres directions territoriales. Un comité d'urgence est donc constitué pour évaluer la situation.

### Aux commandes de leurs nacelles, les opérateurs n'avaient pas vraiment le goût d'entonner le fameux : «Filez, filez, ô mon navire...»

Sans attendre, des équipes se mettent en branle pour commencer l'opération. Quels moyens employer pour y parvenir? On décide d'utiliser la vapeur, habituellement efficace dans de tels cas. Donc, 50 personnes, sept nacelles, machines à vapeur, véhicules de protection, et une nuit plus tard, seulement 15 structures de supersignalisation ont été déglacées, sur un total de 700! Et le verglas qui ne lâche pas... On ne se décourage pas; on convient sans tarder de doubler les activités, et on cassera la glace avec des masses aux extrémités en caoutchouc. On va appeler ça le déglacage à percussions.

Les autres membres de l'administration s'affairent au téléphone pour recruter et mobiliser le personnel requis, en plus d'avoir à trouver gîte et confort pour ceux qui viendront prêter main-forte de l'extérieur. C'est ainsi qu'au matin du jeudi 8 janvier, on est parvenu à déglacer 200 portiques de supersignalisation.

Beau travail accompli, mais on était encore loin de l'objectif! On n'a plus d'autre choix que d'augmenter les équipes et de fonctionner en continu, 24 heures sur 24. L'opération Téléphone reprend de plus belle, mais cette fois-ci, il est beaucoup plus difficile de recruter des ressources : en effet, tout le sud du Québec vit maintenant la catastrophe : entrepreneurs et équipements sont sollicités de toutes parts. Peu importe, dès que la machinerie est disponible, des équipes sont formées et déployées aux endroits stratégiques.

Des renforts arrivent des CS de Chicoutimi, Saint-Pascal-de-Kamouraska, Cacoua et Québec. Des tronçons de routes sont même fermés en plein jour. «On a causé des bouchons et jamais personne n'a fait de plainte; les gens ont été indulgents, ils ont compris qu'on agissait pour leur sécurité», nous a raconté Yves Trudelle, du CS d'Anjou. À la fin de la troisième nuit, 200 person-

# EL NIÑO SE SUPERSIGNALISE...

par Esther Trottier

On l'avait vu à la télé, El Niño s'amusait ailleurs, un peu partout en Europe, en Amérique et même en Afrique; au Colorado, on faisait du ski en T-shirt et, au Mexique, on rêvait de charrues à neige, mais jamais Il ne nous avait prévenu de sa visite inopportune au Québec! On l'a apprise presque par hasard, le lundi matin, 5 janvier, il était 3 h 47.

nes ont ainsi réussi à décharger 650 portiques de leur glace. «Quand les mesures d'urgence sont en place, on s'adapte et on se met au travail, avec les gens de chez nous et les collègues de l'extérieur. C'était pas une question d'argent, on était là pour travailler, peu importe le temps que ça prendrait», nous dira Adrien Rochon, du CS d'Anjou.

L'objectif est de terminer le déglacage sur tout le réseau le vendredi 9 janvier en soirée. À midi, ce même jour, des panes d'électricité frappent de plus en plus l'île de Montréal, et le CS d'Anjou fonctionne désormais sur ses génératrices; il faut continuer d'alimenter le local des télécommunications et les pompes à essence. La cafétéria devient le point de ravitaillement des employés et des entrepreneurs. Enfin, bonne nouvelle : toutes les structures de supersignalisation, c'est-à-dire 700 portiques et 1200 panneaux, ont été déglacées sur l'île de Montréal, dans la nuit du vendredi au samedi. Diffi-

ciles à satisfaire, les électriciens du CS d'Anjou ont alors entrepris le déglacage des lampadaires... «Jamais nous n'avons paniqué, nous avons réglé les problèmes un par un», nous a confié Yves Trudelle. «En aucun cas, les gens ont été en danger», a assuré Jean Croisetière, chef du CS d'Anjou.

### En Montérégie

Comme l'opération allait bon train sur l'île de Montréal, le directeur, Pierre-André Dugas, demande aux volontaires de participer au déglacage à l'extérieur de l'île; des opérateurs et des équipements sont aussitôt acheminés vers Boucherville, Iberville, L'Assomption, Napierville et Vaudreuil.

Souvent, des débris d'arbres et de véritables «spaghettis» de fils électriques ont causé la fermeture de routes et ont empêché certaines équipes de se rendre à leur lieu d'assignation.

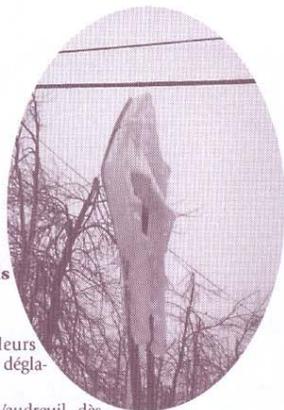
Dans l'Est-de-la-Montérégie, on a procédé jusqu'à deux fois au déglacage des 210 superstructures et panneaux de signalisation. Durant la nuit du 7 au 8 janvier, du personnel interne a accompagné, avec les véhicules d'escorte,

les travailleurs affectés au déglacage.

Au CS de Vaudreuil, dès le jeudi 8 janvier, des équipes de volontaires étaient à l'œuvre sur des quarts de travail de 12 h, et elles ont déglacé sans arrêt jusqu'au samedi. De l'eau chaude, des maillets et des manches de hache servaient d'outils de fortune; un chasse-neige suivait pour ramasser la glace. À Napierville, installés dans des nacelles et armés de masses, les troupes ont déglacé les panneaux un par un, et on a même dû répéter l'opération dans des zones stratégiques, où le verglas se faisait plus menaçant.

### L'Ouest y goûte aussi...

Le verglas s'est montré plus clétement pour la supersignalisation outaouaise. Malgré tout, une vérification ponctuelle était effectuée, pour assurer en tout temps la sécurité des usagers. Le soleil a joué un rôle important dans l'opération de déglacage, si bien que le samedi 11 janvier, tout était terminé, sans qu'il y ait eu aucune fermeture de route ou de voie d'autoroute. ▲



Quelle direction?

## QUAND LE VERGLAS TOMBAIT... EN EAU

par Denis Dion

«C'était une question de un demi-degré Celsius. Quand ça devenait juste assez froid, ça verglaçait...» C'est ainsi qu'Yves Fournaise, contremaître au CS de Sherbrooke, résumait la situation qui prévalait dans son coin de l'Estrie durant les journées où la tempête de verglas a déferlé sur le Québec. Parce qu'elle est située au sud, sa région a été beaucoup moins touchée par le verglas que par les pluies diluviennes qui ont finalement provoqué le principal problème qu'a dû affronter le CS : les inondations.

Les gens qui habitaient «sur les hauteurs» de Sherbrooke, par exemple, ont eu droit à des précipitations verglaçées. Dans certains secteurs ruraux, dans les collines, on a même manqué d'électricité durant plusieurs jours. Mais la majeure partie du territoire du Centre a été affectée par de la pluie et les débordements de rivières qui en ont, sans jeu de mot, décollé. «C'était comme le printemps au mois de janvier», se rappelle Yves Fournaise, dont les équipes sont intervenues comme lors des crues printanières.

À partir du 7 janvier, les rivières de la région sont devenues menaçantes : par exemple, la rivière Eaton, qui a failli déborder sur la route 112, à Weedon, et la rivière Moe, qui a connu un embâcle, dans le secteur de Lennoxville. On a également craint pour la route 55, un axe majeur qui relie Sherbrooke à Drummondville. Si, dans ce cas, le pire ne s'est pas produit, à

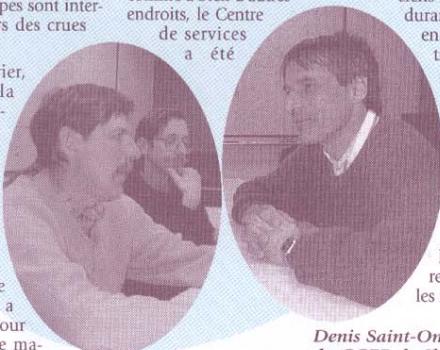
d'autres endroits, les cours d'eau ont débordé, forçant la fermeture de routes. Le contremaître Fournaise donne comme exemples la route 208, à Compton et à Baconsbay, et la route 108 à Massawipi.

«Les équipes du CS de Sherbrooke ont fait leur travail, explique Yves Fournaise. Il fallait être là pour ouvrir et fermer les routes et superviser ensuite la circulation dans les zones sinistrées.» Et comme à bien d'autres endroits, le Centre de services a été

privé de courant électrique durant plus de 24 heures, entre le 6 et le 7 janvier. Heureusement, grâce à une génératrice, on a pu effectuer les tâches essentielles.

Denis St-Onge, du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) de Sherbrooke, se souviendra quant à lui des efforts déployés pour venir en aide à des hôpitaux, des centres d'accueil et des centres d'hébergement de la région d'Iberville. Des mécaniciens du CGER y sont intervenus durant 48 heures pour remettre en état de marche des génératrices de l'armée canadienne. «Des modèles de 1965 flambants neufs», précise Denis St-Onge.

L'Estrie est sans doute un bon exemple de région «oubliée» par les grands médias durant l'Opération Verglas. On y a pourtant vécu, avec la «couleur locale», une urgence qui restera, elle aussi, gravée dans les mémoires. ▲



Yves Fournaise et Jacques Guillette.

Denis Saint-Onge, du CGER de Sherbrooke.

# UN PONT COUVERT... DE GLACE

par Caroline Girard

**Il fallait voir l'espèce de toit construit à l'approche nord du pont Victoria. Mais, surtout, il fallait entendre ceux qui l'ont conçu pour bien comprendre tout le travail et l'imagination qu'a demandés sa réalisation.**



Jeudi, en fin de journée, l'abri du pont Victoria était fin prêt. Tous étaient très fiers du résultat: «Chaque gain qu'on va chercher est comme une lumière au bout du tunnel, et c'est très motivant», nous a dit Michel Chauvin, de la Direction de l'Île-de-Montréal. Tout le monde a très bien travaillé: on a insisté sur le fait que l'armée a été très efficace et s'est bien adaptée aux directives d'exécution.

C'est en voyant le résultat final, c'est-à-dire l'abri du pont Victoria, qu'on a pu constater l'efficacité des employés du Ministère quand il faut agir rapidement avec des ressources restreintes. ▲

*Claude Paquet, du Service des inventaires et du Plan de la DT de l'Île-de-Montréal*

C'est une initiative de la Direction de l'Île-de-Montréal que de prendre en main le sort des usagers du pont Victoria malgré le fait que sa gestion relève du CN. C'est après avoir constaté l'amoncellement de glace qu'il y avait sur un pylône et sur des fils au-dessus de l'approche nord du pont, qu'on a réalisé le danger qu'il représentait pour ses usagers.

Lundi matin, le 12 janvier pour être plus précis, on a décidé, en accord avec le CN et sous la coordination de Claude Paquet, chef du Service des projets, d'ériger un abri à l'approche nord du pont Victoria pour permettre aux usagers de circuler en toute sécurité. Aussitôt dit, aussitôt fait! L'après-midi même, les travaux débutaient, mais avec un nombre restreint d'ouvriers. Les travaux ne progressant pas assez rapidement, le mardi matin on a fait appel à l'armée. L'opération de construction progresse donc et, dès l'après-midi du 14 janvier, on pouvait déjà laisser passer les automobiles aux heures de pointe.

## Communiquer : ENTRE NOUS ET VERS L'EXTÉRIEUR

par Denis Dion

**Peut-on gérer une catastrophe comme celle du verglas sans s'appuyer sur des communications efficaces ? Sans doute pas. Il fallait communiquer entre nous pour coordonner les actions du Ministère et communiquer avec les usagers des services de transport pour favoriser leur sécurité. Si l'Opération Verglas a été menée avec succès à Transports Québec, c'est notamment parce que les communications ont été à la hauteur des efforts déployés dans les autres domaines d'intervention.**

«Il y a eu beaucoup d'échanges verbaux avec toutes les unités sur le terrain», nous dit André Bossé, de la Coordination centrale, à Québec. Se parler d'un problème, recueillir les informations qui s'y rapportent et discuter des solutions possibles, c'est l'ABC de la coordination, mais il faut justement que ce soit bien fait pour que les mesures qui pressent soient prises rapidement... et efficacement.

### Les relations avec la population

Le ministère des Transports avait aussi des informations à diffuser et des messages à passer chez les usagers des services de transport, particulièrement ceux qui avaient à emprunter le réseau routier durant le pire de la crise.

On devait bien sûr faire le point sur les fermetures de routes, en plus de dispenser les conseils de sécurité qui s'imposaient. Mais il fallait aussi expliquer les opérations du Ministère, inciter les usagers à être prudents là où travaillaient les équipes de Transports Québec et même, à certains moments, demander carrément aux gens d'éviter d'emprunter certains axes routiers.

À Montréal, comme dans la plupart des autres régions affectées par le verglas, c'est le 6 janvier que la situation a commencé à être vraiment sérieuse. Les ondes des médias se sont alors ouvertes, avec un accès immédiat, du moment qu'un porte-parole de Transports Québec voulait intervenir.

«Nous donnions autant d'entrevues aux médias dans une seule journée qu'habituellement durant tout un mois», rappelle l'agente

d'information Maria Soteriadès. «Et on travaillait tout le temps en direct», ajoute son collègue Yvan Paquette, que l'on a pu voir au journal télévisé de TVA, brandissant un bloc de glace qui s'était détaché de la structure du pont Victoria, que l'on venait de fermer (quoil de mieux pour illustrer le danger qui guettait les automobilistes si le pont était resté ouvert). La responsable des préposés aux renseignements de Montréal, Marjolaine Veillette, raconte que ces derniers ont également fait beaucoup de «direct» sur les ondes des radios de la région métropolitaine.

La situation s'est compliquée encore, si cela était possible, lorsque le bureau de Montréal s'est trouvé plongé dans le noir. Le personnel de Québec de la Direction des communications, qui assurait déjà une permanence 24 heures sur 24 pour la mise à jour et la diffusion du tableau des fermetures de routes, a prêté main-forte aux collègues de Montréal auprès des médias pendant quelques jours.

En fait, cette présence ministérielle à la radio et à la télé a duré tant que les ponts de la Rive-Sud ont été fermés. «Les médias montréalais ont montré des équipes du Ministère en train de déglacer de la supersignalisation; ils ont diffusé des dizaines de messages de sécurité venant du Ministère; et fréquemment (en coulisses), ils ont remercié nos collègues des Communications pour leur collaboration exceptionnelle», souligne Marc Barrière, du bureau de Montréal.

Le verglas aura donc paralysé beaucoup... mais il aura aussi fait bouillonner les communications! ▲

## OPÉRATION «POTEAUX»

par Joanne Loiselle

**Imaginez un camion plein à craquer de poteaux destinés à l'usage d'Hydro-Québec. Le conducteur vient de l'Orégon ou du Texas et ne parle que l'anglais. Par surcroît, il n'a jamais mis les pieds au Québec et doit se rendre dans un coin de pays appelé Saint-Hyacinthe ou Sainte-Julie.**

Il vient de faire huit heures de route et il pénètre dans la zone où le verglas a tout écrasé sur son passage, dans une zone sinistrée où tout est noir, encombré, glacé, partout, tout autour. Tout un choc!

Heureusement, il y a le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). À partir du poste frontalier de Lacolle, le camion en provenance des États-Unis est immédiatement escorté par des véhicules du Contrôle routier de la SAAQ. Cela va déjà mieux. Qui plus est, il n'aura exceptionnellement pas besoin d'obtenir un permis spécial de transport hors normes, même si son chargement dépasse les normes de charges et de dimensions en vigueur au Québec.

### Assouplissement des règles

Du 14 au 30 janvier, le Ministère a en effet assoupli les règles de circulation touchant les transporteurs hors normes venant de l'extérieur du Québec. Tout cela pour faciliter l'approvisionnement en poteaux nécessaires à la reconstruction, urgente, du réseau électrique de plusieurs régions sinistrées.

Ces poteaux, 40 000 environ, provenaient tant de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick que d'États américains aussi éloignés que l'Oklahoma, l'Alabama, le Texas ou l'Orégon, ou plus proches du Québec comme le Maine, le Vermont et New York.

La majorité de ces poteaux sont passés par les postes frontaliers de Lacolle, mais certains par Saint-Zotique et Rigaud, aux limites du Québec et de l'Ontario.

### Un rôle insoupçonnable

Pour faciliter toutes ces opérations de transport, trois de nos collègues, Pierre Gosselin, de la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, Marie Lapointe, de la DT de Laval-Mille-Îles et Yves Paquet, de la DT des Laurentides-Lanaudière, se sont retrouvés à bord d'un poste de contrôle mobile de la SAAQ (espèce d'autobus scolaire équipé comme un «Winnebago») stationné dans la cour du Centre de services de Boucherville pendant plus de deux semaines.

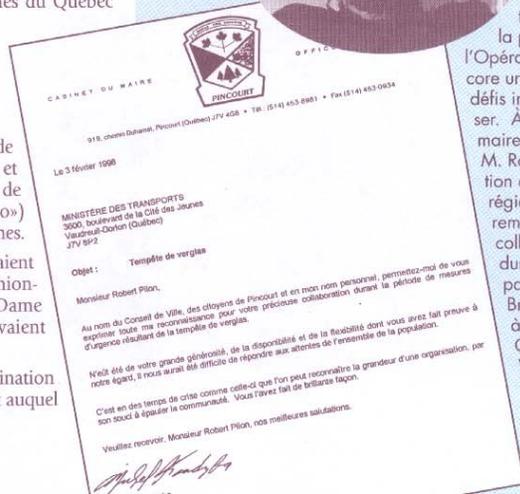
Travaillant pendant des quarts de travail de douze heures, nos collègues, qui connaissaient très bien leur réseau routier respectif, devaient, de concert avec Québec, guider les camionneurs sur des routes sécuritaires, non encombrées, tout en s'adaptant aux aléas de Dame Nature. Ils devaient en outre s'assurer que tous les ponts et viaducs empruntés pouvaient supporter le poids de véhicules surchargés.

Bravo à nos collègues pour leur débrouillardise. Tous les camions se sont rendus à destination sans anicroche, ce qui a permis aux résidents des régions touchées de retrouver le confort auquel ils étaient habitués. ▲

Robert Pilon.



C'est connu, le personnel du Ministère est toujours soucieux de répondre adéquatement aux besoins de la population. Pendant l'Opération Verglas, il a encore une fois su relever des défis importants et se dépasser. À preuve, la lettre du maire de Pincourt adressée à M. Robert Pilon, de la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, dans laquelle il le remercie de la précieuse collaboration apportée durant cette période particulièrement difficile. Bravo à Robert Pilon et à ses collègues du Centre de services de Vaudreuil.



# QUAND NOTRE EXPERTISE DÉPASSE LES FRONTIÈRES...

par Esther Trottier

**Quand le Ministère a déclaré «mission accomplie!», en ce mardi 13 janvier 1998, tous savaient que nos ressources et notre expertise seraient réclamées chez nos voisins, les municipalités. Et nous étions prêts !**



Un de nos monstres à l'œuvre dans les rues de la ville.

Dès le 14 janvier au matin, on s'est mis à l'œuvre pour recruter des ressources et de la machinerie dans le but de prêter main-forte aux municipalités qui en avaient besoin. Il fallait déglacer et nettoyer des kilomètres de routes, en travaillant sans arrêt, jusqu'à ce que Dame Nature accepte de nous laisser un peu de répit. Des renforts du Ministère arrivaient de toutes les régions, souvent avec de l'équipement précieux, et des équipes ont été formées rapidement, regroupant les volontaires du Ministère, des collègues des municipalités et des entrepreneurs privés. La tâche était lourde, mais on a réussi l'impossible !

## Sur l'île de Montréal, c'était comme le lendemain d'un bombardement...

«Quand on est arrivés dans les rues avec notre grosse machinerie, la population nous a confondus avec les gens de l'armée !», nous a dit en souriant Jean Croisetière, chef du Centre de services d'Anjou et du tunnel Louis-Hippolyte La Fontaine. Seulement sur l'île de Montréal, 120 km de rues devaient être déglacées. Afin de pouvoir procéder le plus efficacement possible, chaque quartier était bien indiqué sur une carte; les CS d'Anjou et de Turcot, de pair avec les employés municipaux, se partageaient les quadrilatères de rues à nettoyer. «Les gens n'en revenaient tout simplement pas... Ils riaient, sortaient dans la rue pour nous serrer la main et nous remercier», nous a confié David Chandonnet, volontaire du CS de Victoriaville. «Dans certains quartiers, ils nous ont avoué qu'ils n'avaient jamais vu les deux trottoirs nettoyés en même temps. Certains ont même affirmé que c'était la première fois qu'une déneigeuse passait chez eux... cet hiver !»

Tous nos employés de la grande ville nous ont répété combien ils ont aimé travailler avec leurs collègues des autres régions; des anecdotes, ce n'est pas ça qui manquait. On imagine facile-

ment l'étonnement de ceux venus de l'extérieur. C'est le cas du gars de Chibougamau, qui n'en revenait pas encore : «j'ai paradé sur la rue Saint-Laurent, en plein cœur de Montréal, avec ma niveleuse!»; d'autres se sont retrouvés, par exemple, dans les rues d'Outremont, aux commandes d'un «D4», à casser la glace et à la ramasser, tout en évitant d'endommager les automobiles paralysées dans une couche transparente de verglas. Parfois même, on se rendait jusqu'à l'entrée du garage... Tout un exploit!

«Le public a apprécié tout le travail qu'on a fait, personne n'a critiqué, même si on faisait du bruit tard le soir et durant de longues périodes; les gens nous ont remerciés chaleureusement», nous a raconté Paul Longpré, du CS de Turcot.

Tous les quartiers où ils sont passés n'ont eu que des éloges à l'égard des employés du Ministère. Jamais, l'hiver, ils n'avaient vu les rues et les trottoirs dégagés ainsi, comme en été. «Quand on est arrivés, les gens nous ont vus comme des sauveurs, comme des Wayne Gretzky du déglacage!», nous a raconté Louis Archambault, volontaire du CS de Maniwaki. On va se retrouver dans plusieurs albums de photos et bien des films vidéos de ces gens, qui vont se souvenir longtemps de janvier 1998», a-t-il ajouté. On nous a raconté que plusieurs entrepreneurs engagés par la Ville ont espionné le Ministère, ses façons de faire et la machinerie utilisée pour pouvoir être aussi efficaces... en si peu de temps.

**L'effet bombardement s'est étendu dans plusieurs municipalités de la Rive-Sud**

En Estrie, en Montérégie et dans le Centre-du-Québec, la tâche du Ministère n'a pas été de tout repos... Nos équipes se sont mises au travail rapidement, et notre matériel a servi à plusieurs fins. Au CS de Vaudreuil, par exemple, on a déglacé les routes avec de la machinerie venant de

Québec, Cap-de-la-Madeleine, Victoriaville et Maniwaki. Plusieurs petites villes étaient à cours de sel; on les a ravitaillées.

En Estrie, des centres d'hébergement ont pu recevoir des denrées grâce à nos camions. Des agents de liaison du Ministère sont intervenus pour assurer la livraison d'essence dans certaines villes, qui attendaient en vain le précieux carburant depuis trois longs jours. Le CS de Sherbrooke s'est occupé également de prêt de matériel, comme des niveleuses, des chargeuses sur pneus et plusieurs génératrices.

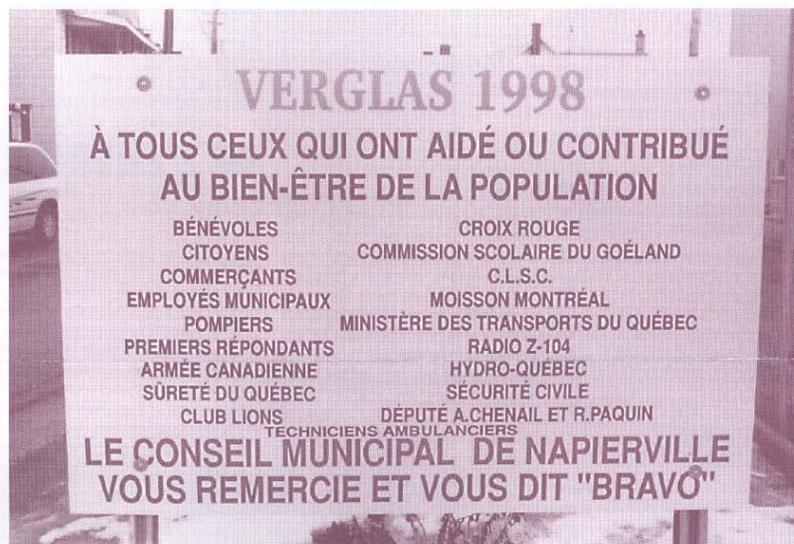
Au CS de Saint-Hyacinthe, on a prêté du matériel de signalisation. «On a constaté beaucoup de collaboration entre les municipalités et le Ministère, a observé avec plaisir Michel Letarte, de Saint-Hyacinthe; il s'est tissé des liens et on a pu mieux comprendre les façons de travailler chez nos collègues municipaux.» Au CS de Boucherville, les municipalités nous ont rendu la pareille, en collaborant étroitement pour le ramassage des branches d'arbres en bordure des routes.



Michel Letarte, du CS de Saint-Hyacinthe.

À Ormstown, une complicité s'est établie entre le Ministère et la municipalité; en plus du prêt de la main-d'œuvre, nos véhicules ont servi, entre autres choses, au transport du bois et de génératrices. «Il est même arrivé que des employés municipaux nous aient offert l'hospitalité chez eux», nous a déclaré Camille Roy, du CS d'Ormstown. Cette situation de crise a de plus motivé les partenaires à élaborer ensemble un plan de mesures d'urgence.

Au CS de Napierville, malgré les difficultés entraînées par les nombreuses pannes d'électricité, on trouvait le moyen de réparer les équipements des municipalités, en plus d'entretenir le parc du Ministère. En outre, en témoignage de reconnaissance, la Ville a installé un panneau afin de remercier tous les partenaires de la région qui ont participé à l'Opération Verglas; le ministère des Transports y figure avec fierté. ▲



La municipalité de Napierville nous remercie.

## OUTILS ESSENTIELS EN CAS DE CRISE

par Esther Trottier

**À l'ère de la technologie, où la plupart des systèmes téléphoniques sont analogiques et programmés selon les besoins de chacun, on réalise qu'on ne peut pas fonctionner bien longtemps sans électricité, avec seulement des batteries de secours...**

Ce fut le cas, entre autres, à Drummondville, comme nous l'a raconté le chef du Centre de services, Yves Beaubien. «En cas d'urgence, sans téléphone ni autre moyen de communication, tu te sens complètement démuné», nous a-t-il confié. Le 6 janvier, l'autoroute 20 est barrée à Saint-Hyacinthe par la Sûreté du Québec: des fils tombés empêchent les usagers de circuler. Il faut rapidement prévoir un détour et trouver le personnel pour diriger la circulation.



Yves Beaubien, chef du CS de Drummondville.

«Le 6 janvier au matin, la première chose que j'ai faite quand j'ai su qu'on mettait en place les mesures d'urgence, j'ai sorti mon porte-feuille, puis j'ai pris les numéros de téléphone de tous les gens avec qui je devais communiquer: la Sûreté du Québec, la Sécurité civile, la Direction territoriale et l'état des routes...» Le 9 janvier, pas d'électricité, donc pas de téléphone, seulement un cellulaire: ce n'était pas tellement efficace pour manoeuvrer. Le radio-téléphone était hors d'usage, et le téléphone «panne de courant» ne fonctionnait pas. «J'ai eu envie d'embrasser le gars de Bell quand il a finalement mis en service les téléphones «panne de courant», nous a dit en riant M. Beaubien. Le CS de Drummondville a été privé d'électricité pendant 18 jours.

À Anjou, même problème: «Pendant un long moment, on n'était pas capables de joindre la Rive-Sud», nous a confié Yves Trudelle. Au CS de Turcot, le personnel de bureau a travaillé très fort pour rétablir les communications, trouver l'hébergement pour les employés des autres régions et louer l'équipement. Au Centre de services de la gestion de la circulation, on a vanté les mérites du cellulaire, quand il n'est pas en panne! C'est un outil essentiel pour bien gérer une crise. Au CS de Hull, on n'a pas échappé à ce fléau: le système de radio a fait défaut pendant quelques heures, plus aucune communication n'était possible entre les véhicules. «C'est là qu'on s'aperçoit que toutes les télécommunications sont nécessaires en période de crise», a fait remarquer Manon Perron, préposée aux communications. ▲

## QUAND C'EST LE SYSTÈME «D» QUI S'IMPOSE !

par Louise Renaud



Laurent Brochu, Guy Viau et François Decelles, du CS de Boucherville.

Innover en temps de crise, c'est nécessaire, mais ce n'est pas toujours évident. Les employés du Ministère ont non seulement démontré avec conviction que le travail qu'ils accomplissent leur tient à cœur, mais ils ont aussi fait preuve de débrouillardise et puisé dans leur imagination pour trouver des moyens efficaces de relever les défis quotidiens. Des bons coups, il y en a eu plusieurs. Les quelques exemples qui suivent en témoignent.

On sait l'importance qu'a eue le déglacement des panneaux de signalisation, des panneaux et des structures de supersignalisation ainsi que des viaducs. La tâche était énorme. Il a fallu penser à des façons efficaces de procéder. La masse de caoutchouc et le marteau se sont révélés être les outils de base pour déglacer les panneaux de signalisation. Mais comment enlever la glace sous les viaducs? Le personnel du CS de Boucherville a inventé un outil de fortune : une tranche en acier équipée d'une manche longue.

M. Serge Lacombe, du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) de Montréal, raconte qu'il est venu en aide à une garderie en utilisant la génératrice d'un camion traceur.

«Le personnel a travaillé avec constance pendant les opérations. Quand cela était nécessaire, les gens savaient improviser. Le personnel a déployé beaucoup d'énergie et a participé à 100%.»  
Laurent Brochu, CS de Boucherville.

Suzanne Hamel, de la Direction de l'Est-de-la-Montérégie, raconte qu'en plus de son travail auprès des gens du Centre de coordination des mesures d'urgence, elle et quelques-unes de ses collègues ont préparé quelque 400 sandwiches pour les équipes qui travaillaient partout sur le territoire. Bravo à Suzanne et au personnel du CS de Boucherville !

Pour desservir le personnel du CS de Boucherville qui travaillait sur le terrain, un camion-cantine se déplaçait pour offrir nourriture et boissons. Cependant, ce qui devait arriver arriva : le camion-cantine tomba en panne d'essence. Qu'à cela ne tienne, les employés du Centre ont remorqué le camion-cantine jusqu'au garage du Centre, et tout le monde a pu manger.

Pendant la tempête, plusieurs employés de bureau ont mis l'épaule à la roue pour prêter main forte aux équipes qui travaillaient sur le terrain. Plusieurs collègues ont dit être épatés par la qualité du travail effectué par ce personnel, qui n'a pourtant pas l'habitude de travailler à l'extérieur.

Pendant que les employés du CS de Boucherville s'affairaient à entretenir le réseau routier et à le déglacer, les collègues de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) allaient chercher la nourriture et en faisait la distribution aux équipes qui travaillaient sur le terrain.

Un employé d'Hydro-Québec dont le véhicule était tombé en panne a été remorqué par un employé du CS de Saint-Hyacinthe jusqu'à son lieu de travail. Le rescapé a affirmé qu'il ne regarderait plus jamais les camions jaunes du Ministère de la même façon.

Dans les centres de services privés d'électricité, et donc de chauffage, les mécaniciens et responsables de l'entretien des équipements ont dû faire preuve de patience, d'habileté... et de débrouillardise. Comme on nous l'a fait remarquer au CS de Richmond (où il n'y avait plus de chauffage ni d'éclairage), «on peut pas visser des boulons et des p'tits tarots avec des gants». Entre autres choses, on a chauffé le garage avec des «pots» de gaz propane : «les camions, au froid, ça part difficilement.» Le CS de Richmond étant lui-même dans le secteur des sinistres, les employés ont dû recourir à une génératrice de l'extérieur pour assurer les communications et mettre en marche la pompe à essence.

Au CS de Napierville, Gérard Bisailon, Robert Pinsonneau, Serge Brault, Serge Roberge et Daniel Fortin ont eu l'impression de faire de la «mécanique de brousse.» Pendant dix jours, leur atelier a été privé de courant. Avec la seule énergie de leur bonne volonté, ils ont entretenu, à l'extérieur du garage, toute la flotte de véhicules du centre: ils ont changé des alter-

nateurs, ajustés des embrayages... en plus d'avoir réparé des génératrices de particuliers et la machinerie de la municipalité. Les conditions de travail ne sont redevenues à peu près normales que lorsqu'on a installé une génératrice de Travaux publics Canada.

À la Direction des communications, bureau de Montérégie, on a été privés d'électricité durant une douzaine d'heures, le 9 janvier. Un électricien du Ministère a branché une prise de courant sur l'un des petits projecteurs à faisceau accrochés au mur, qui étaient encore alimentés en courant malgré la panne. À cette prise de courant, on a pu raccorder un télécopieur et un ordinateur avec modem relié à Québec pour acheminer les informations sur

l'état des routes. C'est sans doute ce que l'on appelle faire plus... avec moins.

Et la débrouillardise continuait une fois rentré à la maison. Un mécanicien du CS de Sherbrooke a rechargé des batteries d'automobile avec une tondeuse à essence munie d'un alternateur. C'était essentiel, les batteries d'autos faisant fonctionner... le poêle à granulés sur lequel on cuisait les aliments.

Dès le début de la crise du verglas, Daniel Dallaire et Gaétan Rosa, de la Direction des technologies de l'information, à Québec, ont proposé une solution pour venir en aide au personnel touché: faire appel aux employés du Ministère pour qu'ils hébergent des gens chez eux. Dès lors, Daniel et Gaétan établissent une liste des lieux d'hébergement pour secourir le personnel dans les régions affectées par le verglas. Cependant, assez rapidement, cette liste s'est élargie à d'autres types d'aide (par exemple, fournir des génératrices). Surmonter l'épreuve en faisant preuve de dévouement et d'ingéniosité, c'est ce que Gaétan et Daniel ont su faire. ▲



Suzanne Hamel, de la DT de l'Est-de-la-Montérégie.



Les gars de Richmond. Debout : Jean-Claude Lacroix, Gaétan Plante, André Lacoursière, Michel Pélouquin, Michel Maurice, Douglas Perkins, Bob Patrick et Réjean Gagné. Assis : Raymond Hamel, Denis Gervais et Luc Boutin.



Les mécaniciens du CS de Napierville : Gérard Bisailon, Robert Pinsonneau, Serge Brault et Serge Roberge. Absent au moment de la photo : Daniel Fortin.

## DE L'ÉNERGIE EN BOÎTE !

par Louise Renaud

«Plus jamais nous regarderons une génératrice de la même façon.» On peut ainsi résumer le point de vue des collègues de la Montérégie à propos de l'importance qu'ils accordent maintenant à ces boîtes à énergie, plutôt moches au premier coup d'oeil, mais tellement utiles, surtout en période difficile. Le personnel du Ministère de l'Est et de l'Ouest-de-la-Montérégie a dû intervenir de manière extraordinaire pour «gérer» la demande et l'offre de génératrices. Il a su démontrer, une fois de plus, sa capacité d'intervention en situation d'urgence. La grande collaboration des collègues a permis d'en sortir grandi.

Au cours de la journée du 9 janvier, l'Organisation de la sécurité civile du Québec a désigné le CS de Boucherville comme plaque tournante pour la distribution des génératrices, compte tenu de l'espace dont il dispose pour recevoir ces appareils. L'opération génératrices a occupé alors, à elle seule, huit personnes du Centre et ce, pendant 3 jours, 24 heures sur 24. La tâche consistait à recevoir les appareils, à vérifier leur état de fonctionnement et à les entreposer dans la cour, pour ensuite les offrir à ceux qui en faisaient la demande.

Les génératrices arrivaient de partout : de Montréal, de Québec, du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario et même d'aussi loin que l'Ohio. L'armée canadienne a également fourni les siennes : des génératrices achetées en 1965, qui n'avaient encore jamais servi.

Le 12 janvier, la gestion des génératrices a été transférée au CS d'Iberville, ce centre ayant été désigné pour le soutien mécanique, en plus d'avoir plus d'espace pour recevoir le lot d'appareils. Plus de 400 génératrices ont alors été transférées à ce centre et prises en charge par son personnel. Le moins qu'on puisse dire, c'est que la cour était pleine !

Suzanne Desjardins et Bruno Beaugard, du CS d'Iberville, ont participé à la mise sur pied, en deux jours, de ce qui s'apparentait à une entreprise de distribution de génératrices. Il fallait d'abord équiper le centre de services de chaises, tables, téléphones, micro-ordinateurs et logiciels de gestion. Il fallait ensuite bâtir un fichier informatique qui permette de faire l'inventaire des génératrices (provenance de l'appareil, capacité énergétique, grandeur, etc.) et arriver à faire le jumelage avec les personnes et organismes intéressés. Il fallait également mettre en place une équipe chargée de recevoir les appels téléphoniques des gens intéressés et s'assurer que le personnel pose les bonnes questions pour connaître les besoins de chacun et faire le bon jumelage.

Dans la description de cette opération, il ne faut pas oublier le rôle important que jouaient les mécaniciens. Au nombre de sept par quart de travail, ils ont travaillé 24 heures sur 24 pour assurer l'entretien de ces 400 génératrices et les mettre à la disposition de la population. Plusieurs mécaniciens d'autres centres de services et du Centre de gestion des équipements roulants (CGER) sont venus prêter main-forte à leurs collègues de travail.

Le boulot ne s'arrêterait pas là. Les mécaniciens devaient également s'assurer du bon fonctionnement des génératrices qui se trouvaient dans les centres d'hébergement, les CLSC, les hôpitaux, etc. Quand une génératrice était retournée au centre de services, les mécaniciens devaient refaire une autre inspection et s'assurer que l'appareil pouvait être réutilisé.

L'expérience vécue au CS d'Iberville amène Suzanne Desjardins à conclure que «la notion d'urgence ne sera plus la même». Elle souligne notamment les efforts consentis par le personnel pour venir en aide à la population : «les pauses-café et les conventions collectives n'existaient plus, la hiérarchie non plus et tout le monde s'entraidait.» ▲



Au CS d'Iberville, la cour en était pleine...



Suzanne Desjardins, du CS de Boucherville.



Bruno Beaugard, du CS de Boucherville.

## MERCI...

Votre collaboration a été d'un précieux secours, car il y a un peu de vous dans tout ce qui a été entrepris et réussi. Au nom du Ministère, merci à vous tous :

- CS d'Amos
- CS de Black Lake
- CS de Beauveville
- CS de Cap-de-la-Madeleine
- CS de Charlevoix
- CS de Chibougamau
- CS de Chicoutimi
- CS de Drummondville
- CS de Hull
- CS de Joliette
- CS de Lac-Échemin
- CS de Lachute
- CS de Laurier-Station
- CS de Mocomic
- CS de Maniwaki
- CS de Mont-Laurier
- CS de Nicolet
- CS de Papineauville
- CS de Portneuf
- CS de Québec
- CS de Rouyn-Noranda
- CS de Saint-Charles-de-Bellechasse
- CS de Saint-Georges-de-Cacouna
- CS de Saint-Jérôme
- CS de Saint-Pascal
- CS de Shawinigan
- CS de Val-d'Or
- CS de Victoriaville
- CS de Ville-Marie

Des remerciements particuliers également à tous les membres du personnel des directions territoriales qui ont participé, de près ou de loin, à l'Opération Verglas.

# QUAND LA NATURE EN PREND POUR SON RHUME ... L'ÉLAGAGE DES ARBRES EST UN BON REMÈDE

par Esther Trottier

**Jamais on n'en avait vu autant : des arbres obstruant complètement les routes, le tronc d'un côté et la cime de l'autre, rendant ainsi impossible le passage de toute machinerie. Car il y en avait partout, en Outaouais, en Montérégie, en Mauricie-Centre-du-Québec et même en Estrie, des débris de la nature. Les usagers de la route devaient s'adonner à un exercice de slalom pour se rendre d'un point A à un point B.**

Yvon Gaudette, chef du Centre de services de Maniwaki, a réagi sur-le-champ : il fallait dégager les chemins le plus vite possible et empêcher à tout prix les fermetures de routes. Des équipes sont formées rapidement, et l'opération élagage commence.

La scie mécanique devient un outil précieux et rare, chacun en apportait même une de chez lui; Maniwaki, c'est un pays de bois, et la forêt en a pris pour son rhume... On sciait d'abord le tronc à la base, puis on procédait à l'élagage. Pendant qu'on s'affairait à cette tâche, tout autour les arbres gémissaient, craquaient et finalement s'effondraient sous le poids du verglas. «On voyait les arbres tomber comme des mouches...», nous a dit Jean-Paul Langevin, du CS de Maniwaki. «On restait surpris quand on tentait de soulever la tête de l'arbre, tellement c'était lourd», a ajouté son collègue Lionel Lacroix. Nous donnant un avis plus scientifique, Marc-André Leclair a précisé que «le poids nominal de la cime des arbres avait augmenté de 30% à 40% à cause du verglas».

Au CS de Hull, des équipes s'affairent 24 h sur 24 pour maintenir les routes dans un état acceptable. L'équipe de signalisation a supervisé les activités des entreprises engagées pour l'élagage et le ramassage des arbres. Les routes 107 et 305 ont particulièrement été touchées, mais n'ont pas subi de fermeture. Par contre, le chemin Eardley-Masham n'a pas connu la même chance et il a été hors d'usage du 9 au 11 janvier. «L'opération Verglas est loin d'être terminée, ici. En effet, les

travaux d'émondage et d'élagage étaient incontournables pour assurer le passage des usagers de la route, mais les arbres et les broussailles ont rarement été ramassés; ils ont plutôt été poussés sur les côtés de la route, entraînant souvent des bris et des dommages aux clôtures. Au printemps, il va falloir réparer et ramasser tout cela!», nous a dit Claude Tremblay, chef du CS de Hull.

## Opération Chain Saw

Au CS de Papineauville, c'est ainsi qu'on a surnommé l'opération élagage des arbres. Car, ici aussi, la forêt occupe une grande partie du territoire, et comme tout bon Papineauvillois, on possède à la maison une scie mécanique ou une tronçonneuse, qui servira la cause du Ministère pendant les prochains jours. Tout le personnel a participé au déblaiement des chemins et des routes, et en tout temps, on s'est assuré qu'il y ait au moins une voie carrossable sur l'ensemble du réseau de la région.

Seule la route 323 a dû être fermée, le temps d'enlever les branches et autres débris. Mais ça n'a pas été long. «On a échangé nos crayons pour des scies mécaniques», nous a raconté Yves Marcotte. «Cependant, en tout temps, la prudence était de rigueur; souvent, quand on entreprenait la coupe d'un arbre, des fils électriques entremêlés aux branches supérieures nous empêchaient de terminer le travail. Il faisait noir, on ne pouvait apercevoir tous ces obstacles à l'avance, et il fallait sans tarder avertir les gars de d'Hydro pour qu'ils prennent la relève jusqu'à ce que tout danger soit écarté», a-t-il ajouté.

d'arbres sont renversés, les poteaux et pylônes de bois sont cassés. Dans l'Est-de-la-Montérégie, des émondeurs privés, pour aider les travailleurs du Ministère, ont dégagé les arbres qui représentaient des entraves à la circulation ou des risques pour les usagers du réseau. Dans l'Ouest-de-la-Montérégie, les gens du CS de Richmond racontent qu'il fallait attendre Hydro-Québec et Bell avant de pouvoir intervenir sur les routes, par exemple sur la 222, la 116, la 255 et la 243.

Après trois jours de verglas, ne pouvant plus supporter l'énorme poids de glace, les arbres s'effondraient dans la région d'Orms-town. Les gens du CS ouvraient, fermaient puis rouvraient les routes; allez savoir qui, de la nature ou du CS, aurait le dernier mot. La route 202 elle-même été ouverte et fermée à quatre reprises au cours de la seule journée du 9 janvier... «Les arbres craquaient, on se serait cru sur une autre planète, c'était l'enfer, le vacarme infernal, c'en était effrayant!», a affirmé Camille Roy, du CS d'Orms-town.

## Parlant de rhume...

Si la flore en a attrapé tout un, la contagion s'est répandue jusqu'à la faune... En effet, les animaux vivant dans les boisés de la région ont fui leur habitat naturel, apeurés par le bruit infernal des arbres qui s'éventraient et les feux d'artifices qui déchiraient le ciel à chaque explosion de fils électriques. C'est ainsi que chevreuils, caribous, orignaux et autres bêtes de la même famille se sont réfugiés dans les champs avoisinants, complètement désorientés. «On a dénombré une augmentation de 30% d'animaux morts», nous a confié Marc-André Leclair, du CS de Maniwaki. «La nature a été complètement débalancée...» ▲

# AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ CIVILE

par Caroline Girard

**Pendant que des travailleurs s'affairaient au déglacage des routes et des structures, d'autres se joignaient aux rangs de l'Organisation de la sécurité civile (OSCC) pour aller porter secours aux municipalités sinistrées.**



Jean Boucher, de la DT de l'Estrie.

C'est notamment ce que quelques employés des directions de la Mauricie-Centre-du-Québec, de l'Estrie, de l'Est et de l'Ouest-de-la-Montérégie nous ont raconté lors de notre passage. Ils étaient quelques-uns à être jumelés à l'OSCC pour jouer le rôle d'agents de liaison entre les municipalités et le Ministère.

«Quand on préparait nos bagages pour partir, disait Michel Lefebvre, du CS de Cap-de-la-Madeleine, on ne savait pas ce qu'on allait faire, on n'avait aucune idée de ce qui nous attendait». En effet, chaque matin, ils devaient aller se rapporter à la Sécurité civile pour recevoir leur affectation et rentraient chaque soir à la maison. Leur principale tâche était de trouver le plus de ressources possible pour répondre aux besoins divers des municipalités.

Jean Boucher, de la Direction de l'Estrie, nous racontait qu'il fallait absolument rassurer la population: chaque jour, celui-ci se rendait au bureau pour explorer le site Internet d'Hydro-Québec et transmettre aux gens du village de Saint-Joseph-de-Ham les nouvelles fraîches sur l'état du réseau de transport de l'électricité.

«Un événement malheureux qui démontre par l'effort des employés qu'ils sont vraiment au service de la population.»  
Yvon Tourigny  
Direction générale de Montréal

Tous ont été unanimes quand à la richesse de l'expérience qu'ils ont vécue. «On a vu des choses troublantes: des gens déprimés, qui perdent la tête, deviennent impatients, violents», racontait Madeleine Côté, de la Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec, mais j'y retournerais n'importe quand! ▲

«Solidarité et sens civique; implication et sens des responsabilités de notre personnel.»  
Michel Labrie  
Direction de l'Estrie

«Que dire, que penser, que faire du verglas? Le subir... ou le comprendre, le maîtriser, donc l'apprécier et le remercier pour nous avoir permis de démontrer la solidarité de nos employés, la capacité de nos équipes, la compétence de l'organisation et notre efficacité à relever ce défi en territoire!»

Pierre-André Dugas  
Direction de l'Île-de-Montréal

Du côté sud, le spectacle était tout aussi désolant

Ici non plus, les arbres n'ont pas demandé la permission pour envahir les routes et les chemins du Ministère. À plusieurs endroits, des troncs

## Journal de givre

Samedi 10 janvier 1998

Toute la journée, le mercure se maintient aux environs de 2 °C. Le ministère des Transports multiplie ses opérations de déglacage, en prenant bien soin de vérifier la qualité du travail effectué. Étant donné le risque de chute de glace causée par le réchauffement de la température, certaines structures de signalisation doivent être déglacées une seconde fois, de même que les structures comme les ponts, viaducs et passerelles qui n'avaient pas été déglacées dans un premier temps et qui doivent l'être, car elles sont maintenant menaçantes pour la sécurité des usagers. Les arrivages et expéditions de génératrices sont nombreux.

Dans la matinée, l'autoroute 10 doit être fermée entre le boulevard Taschereau et le pont Champlain à cause de la chute d'un fil à haute tension. La pluie a cessé depuis la veille; par contre la température provoque la chute de glace. Aux environs de midi, la Sûreté municipale de Brossard signale des indicateurs sur la voie de service de l'autoroute 20 (132), sous le pont Champlain. À 13 h environ, nous fermons cette autoroute dans les deux directions, de la route 134 près du pont Jacques-Cartier jusqu'au boulevard Derome. Par chance, l'autoroute 10 Est vient de rouvrir, ce qui permet le contournement par le boulevard Taschereau.

À cause de la chute de glace, à 11 h 18, le pont Mercier est fermé. En fin d'après-midi, l'autoroute 10 Ouest de même que l'autoroute 20 Est ont pu être rouvertes. Puis, en soirée, c'est au tour de l'autoroute 20 Ouest d'être rouverte. Heureusement, c'est la fin de semaine, car il n'y a plus que le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine pour accéder à l'Île de Montréal. ▲

# ET LA COORDINATION MINISTÉRIELLE DES MESURES D'URGENCE ALORS ?

par Joanne Loiselle

**Coordonner, c'est soutenir, c'est trouver des ressources, c'est partager des idées, et c'est également établir et adapter des stratégies. Par ailleurs, coordonner, c'est passer de longues heures au bureau, c'est prendre des décisions instantanées, c'est vivre avec le stress, c'est communiquer, c'est faire confiance et déléguer. Ces mots décrivent bien la permanence au Centre de coordination ministérielle des mesures d'urgence au MTQ durant la tempête de verglas.**



Accompagnés du sous-ministre, M. André Trudeau, Rachel Delisle, André Bossé, Henri Desmeules et Richard Plamondon.

À chaque situation difficile ou catastrophe, c'est la même chose. Au début, on se dit : «Ça ne durera pas !». Mais dès que la situation devient une «urgence-transport», le Ministère applique le plan de mobilisation prévu au Plan ministériel des mesures d'urgence. À Québec, le Centre de coordination ministériel (CCM) ouvrait ses portes dès le 6 janvier, au 27<sup>e</sup> étage de l'édifice du boulevard René-Lévesque, pour ne les fermer que le 26 janvier suivant.

## D'autres employés ont travaillé dans l'ombre

Selon les quatre principaux responsables du CCM au MTQ, Henri Desmeules, André Bossé, Richard Plamondon et Rachel

Delisle, coordonner ce n'est pas donner des ordres. «Les décisions étaient toujours prises dans les régions concernées», nous confiait Henri Desmeules.

Pour trouver des solutions aux problèmes soulevés «sur le terrain», le CCM a fait appel à plusieurs directions et services, notamment aux Structures, au Transport multimodal, aux Ressources financières, aux Ressources humaines, au CGER et au Service de la cartographie. Au tout début, une équipe centrale d'importance a été constituée. Plusieurs employés du Ministère allaient ainsi jouer un rôle important par leur expertise et leur disponibilité.

Pour le déglacage des structures, le CCM a aidé les régions sinistrées à trouver des ressources humaines et matérielles. Pour la réparation de génératrices chez les agriculteurs, le CCM a organisé un jumelage avec quatre centres de l'Union des producteurs agricoles (UPA). Ces centres disposaient de locaux où les réparations pouvaient être effectuées par, entre autres, des membres du personnel du MTQ. (voir le texte «De l'énergie en boîte», sur la gestion des génératrices).

Un des rôles les plus importants du CCM a été de répondre aux besoins de l'Organisation de la sécurité civile du Québec (OSCQ). Les responsables du CCM étaient là pour «régler» tous les problèmes, toujours au service du «terrain», en offrant des solutions rapides, efficaces et sécuritaires. En clair, «Aidez-nous à vous aider», nous déclarait Henri Desmeules.

En même temps que l'opération de déglacage, le CCM a aidé à gérer les fermetures de routes entraînées par la chute de pylônes, de poteaux et de fils. «Jamais une route n'a été fermée parce que les conditions routières étaient mauvaises», nous disait un des responsables. Parce que la situation sur le réseau routier était sous contrôle, le CCM a pu contribuer au transport des chèques d'indemnisation des sinistrés, ainsi qu'au déglacage de routes et de structures municipales. Il a pu accorder les autorisations nécessaires pour le transport hors

normes, par exemple pour les camions en provenance des États-Unis transportant des dizaines de poteaux, et il a pu recommander des itinéraires sûrs (voir le texte «Opération poteaux»).

## Les constats

Les responsables du CCM sont satisfaits des résultats obtenus. En effet, on a anticipé les problèmes et on n'a pas attendu que les événements «prennent le contrôle». Le Ministère a bénéficié de l'expérience de coordination de mesures d'urgence acquise lors des pluies diluviennes de juillet 1996. De plus, le savoir-faire des employés a permis de régler tous les problèmes rapidement. La diversité des expertises (multidisciplinarité) a été utile, et la disponibilité de tous a été admirable : quel esprit d'équipe! Finalement, le fait que le Centre de coordination ait été situé à Québec a été une bonne chose, car la tempête n'a pas affecté la région.

## En conclusion

Durant les événements, tous ont été témoins d'éloquents exemples de grandeur humaine. Les employés des régions touchées, souvent sinistrés eux-mêmes, n'arrêtaient pas. Ça roulait vite et bien. Les collègues venus des autres régions pour donner un coup de main voulaient en faire plus. Et ceux qui n'ont pas été sollicités ont affirmé à plusieurs occasions : «On n'a pas pu y aller, c'est décevant».

«C'est dans les situations difficiles que le mot solidarité prend tout son sens.»

Claude Girard  
Direction de  
l'Ouest-de-la-  
Montérégie

Pour traverser une épreuve comme la tempête de verglas, tous les employés du ministère des Transports du Québec ont fait preuve de courage, d'empressement, de disponibilité et de débrouillardise. C'est probablement pour ces raisons qu'un sage a dit un jour : «Les hommes sont au mieux quand les choses sont au pire». ▲

# LE CENTRE DE SERVICES DE BOUCHERVILLE : UNE PLAQUE TOURNANTE

par Louise Renaud

Le vendredi 9 janvier restera gravé dans la mémoire de millions de québécois comme étant un des jours les plus noirs qu'ils aient vécus. Comme cela s'était produit à bien d'autres endroits, à la fin de la matinée, le Centre de services de Boucherville subissait une panne de courant, mais heureusement une génératrice était disponible pour prendre la relève. À l'heure du midi, c'était au tour du service de l'état des routes, à Montréal, d'être privé de courant. À 15 h, une panne de courant frappait la Direction de l'Est-de-la-Montérégie. C'est alors que M. Daniel Filion, directeur de l'Est-de-la-Montérégie, a pris la décision de faire du Centre de service de Boucherville le centre de coordination régional des mesures d'urgence. L'équipe de monsieur Filion ainsi que celle de M. Yvon Tourigny, sous-ministre adjoint à la Direction générale de Montréal, ont alors établi leur «camp de base» à Boucherville.

Dès lors, le CS de Boucherville, où régnait déjà une atmosphère de grande fébrilité, s'est transformé en un véritable quartier général des opérations, chacun des employés contribuant de façon très active aux travaux de coordination qui lui étaient confiés. Parmi les mandats à remplir, on comptait le déglacage des structures et, en collaboration avec les contrôleurs de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et des agents de la Sûreté du Québec, la fermeture et la réouverture de plusieurs dizaines de routes. On devait fournir le soutien nécessaire à Hydro-Québec à l'intérieur des travaux de rétablissement de l'électricité et collaborer, notamment, au transport des poteaux et des transformateurs, et ce, en empruntant tout autant les voies maritimes ou ferroviaires que le réseau routier.

Étant donné que les communications téléphoniques étaient parfois difficiles, la ville de Shawinigan a gracieusement offert une génératrice de grande puissance et une unité mobile de télécommu-



Laurent Brochu, Guy Viau, François Decelles, Herman Carter, Jacques Hamel, Lucien Laporte, Langis Dumont, Denis Paré et Yves Deschamps échantent avec Louise Renaud et Édith Girard, de la Direction des communications.

nication afin d'être en mesure de maintenir le contact avec les divers partenaires : la Sécurité civile du Québec, Hydro-Québec, la Sûreté du Québec et les municipalités.

Également, le CS a assuré pendant plusieurs jours la gestion des génératrices qui provenaient de partout et qui devaient être acheminées aux personnes sinistrées et aux établissements privés de courant dans les municipalités de la région.

Malgré des conditions de travail difficiles, les portes du Centre de services sont toujours demeurées ouvertes afin d'offrir le même service d'excellence à la population, ce qui a fait dire au chef du Centre de services de Boucherville, Michel Riendeau, que les employés de Transports Québec sont particulièrement impressionnants, dynamiques et dignes de tous les remerciements. ▲

# Journal de givre

## Le rétablissement

Le 14 janvier 1998 commencent les interventions qui permettront un retour à la vie normale. Trois opérations sont mises sur pied. La première consiste à fermer temporairement les routes pour faciliter le travail d'Hydro-Québec à l'occasion de la remise en service des lignes électriques. Dans notre secteur, cette opération s'est déroulée durant six jours. La deuxième opération était pilotée par la SAAQ; trois personnes du Ministère y ont participé pour les questions du transport hors normes. La troisième opération était destinée à venir en aide aux municipalités. Toutefois, les demandes n'ont pas été nombreuses. La fourniture de machinerie a constitué l'essentiel des demandes d'aide des quelque sept ou huit municipalités concernées.

Heureusement, nous avons, grâce aux efforts de tout le personnel, traversé le sinistre sans encourir de dommages importants aux infrastructures. Les pertes se limitent à quelques fils, lampadaires, balises et à des trous dans la chaussée. Malgré les fils tombés, nous avons eu raison de la glace, et aucune de nos routes n'a dû être fermée. ▲



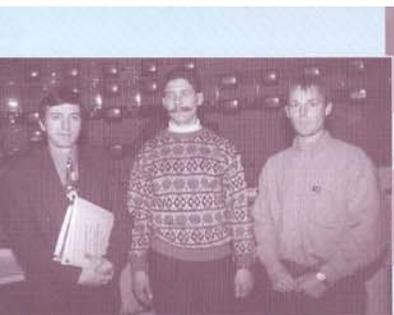
L'équipe de la Sécurité en transport: Michel Lachance, Gervais Corbin, Renée Thomassin, Pierre Michaud, Josette Pelletier et Jean Couture.



L'équipe des Structures. Debout : Mario Trottier, Julie Hardy, Sylvain Groleau, Andrée Caron et Guy Richard. Assis : Gaétan Ouellet, André Godbout et Laurence Lemay.



L'équipe de la Cartographie: Monique Gosselin, Benoît Ringuette, Jean-Robert Guay, Pierre Cauffopé, Gilles Pouliot et Pierre Cloutier.



Centre de services de la gestion de la circulation, tunnel Ville-Marie (CSGC)  
André Marcotte, Claude Pigeon et Jean-Philippe Dion.



DT de la Mauricie-Centre-du-Québec  
Souriant à la caméra : René Coderre, Michel Lefebvre, Madeleine Poirier et Hubert Gamelin.

# Merci au

## «SOLDAT INCONNU» !

par Denis Dion

Il était impossible de rencontrer les centaines de personnes qui, au ministère des Transports, ont mené à bien l'Opération Verglas. Il était encore plus difficile de rapporter tous les commentaires qu'elles auraient pu nous faire. Mais, comme on a rendu hommage au «soldat inconnu», il convient de saluer le professionnalisme, la générosité, le dévouement et le débrouillardise de tous ceux et celles qui n'ont pas été mentionnés, cités ou photographiés.

Où alors, citons l'exemple de Guy Lajoie, de la Direction des communications à Québec, travailleur de l'ombre puisqu'en pleine nuit, un soir de tempête, il est allé reconduire à Montréal (oui, oui... à Montréal) une personne employée du Ministère qui devait absolument s'y rendre. Après un aller-retour d'au moins 6 heures par un temps peu favorable, Guy est revenu au petit matin à la Direction des communications... au cas où l'on aurait encore besoin de ses services.

À tous les Guy Lajoie de Transports Québec (et il y en a eu dans toutes les directions et dans tous les services...), nous élevons un monument de fierté et de reconnaissance. Allez, ne soyez pas modestes, vous l'avez mérité !



DT de l'Est-de-la-Montérégie  
Nombreux et souriants. Debout : Marc-André Lévesque, Geneviève Poupart, Daniel Dorais, Ginette B. Poulin, Claude Poulin, Suzanne Hamel, André Hamelin, Normand Moreau, Mathieu Beauregard, Johanne Vachon, Daniel Filion, Tran Thien Tim, André Héroux, Gerald Fortier et Pierre Sylvestre. Agenouillés : Denis Carlier, Gaston Chisault et Christian Poulin.



CS de Drummondville  
Fatigués, mais contents : Gilles Courchesne, Carole Samson, David Chandonnet (CS de Victoriaville), Daniel Pibarid et Ghislaine Pigeon entourent Yves Beaubien, chef du CS.



L'équipe du garage d'Anjou  
Main d'œuvre précieuse. Debout : Michel Léonard, Jean Sarré, Bruno Pelletier, Jacques Roy, Ghislain Raby, René Cantin et Jean-Claude Marchildon. Agenouillés : Michel Légaré, Serge Dulude, Raymond Houle, Luigi Mastandrea et Jean-François Barbeau.



CS de Maniwaki  
Heureux de leurs exploits. Debout : Yvon Gauslette, Henri Rochon, Denis Cronier, Maurice Hubert, Lionel Langlois, Jean-Paul Langevin et Louis Archambault. Assis : Sylvain Blais, Marc-André Leclair et Aldée Paul.



CS de Hull  
Posant fièrement : Lucie Mirault, Paul Larriault, Guy Chétel, Denis Thibodeau, Gaston Robertson, Manon Perron et Claude Tremblay.



DT de l'Île-de-Montréal  
Fiers de leur performance. Debout : Denis Domingue, Serge Bouliane, Claude Paquet et Michel Chaubin. Assis : Denis Pellerin, Jacques Biboux, Gilles Lamarre et Christian Léger.

«Une occasion pour moi de prendre conscience que le MTQ a une organisation de qualité; que le système de gestion des urgences existait et, plus important encore, qu'il fonctionnait; que le personnel a agi avec compassion, compétence et solidarité; que ce même personnel est intervenu partout où on le demandait, et même plus.»  
Paul Saint-Jacques  
Direction générale de l'Opus



Jean Croisetière, Danielle Lapointe, Irène Beauloin, Daniel Houle et Adrien Rochon.

CS d'Anjou et du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine  
Heureux et fiers, car mission accomplie !



Serge Champagne, Eudore Godin, Normand Boucher et Georges Leblanc.



Debout : Eric Provencier, Alain Charpentier, Michel Jetté, Sylvain Michaud, Yves Bordeleau, Guy Major, Jacques Charron et Yvon Fournier. Agenouillés : Guy Bouchard et Normand Côté.



CS Turcot et du tunnel Ville-Marie  
Contents de leurs prouesses : Christian Ouhmet, Daniel Bolduc, Richard Bouchard, Normand Houle et Paul Longpré.



CS de Papineauville  
Devoir accompli. Debout : Pierre Patric, Guy Montreuil, Sylvain Daoust, André Laplante et Henri-Claude Sanscartier. Assis : Gaëtan Maricic, Bernard Côté, Bernard Beauchamp, Yves Marcotte, Claude Filiatrault, Laurent Charron et Jean-Guy Pilon.