

LA TRAGÉDIE DU PONT DUPLESSIS: L'ENQUÊTE PUBLIQUE DE 1951

31 janvier 2016

Eric Veillette

<https://historiquementlogique.com/2016/01/31/la-tragedie-du-pont-duplessis-lenquete-publique-de-1951/>



Il y a 65 ans aujourd'hui, le pont Duplessis, dont la construction avait coûté plus de 3\$ millions afin de relier les rives de Trois-Rivières et de Cap-de-la-Madeleine, s'effondrait dans les eaux de la rivière St-Maurice. On l'avait inauguré en juin 1948 avec la présence du premier ministre Maurice Duplessis, lui-même trifluvien d'origine. Construit en béton, il se composait de neuf arches d'une longueur chacune de 180 pieds. Au cours de l'hiver 1950, on l'avait fermé temporairement suite à la découverte d'une fissure, apparemment causée par les froids extrêmes. Était-ce alors le présage d'une catastrophe?

Dans la nuit du 30 au 31 janvier 1951, Benoît Lefebvre, un jeune chauffeur de taxi de 22 ans travaillant depuis quelques semaines pour la compagnie Corona Taxi et demeurant lui-même au 10 de la rue Dumas au Cap-de-la-Madeleine, se trouvait au stand de la compagnie à Trois-Rivières au moment de recevoir un appel sur sa radio afin d'aller chercher un client sur la rue Toupin, au Cap. Il était alors entre 2h30 et 2h35 de la nuit. Lefebvre franchit le pont Duplessis pour se rendre sur place et faire monter un certain M. Surprenant. En sa compagnie, il reprit la direction de Trois-Rivières. Mais à mi-chemin, un autre appel entra sur sa radio, lui demandant cette fois de prendre un deuxième client dans le secteur du « bas du Cap ». Après avoir demandé à Surprenant si cela le dérangeait, le jeune chauffeur fit demi-tour et se rendit sur la rue Alice prendre Roger Landry, qui s'installa à l'avant du véhicule, côté passager. Il était environ 3h00.

En revenant vers Trois-Rivières, le taxi de Lefebvre s'engagea sur la première portion du pont, sur lequel il dépassa une voiture. Lors de l'enquête publique, quelques mois plus tard, Lefebvre dira sous serment qu'il

roulait alors à environ 60 km/h. Les lampadaires étant allumés, rien ne laissait présager le drame qui allait suivre.

Une fois sur la seconde portion du pont, celle reliant l'Île St-Christophe à la rive trifluvienne de la rivière St-Maurice, le taxi parcourut une légère distance avant que Lefebvre ressente soudainement une sensation étrange. Lors de l'enquête, il dira que cela lui donnait l'impression d'avoir une crevaison et que sa voiture dérapait. Par réflexe, il appuya sur les freins, tandis que la chaussée « commençait à sauter en-dessous des roues ».

Et soudain, ce fut le *black-out*. Incertain d'avoir perdu conscience, Lefebvre manqua certainement une portion de la catastrophe puisque son souvenir le porta ensuite au moment où sa voiture se trouvait sous le pont, au niveau de la rivière.

Pendant ce temps, un autre chauffeur de taxi nommé Gérard Vanier[1], 28 ans, reconduisait un client au Cap après être passé sur le pont Duplessis. En roulant sur la structure, il dira plus tard s'être aperçu que la chaussée était un peu plus difficile : « plus *rough* que d'habitude ». Il compara cette sensation à celle d'une route en gravier. Il fit une remarque à son client, mais sans plus. Après avoir complété sa course au Cap, au coin des rues Loranger et du boulevard St-Laurent, Vanier revint sur ses pas.

Maurice Roy, un autre chauffeur de taxi de 32 ans[2], réalisa une course à l'aéroport du Cap-de-la-Madeleine vers 2h45 avant de revenir vers le pont. Il y constata rapidement l'absence de lumières, ce qui le convainquit de ralentir. Peu de temps après, il réalisa qu'une portion du pont venait de s'écrouler puisque sous ses yeux une voiture plongea dans le vide.

En s'engageant sur la portion Est du pont, dans son voyage de retour vers Trois-Rivières, Gérard Vanier dut s'immobiliser derrière le véhicule de son collègue Maurice Roy. En descendant, Vanier fut en mesure de constater qu'une autre voiture était tombée dans les eaux de la rivière St-Maurice.

Sous le pont, après avoir repris conscience, Lefebvre parvint à s'extirper de son taxi. Les lampadaires éteints et la présence d'un brouillard le gênèrent dans son interprétation des événements. Il mit donc un peu de temps avant de réaliser ce qui venait de se produire.

Juste au-dessus de lui, une portion du pont manquait. À travers le brouillard, il vit enfin les lumières de freins de sa voiture et c'est alors qu'il songea à ses deux clients. Mais avant de pouvoir se porter à leur secours, Landry sortait par ses propres moyens. Lefebvre utilisa alors sa voix pour le guider à travers l'obscurité. C'est alors que les deux hommes virent passer une voiture au-dessus d'eux, plongeant carrément dans le vide. Heureusement, l'instant d'après, Surprenant venait les rejoindre. Par la suite, les trois hommes furent conduits à l'hôpital.

L'effondrement avait réveillé Rodrigue Tapps, qui habitait au 169 rue St-Maurice, à environ 300 pieds de là. Employé à la *Canada Iron Company*, il avait d'abord cru que le vacarme avait été créé par la chute du *crane* (sorte de poids qu'on laissait retomber pour concasser de lourdes pièces de métal). Il avait quitté son lit pour aller voir à sa fenêtre, d'où il voyait une portion de la cour de la compagnie. En constatant que le *crane* était en place, il était revenu se coucher auprès de sa femme. Une dizaine de minutes plus tard, cependant, il fut à nouveau réveillé, cette fois par les ambulances.

Lors de l'enquête, Tapps compara le bruit à un camion qui aurait frappé son solage ou à un « bruit sourd, comme un objet qui tombe ». Ayant l'expérience d'avoir déjà entendu des explosions à la dynamite, il refusa de comparer ce bruit à une telle hypothèse.

Edward Spencer Frost, contremaître à la même compagnie, fut lui aussi réveillé dans sa maison du 109 rue St-Maurice. À son tour, il refusa de comparer le bruit à une explosion. Il parla plutôt de vibrations.

Ovide Lacerte, 58 ans, travaillait à l'usine de filtration et habitait au 3172 rue Ste-Marguerite à Trois-Rivières. Cette nuit-là, il était au travail, en train d'emplir une chaudière, quand il ressentit une vibration. « J'ai passé proche de tomber à terre », dira-t-il lors de la commission d'enquête. En regardant par une fenêtre, il dira avoir vu passer « comme une boule de feu », ce qui était probablement une réaction électrique sur la ligne des lampadaires. Ceux-ci s'étaient éteints avec l'effondrement du pont. Lacerte sortit sur le perron mais une brume épaisse l'empêchait de bien voir. C'est à ce moment que les locataires des logements situés au-dessus de l'usine sortirent sur les balcons.

Puisqu'il avait entendu des travaux de dynamitage destinés à briser la glace l'hiver précédant, Lacerte fut également questionné sur la possibilité d'un acte criminel. Comme les autres, il refusa d'associer l'effondrement à une explosion.

Auguste Pageau viendra dire sous serment avoir vu deux voitures plonger dans le vide, mais sans qu'on arrive à savoir précisément lesquelles.

Ovila Mailhot, 50 ans, était opérateur à l'usine de filtration et habitait juste au-dessus, au 136 rue Des Chenaux., dans le même immeuble que Pageau. Mailhot fut réveillé par un « bruit sourd » et la vibration de l'immeuble. En sortant de son logement pour mieux s'informer, il avait alors croisé Lacerte, qui lui annonça que le pont venait de s'écrouler.

Les premiers policiers arrivèrent sur les lieux une quinzaine de minutes après l'effondrement. Le matin même de la tragédie, les journaux parlèrent de quatre victimes. Selon Roméo Blanchet, qui travaillait alors pour le quotidien *Le Nouvelliste*, les phares de trois voitures englouties étaient encore visibles dans les eaux froides. Certains hommes tentèrent de porter secours aux victimes avec des embarcations, mais ce fut peine perdue.

Maurice Duplessis ne tarda pas à déclarer qu'il s'agissait de sabotage, tout en réclamant une enquête publique.

Les quatre victimes furent repêchées par le sous-chef Roy, le capitaine Eugène Meunier de la brigade locale d'ambulance St-Jean, Marcel Tousignant, et René Arnaud. L'une des victimes était Noël Doucet, un électricien de la *Canada Iron*. Ce dernier avait demandé l'autorisation de son patron pour quitter l'usine à 3h00 de la nuit afin d'assister en matinée aux funérailles de sa tante, Mme Alphonse Doucet.

La seconde victime était Henri-Paul Gendron, 41 ans, un chauffeur de taxi à l'emploi de Queen Taxi qui habitait au 288 rue St-Laurent au Cap. La troisième était Maurice Beaumier, 29 ans, résidant au 137 rue Notre-Dame au Cap. Finalement, la dernière victime était Paul Fiset, du 228 rue St-Germain, à Ville St-Laurent. « Gendron et Fisette [sic] étaient seuls dans leurs automobiles au moment de la tragédie. Dans sa voiture, Doucet était accompagné d'un compagnon de travail de la Canada Iron Foundries Co. Ltd., Maurice Beaumier. Gendron a été repêché le premier vers 8h00, hier matin [31 janvier] ».

En plus des quatre victimes, cette tragédie causa tout un casse-tête aux citoyens des deux villes, les empêchant de se rendre au travail, de téléphoner à leurs proches, et ainsi de suite. Certains se risquèrent à traverser à pied en marchant sur la glace. Mais le conseil municipal réagit rapidement en établissant un système de traversier. L'industrie du camionnage devait également se réajuster puisque l'effondrement du pont coupait toute la route 138 (à l'époque route 2) entre Montréal et l'est du Québec.

Par chance, le premier ministre de l'Ontario, Leslie Frost, offrit rapidement à la ville de Trois-Rivières un pont militaire de type Bailey. Le 15 février, on annonçait la tenue prochaine d'une enquête publique sur les causes de la catastrophe. Celle-ci s'ouvrit le lundi 27 août 1951 au palais de justice de Trois-Rivières sous la responsabilité du juge René Lippé, assisté du commissaire J.-Lucien Dansereau. Me Léon Méthot se retrouva comme avocat conseil de la Commission, tandis que Me Lucien Gendron, un ténor du Barreau à cette époque, était l'un des trois défenseurs de la compagnie *Dominion Bridge Company Limited*.

On entendit plusieurs ingénieurs et politiciens à propos de l'historique du pont et sa construction. Une enquête plutôt monotone pour le commun des mortels. En revanche, le chauffeur Lefebvre viendra expliquer les détails qu'on connaît déjà, ajoutant avoir emprunté le pont Duplessis pratiquement à tous les jours depuis son ouverture.

- Avez-vous remarqué quelque chose d'anormal en passant sur ce pont-là, le pont qui a tombé?, lui demanda Me Provencher.
- Quand je passais dessus, j'ai toujours remarqué que le pont vibrait.
- Qu'est-ce que vous voulez dire par « le pont vibrait »?
- Ça sautait tout le temps.

Lefebvre ajoutera même avoir constaté ce phénomène alors qu'il avait emprunté le pont à vélo.

Afin de dissiper les doutes quant à un attentat criminel à l'explosif, comme le voulaient certaines rumeurs, la Commission fit appel à Guy D'Artois, un capitaine de l'armée canadienne âgé de 34 ans qui avait une grande expérience dans la destruction de ponts lors de la Seconde Guerre Mondiale.

- Est-ce que durant ces occasions-là, il y a des ponts en France qui ont souffert de votre travail?, lui demanda Me Gendron.
- Oui, beaucoup.
- Avez-vous vous-même, même si vous devez vous accuser de certaines choses, avez-vous vous-même fait sauter des ponts?
- Oui, moi-même. Quoiqu'on n'aime pas associer son nom à aucun pont en particulier.

La Commission se déplaça ensuite sur le chantier où on avait entreposé les pièces endommagées de la structure. C'est là que se poursuivit le témoignage D'Artois, qui dira que s'il avait été appelé à faire exploser le pont Duplessis « j'aurais obtenu les mêmes effets ». Voilà qui tendait à confirmer la possibilité d'un acte criminel. Par contre, tous les autres témoins qui avaient eu l'expérience d'entendre des explosions à la dynamite confirmèrent que le bruit entendu cette nuit-là n'avait rien à voir avec le résultat d'un explosif.

- Avez-vous vu tomber des autos, vous?, demanda Me Marchand à Ovila Mailhot, qui habitait au-dessus de l'usine de filtration.
- J'ai vu tomber le dernier [sic] auto.
- Est-ce que vous avez déjà entendu des bruits d'explosifs?

- Oui, monsieur.
- À quelle occasion?
- Quand ils ont démolé les vieux piliers de l'ancien pont.
- Quel genre de bruit avez-vous entendu?
- Ce n'est pas le même genre de bruit que quand le pont s'est écroulé, quand on a démolé les piliers du pont.

Henri Carreau, un machiniste de 46 ans demeurant au 1275 rue Des Chenaux, juste en face du pont temporaire Bailey, comparera quant à lui l'effondrement à un tremblement de terre.

Gaston Maurais, un machiniste de 43 ans habitant au 158 rue St-Maurice, voisin de Monsieur Tapps, fut également réveillé par un bruit qu'il crut être celui d'un tremblement de terre. Il avait dit à sa femme de se rendormir, mais une dizaine de minutes plus tard des voix provenant de l'extérieur les tirèrent du lit. Maurais refusa également de comparer le bruit qu'il avait entendu à celui d'une explosion à la dynamite.

L'enquête publique ne permit pas d'éclaircir la tragédie dans ses moindres détails. La présence de certains fils suscita une panique qui fut rapidement élucidée par les témoignages d'employés de la compagnie Bell. Certains voyaient en ces fils la preuve qu'on avait utilisés des détonateurs. En fait, on les avait installés rapidement après l'effondrement pour rétablir les communications entre les deux villes.

Les plaidoiries débutèrent le 25 septembre 1951. Me Léon Méthot se déclara satisfait que le gouvernement provincial ne puisse être tenu responsable de la tragédie. Me Angus Ogilvie, représentant de la *Dominion Bridge*, souligna que la structure du pont n'avait pas fait défaut. Quant à Me Lucien Gendron, il s'entêta à parler de sabotage, peut-être pour orienter les soupçons vers une cause criminelle plutôt que sur l'incompétence de ses clients.

Quant à Me Louis-Philippe Pigeon, soulignant que l'effondrement était survenu dans les cinq premières années de la construction, il optait pour la responsabilité de la compagnie.

Le rapport final écarta toute possibilité de sabotage. En revanche, les causes précises de la tragédie demeurèrent sans réponse.