

**Commission d'enquête
sur le viaduc
de la Concorde**

Québec 

MÉMOIRE

présenté par

INTER STATE PAVING INC.

M^e JEAN-CLAUDE HÉBERT
procureur

Commissaires M^e Pierre Marc Johnson, président
M. Armand Couture, ing.
M. Roger Nicolet, ing., M.Sc.

Montréal, le 27 juillet 2007

Me Nicole Trudeau, secrétaire
Commission d'Enquête sur le Viaduc de la Concorde
500, boulevard René-Lévesque Ouest
9^e étage, bureau 9.100
Montréal (QC)
H2Z 1W7

Objet : Mémoire des participants *Inter State Paving inc.*, Bertrand Lampron et Guillaume De Paoli

Chère consœur,

Je vous prie de remettre aux commissaires le présent document, lequel tient lieu de mémoire pour les participants cités en rubrique.

Note liminaire

Vu l'implication minimaliste de mes clients tout au long de l'enquête menée par la Commission; vu également l'objet et la portée du mandat des commissaires, nous estimons qu'il n'est ni nécessaire ni utile de faire une présentation orale. Par conséquent, les participants *Inter State Paving inc.*, Bertrand Lampron et Guillaume De Paoli renoncent à ce privilège procédural.

Au besoin, si les commissaires désirent questionner le procureur soussigné, je me rendrai disponible sur invitation.

Mise en contexte

Expérience et compétence d'Inter State Paving inc.

1. En sa qualité d'entrepreneur général, *Inter State Paving inc* a soumissionné pour obtenir le contrat de construction de l'autoroute Papineau-Leblanc et de ses ouvrages d'art, à partir du boulevard de la Concorde jusqu'au boulevard Saint-Martin à Laval. *ISP* était le plus bas soumissionnaire.
2. Dans sa soumission, *Inter State Paving inc.* a décrit son expérience en matière de construction. Soulignons au passage que cette entreprise avait déjà travaillé pour le compte du ministère de la Voirie. L'année précédente, *ISP* avait effectué des travaux de construction sur l'autoroute Papineau (à partir du boulevard Henri-Bourassa) et sur le viaduc Gouin. Le ministère et l'ingénieur-conseil étaient donc en mesure d'évaluer la capacité et l'expertise d'*ISP*. À l'évidence, les personnes en autorité ont jugé que l'entreprise avait les compétences et l'expérience requises.
3. Les procès-verbaux de réunion de chantier déposés devant la Commission ne comportent aucun indice d'incompétence ou d'inexpérience de la part d'*ISP*. Dans les 27 estimations, il n'est fait mention d'aucune retenue de travaux non conformes ou de travaux impayés en lien avec l'inexpérience ou à l'incompétence d'*ISP*.
4. L'organigramme de la firme *Inter State Paving inc.* déposé en preuve soutient l'inférence à l'effet que messieurs Pietro Rizzuto, Filippo Rizzuto et

Bertrand Lampron, en raison des fonctions leur incombant, étaient présents sur le chantier de construction du viaduc de la Concorde.

5. Les frères Rizzuto étant décédés, la Commission n'a pu bénéficier de l'éclairage de leur témoignage. Cependant, vu la présence quotidienne sur le chantier de ces deux administrateurs, force est de conclure qu'ils ont probablement eu connaissance des tractations survenues entre les poseurs d'armature, le surveillant et l'ingénieur responsable.
6. Il est hautement improbable que l'un ou l'autre des frères Rizzuto n'ait pas été informé de la modification relative à la pose d'armature (ajout de barres). Répétée à quatre reprises, cette opération avait pour objet de solidifier la structure d'armature. Il coule de source que, en toute probabilité, les administrateurs d'*Inter State Paving inc.* furent satisfaits des assurances données par l'autorité compétente, c'est-à-dire le surveillant et/ou l'ingénieur-résident.
7. D'ailleurs, les expériences menées en laboratoire par certains experts qui ont témoigné devant la Commission confirment le fait que la structure modifiée était plus solide que celle qui avait été initialement conçue par l'ingénieur Dupaul. À ce propos, dans l'expertise intitulée *Évaluation de la capacité portante du pont du boulevard de la Concorde* (GRS – École Polytechnique de Montréal), on peut lire le passage suivant au par. 6.3 :

En ce qui concerne les détails d'armature retrouvés sur les plans, ceux-ci auraient été adéquats si l'information concernant les dimensions des barres pliées avaient été plus claires afin d'être placées conformément aux règles de l'art. Le concepteur aurait dû mettre plus d'emphasis sur les détails de pliage des barres. Les barres en U par exemple auraient dû être mieux montrées et mieux dimensionnées sur les plans en fournissant un détail agrandi de la zone critique que représente le bout de dalle en porte-à-faux près de la chaise
8. Comment pourrait-on reprocher aux administrateurs d'*Inter State Paving inc.* ainsi qu'à l'ingénieur Lampron d'avoir mal lu, mal compris ou mal

interprété des plans nébuleux? Concernant cette étape cruciale de la construction du viaduc de la Concorde, selon la preuve administrée devant la Commission, la conduite des administrateurs du constructeur et de leur ingénieur sur le chantier ne saurait faire l'objet de grief.

9. Le 13 juillet 2007, le président de la Commission invitait les procureurs à traiter « de façon très précise de ce qui devait être fait en vertu des codes, de ce qu'on pensait qui devait être fait en vertu des pratiques si elles existaient... » (notre soulignement). N'étant pas des experts en armature, les frères Rizzuto et l'ingénieur Lampron étaient certes justifiés de se fier au bon jugement du surveillant et de l'ingénieur-résident à propos des ajouts d'armature.
10. Voilà certes une pratique qu'on ne saurait leur reprocher rétroactivement, sans compter que la preuve est déficiente à plusieurs niveaux : plans nébuleux de l'ingénieur-concepteur quant aux détails d'armature, absence totale de preuve quant aux bordereaux d'armature et quant aux plans « tels que construits ».

Le rôle de l'ingénieur De Paoli

11. Par ailleurs, aucun élément de preuve n'établit que l'ingénieur Guillaume De Paoli avait, d'une façon ou d'une autre, participé aux opérations du chantier de construction de la Concorde. Celui-ci n'était ni administrateur ni actionnaire de la compagnie *Inter State Paving inc.* Il ressort de son témoignage qu'il effectuait essentiellement du travail de bureau pour la compagnie. Il n'a donc jamais participé aux opérations de construction du projet, tant au niveau de l'autoroute qu'au niveau du viaduc en général, et encore moins au niveau du porte-à-faux. Aucun reproche ne peut donc lui être adressé.

Le rôle de l'ingénieur Bertrand Lampron

12. Bertrand Lampron s'est conformé à toutes les exigences prévues dans le « Devis spécial » ainsi que dans le « Cahier des charges et devis généraux ». Selon ces documents, l'ingénieur-résident (en l'occurrence un représentant de Desjardins-Sauriol) avait l'autorité nécessaire pour interpréter les plans et il pouvait intervenir en tout temps dans l'organisation et les méthodes de l'entrepreneur.

13. Pour sa part, M. Lampron s'est assuré que les travaux soient effectués à la satisfaction du surveillant, sachant pertinemment que ce dernier pouvait suspendre immédiatement les travaux en cas d'anomalie. L'ingénieur Lampron a fait vérifier et approuver les travaux à chacune des étapes et ce, conformément au devis. Il s'est assuré, avant de commander l'armature, que l'ingénieur-résident l'ait préalablement approuvé. Il a fait vérifier le coffrage par le surveillant et s'est assuré que ce dernier approuve l'armature avant la coulée du béton.

14. Rien dans la preuve administrée par la Commission ne justifie une inférence à l'effet que M. Lampron n'aurait pas entièrement assumé ses responsabilités et ce, selon les exigences et les règles de l'art de l'époque. Des sous-entrepreneurs spécialisés en coffrage, armature et bétonnage ont effectué des travaux spécialisés lors de la réalisation du viaduc. Toujours selon les règles en vigueur à l'époque, *Inter State Paving inc.* s'est assuré que le surveillant du chantier désigné par le ministère de la Voirie autorise les travaux, au fur et à mesure de leur réalisation. En ce sens, aucun bétonnage n'a été fait sans l'approbation et la vérification du surveillant.

15. Les témoignages de Claude Robert, Raymond Bernard, Régis Saint-Laurent, Raymond Lessard, Guillaume De Paoli et Bertrand Lampron viennent tous appuyer les prétentions d'*Inter State Paving inc.* et de l'ingénieur Lampron. Tous ces témoins ont établi que le sous-traitant d'armature s'en remettait à l'ingénieur-résident chargé de la surveillance lorsqu'il rencontrait une quelconque difficulté sur le chantier.
16. Certaines constatations pertinentes prennent appui sur la preuve établie devant la Commission :

Enrobage :

- Les experts ont indiqué que les plans ne contenaient pas d'information pour l'enrobage de l'armature : distance entre la face extérieure du béton et le début de la barre.
- Le devis général prévoit 1 ½ po, sauf indication contraire aux plans ou devis du projet.
- M. Dupaul a dit à la Commission que la couverture était de 2 po.
- Les expertises indiquent qu'une couverture de 2 po a été mesurée lors de la dissection des pièces du porte-à-faux. Des cales de béton de 2 pouces ont été posées; ceci met forcément en relief une intervention de l'ingénieur-résident responsable de la surveillance; il a fallu qu'une directive soit donnée par le surveillant et/ou le concepteur lors des travaux pour effectuer un enrobage de 2 po.

Étriers :

- Aucun bordereau d'armature n'a été présenté devant la Commission.
- Claude Robert a indiqué que le symbole MK identifiait des dimensions précises pour l'armature.
- Lors de son témoignage, M. Dupaul a déclaré que la partie verticale des étriers devaient avoir 41 pouces. Selon ses observations,

postérieures à l'effondrement du viaduc, les étriers n'avaient qu'une longueur de 39 po. Quant aux observations faites par M. Marchand dans son rapport d'expert, il a observé que les étriers avaient 40 pouces de longueur.

- La partie verticale des étriers, MK 801, était donc trop courte pour pouvoir aller rejoindre les barres du haut (#14) tel que prévu aux plans de conception originaux.
- Des barres additionnelles ont donc été posées ce qui tend à démontrer une intervention du surveillant, voire même du concepteur.
- Les viaducs de la Concorde et de Blois ont été réalisés à sept mois d'intervalle et comportent les mêmes caractéristiques sur le plan de la construction.
- Ces éléments confirment l'intervention du surveillant et l'acceptation par le concepteur (tous deux de chez Desjardins-Sauriol) de modifications aux plans de conception.

Le contrôle de qualité

17. Enfin, il convient de rappeler que, outre le contrôle de qualité effectué par le surveillant, le contrôle de qualité du béton et des armatures fut aussi effectué par le laboratoire Ville-Marie.

18. Selon le témoignage de l'ingénieur De Paoli, en 2005 et 2006, la procédure normale et usuelle sur un chantier de construction de structure en matière routière était la suivante :

- Les sous-traitants coffrage et armature effectuaient leurs travaux.
- Le surveillant suivait le progrès des travaux.
- Une fois l'étape complétée, le surveillant complétait la vérification et acceptait la partie des travaux.

- Une demande de bétonnage était envoyée par l'entrepreneur général.
 - À la réception de l'acceptation, on mettait en branle l'opération bétonnage.
19. En 2005 et 2006, Guillaume De Paoli était personnellement présent sur le site des projets dans lesquels il était impliqué. Un surveillant était constamment en place pour vérifier l'avancement des travaux. L'entrepreneur général ne faisait aucune vérification avant de demander au surveillant son acceptation et l'autorisation de bétonner. Ces façons de procéder ont toujours existé sur les chantiers de construction routière, et ce depuis les années 1969 et 1970. Elles existent toujours, même depuis l'arrivée des normes ISO.
20. La Commission n'a administré aucune preuve concernant les pratiques, normes et règles de l'art en matière de contrôle de qualité qui étaient en vigueur en 1969 sur les chantiers de construction routière. Par conséquent, les commissaires ne peuvent légalement déterminer si les comportements d'*ISP* et des ingénieurs Lampron et De Paoli ont dérogé à ces règles.
21. De plus, la Commission n'a évidemment pu établir comment ces règles de contrôle de la qualité avaient évolué dans le temps. Demandons-nous, par simple curiosité, si ces règles sont aujourd'hui différentes de ce qu'elles étaient en 1969? Aujourd'hui, les normes ISO sont exigées dans un *addendum* joint à un appel de soumission. Cependant, elles sont inappliquées sur les chantiers.
22. D'ailleurs, il existe un contentieux actuellement entre l'*Association des constructeurs de routes et des grands travaux du Québec (ACRGTQ)* et le MTQ au sujet de l'applicabilité du contrôle de la qualité sur les chantiers

- de construction, et plus particulièrement en ce qui a trait à l'*addendum* sur l'assurance qualité ISO 9002.
23. Le bilan annuel 2006 du programme d'assurance de la qualité ISO-Construction du MTQ en fait d'ailleurs état. Quant à la répartition des rôles et responsabilités en matière de contrôle de la qualité sur un chantier de construction routière, ce bilan est révélateur quant à l'inanité du système de contrôle de qualité.
24. D'ailleurs, suite à ce bilan, la sous-ministre adjointe du MTQ, madame Anne-Marie Leclerc, expédia une lettre (copie de lettre expédiée à Me Décarly le 21-06-07) à la Directrice générale de l'ACRGT, madame Gisèle Bourque, dans laquelle elle résume les difficultés rencontrées dans l'application du programme d'assurance qualité (PAQ). Dans ce courrier, madame Leclerc avise la directrice de l'ACRGT qu'il y aura un moratoire en 2007 sur l'application du PAQ. Au cours de l'année 2007, des projets pilotes seront mis en place pour convenir des activités d'assurance et de contrôle de qualité minimales avec les représentants de l'ACRGT.
25. Comment la Commission pourrait-elle logiquement (et équitablement) reprocher à *Inter State Paving inc.*, ainsi qu'aux ingénieurs De Paoli et Lampron d'avoir, en 1969, manqué à des règles de contrôle de qualité inexistantes? En 2007, bien que l'existence et le mérite de ces normes soient reconnus, celles-ci ne sont toujours pas appliquées.
26. En résumé, les règles de l'art en vigueur en 1969 furent respectées par le constructeur du viaduc de la Concorde. Rien dans la preuve ne révèle une violation des règles de vérification, de contrôle ou de surveillance en vigueur en 1969, tant par les administrateurs de l'entreprise que par les ingénieurs Lampron et De Paoli.

27. La preuve administrée devant la Commission est lacunaire quant aux us et coutumes en vigueur sur les chantiers de construction en matière de structures routières et ce, tant en 1969 qu'en 2007. La seule preuve pertinente résulte des témoignages de messieurs Robert, De Paoli, Bernard, Saint-Laurent, Lessard et Lampron. Or, à ce jour, cette preuve non-contredite ne peut servir de fondement à un quelconque reproche susceptible d'être formulé à l'encontre des participants cités en rubrique.
28. La Commission ne dispose donc pas d'une assise factuelle et juridique lui permettant de conclure que les participants précités n'auraient effectué aucun contrôle de qualité de la construction des viaducs de la Concorde et de Blois, notamment des porte-à-faux.
29. Au final, les commissaires doivent impérativement s'abstenir d'analyser la conduite des uns et des autres dans la lorgnette de la responsabilité civile, puisque les normes et standards d'imputabilité diffèrent totalement de la finalité du mandat de la Commission.

Jean-C. Hébert
ME JEAN-C. HÉBERT, LL.M.
AVOCAT