

Une priorité incontournable pour l'ingénieur : la protection de l'environnement

Dans tous les aspects de son travail, l'ingénieur doit respecter ses obligations envers l'homme et tenir compte des conséquences de l'exécution de ses travaux sur l'environnement et sur la vie, la santé et la propriété de toute personne.

Code de déontologie des ingénieurs, art. 2.01

Loin d'être une mode passagère, l'écologie et la pensée « verte » transforment de plus en plus notre vision du monde et notre façon de vivre. Les ingénieurs sont tout particulièrement interpellés par ces nouvelles préoccupations, ce que souligne sans équivoque l'article 2.01 du Code de déontologie des ingénieurs. Mais dans sa pratique, l'ingénieur doit-il tenir compte de l'environnement au-delà des considérations contractuelles et financières? Voici un cas disciplinaire qui apporte une réponse claire à cette question.

En novembre 2007, le Comité de discipline de l'Ordre a examiné une plainte contre un de ses membres¹. Cette plainte comprenait quatre chefs d'accusation, soit :

- En août 2004, un ingénieur chargé de projet a préparé des plans en omettant d'inclure des clauses ou des renseignements prévoyant des mesures de protection de l'environnement.
- En septembre, octobre et novembre 2004, cet ingénieur a permis ou toléré la présentation ou la préparation d'une demande d'autorisation alors que cette demande était incomplète.
- En septembre, octobre et novembre 2004, l'ingénieur a permis ou toléré la réalisation des travaux malgré l'absence d'autorisations requises par la loi.
- En septembre, octobre et novembre 2004, l'ingénieur a permis ou toléré la réalisation des travaux sans tenir compte des conséquences sur l'environnement.

Il est à noter que les quatre chefs de cette plainte contiennent une infraction reliée à l'article 2.01, et plus précisément aux conséquences des travaux sur l'environnement. Les premier et deuxième chefs touchent aussi l'article 3.02.04, soit :

L'ingénieur doit s'abstenir d'exprimer des avis ou de donner des conseils contradictoires ou incomplets et de présenter ou utiliser des plans, devis et autres documents qu'il sait ambigus ou qui ne sont pas suffisamment explicites.

Mais quels étaient donc les faits?

UNE ROUTE ATTENDUE DEPUIS LONGTEMPS

Au printemps 2004, après quelques années d'études et de démarches pour obtenir des subventions gouvernementales, une municipalité a entrepris de réhabiliter et allonger un chemin à des fins de développement économique. La firme retenue a confié ce projet clé en main à l'ingénieur intimé.

C'est dans ce contexte que l'intimé a visité les lieux à plusieurs reprises et commandé une étude pour deux points précis du tracé retenu. Il est à noter que l'ingénieur a omis d'indiquer, dans cette étude, qu'une partie du tracé passait directement dans un marécage et que plusieurs autres points du tracé touchaient des milieux humides. Il a donc fait parvenir une demande d'autorisation incomplète au ministère de l'Environnement.

À ce sujet, soulignons que :

- le contrat entre la Ville et l'entreprise comprenait la préparation des documents nécessaires à l'obtention des autorisations gouvernementales;
- la preuve a effectivement révélé que le sol était marécageux en plusieurs endroits et que le tracé touchait des cours d'eau ainsi que des milieux humides;
- le nouveau tracé devait s'étendre sur plusieurs kilomètres – la Loi sur la qualité de l'environnement stipule notamment que tout projet de réfection de route de plus d'un kilomètre doit faire l'objet d'un certificat d'autorisation, avant le début des travaux.

Les travaux étaient déjà en cours au moment où la cliente a reçu du ministère de l'Environnement un avis d'infraction lui ordonnant de cesser les travaux. Sur les lieux, des inspecteurs avaient constaté, entre autres, que des travaux avaient été effectués dans un marécage sans certificat d'autorisation, que les arbres avaient été coupés à blanc, que la machinerie était

Dans cette affaire, l'ingénieur devait tenir compte notamment des dispositions suivantes :

Loi sur la qualité de l'environnement, L.R.Q. Q-2 : l'article 22, alinéa 2 stipule que nul ne peut exécuter de travaux dans un cours d'eau, un lac, un marécage, etc., sans avoir préalablement obtenu une autorisation.

Règlement relatif à l'application de la LQE, L.R.Q., c. Q-2, r.1.001 : l'article 2, alinéa 3° b) précise qu'on doit obtenir une autorisation pour un projet de reconstruction, construction, élargissement ou redressement d'une route, qui mesure plus d'un kilomètre et qui est situé à l'extérieur d'un périmètre urbain.

¹ Louis Tremblay, ing., c. Normand Héroux, ing., CDOIQ, n° 22-06-0329

passée dans la bande riveraine des cours d'eau et qu'à une jonction, aucune barrière n'avait été posée pour empêcher les sédiments d'atteindre les cours d'eau.

La preuve démontrait aussi que les dommages causés à l'environnement par ces travaux illégaux étaient importants et de longue durée. Par conséquent, la municipalité a reçu l'ordre du ministère de l'Environnement de soumettre un plan de restauration et de réparer les dommages causés.

UNE PLAINTÉ DU PUBLIC ET LE JUGEMENT DU COMITÉ DE DISCIPLINE

Inquiets et mécontents du déroulement des travaux, des citoyens du secteur ont demandé à l'Ordre des ingénieurs du Québec d'enquêter sur la conduite professionnelle de l'intimé. Après enquête, le syndic a déposé une plainte en bonne et due forme au Comité de discipline. Ainsi, à l'automne dernier, celui-ci a entendu tous les principaux témoins de l'affaire et conclu à la culpabilité de l'ingénieur intimé, et ce, pour les quatre chefs. Voici les principales raisons ayant motivé ce jugement.

Le Comité de discipline a reconnu que l'ingénieur intimé avait le devoir de respecter les lois et règlements environnementaux et de s'assurer que le projet se déroulait en toute légalité. Or le Comité a estimé que l'intimé avait omis de respecter ses propres obligations professionnelles. Plus précisément, le Comité est d'avis que l'ingénieur avait fait preuve « d'aveuglement volontaire », choisissant de donner priorité aux besoins de sa cliente et de devenir le subalterne des officiers de certains ministères, notamment du ministère des Transports.

Au contraire, l'intimé aurait dû privilégier la prudence à l'égard de la situation environnementale et respecter son devoir social. Bien qu'il ait effectué quelques démarches touchant les préoccupations environnementales, ces démarches étaient manifestement incomplètes. Le Comité a jugé qu'il était de son devoir professionnel de les poursuivre, même si cela avait mis en péril l'octroi des subventions pour les travaux.

En ce qui concerne le premier chef d'accusation, le Comité s'exprime ainsi :

« [120] En regard du chef 1, le Comité estime que l'intimé, lors de la confection des plans, avait suffisamment d'informations sur la problématique environnementale et qu'il a manqué à son obligation en regard des conséquences parce qu'il a fermé les yeux dans le but de servir l'intérêt de sa cliente.

[121] Le Comité conclut que sur le 1^{er} chef, l'intimé devait inclure des clauses ou à tout le moins prévoir des mesures de protection de l'environnement requises par la loi.

[122] Le Comité juge que l'intimé connaissait les conséquences de ses travaux sur l'environnement et il devait en informer la Municipalité.

[125] L'intimé devait privilégier la prudence en regard de la situation environnementale pour respecter son devoir social. »

Pour le deuxième chef, le Comité a jugé que l'ingénieur ne pouvait ignorer les dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement et qu'en dépit des avis du ministère des Transports, il aurait dû faire une demande d'autorisation pour l'ensemble du tracé.

Relativement aux troisième et quatrième chefs, le Comité a statué comme suit :

« [146] Concernant le chef 3, le Comité estime que l'intimé, à titre de chargé de projet, sachant très bien que ces travaux nécessitent l'intervention du ministère de l'Environnement, a autorisé l'exécution de travaux dont les conséquences sur l'environnement étaient prévisibles.

[147] Par ce comportement, il a manqué à son devoir en regard de son mandat avec la Municipalité qui spécifiait qu'il devait demander les autorisations nécessaires afin de respecter les lois qui affectaient le projet.

[148] Enfin sur le chef 4, le Comité considère que la preuve est transparente concernant le fait que l'intimé n'a pas tenu compte de la répercussion de ses travaux sur le respect de l'environnement.

[149] Le Comité estime que l'intimé avait, à la suite de son mandat de surveillance, une responsabilité entière sur la conduite de ce projet. »

Cet ingénieur a été condamné à payer quatre amendes de 4 000 \$ pour avoir manqué de probité dans l'accomplissement de sa mission sociale de protection du public ainsi que deux amendes de 1 000 \$ pour avoir émis des avis qui n'étaient pas basés sur des connaissances factuelles suffisantes, pour un montant total de 18 000 \$. Dans sa décision, le Comité a tenu compte du fait que l'intimé admettait sa faute, faisait preuve de repentir, avait modifié son comportement et ne représentait aucun risque de récidive.

Pour résumer, les ingénieurs sont tenus, dans l'exercice de leur profession, de considérer les préoccupations environnementales comme une autre variante de leur incontournable priorité : assurer la protection du public.