

Le 10 avril 2007

Messieurs les commissaires,

Je tiens en premier lieu à joindre ma voix et celle de mes collègues Mes Marie Cossette, Jean-Philippe Dozois et Poseidon Retsinas aux vôtres messieurs les commissaires et offrir nos plus sincères condoléances aux familles des victimes de l'effondrement du viaduc de la Concorde.

Mes remarques sont divisées en **trois parties**.

Dans une première partie, je ferai état du plan que nous entendons suivre durant l'enquête ainsi que certaines des questions que nous voudrions explorer avec les témoins puis, en une seconde partie, je rappellerai brièvement certaines règles de procédure et de fonctionnement de la Commission et, en une troisième partie, j'aurai quelques (bons) mots à dire au sujet des personnes qui ont collaboré à nos travaux.

PREMIÈRE PARTIE :

Le plan de l'enquête et questions.

1- L'enquête devrait vraisemblablement durer huit (8) semaines, dont six (6) seront consacrées à l'audition des témoins impliqués dans la conception et la construction du viaduc, ainsi que la surveillance des travaux de construction; nous ferons aussi entendre les témoins impliqués dans l'inspection, l'entretien et la réparation du viaduc, notamment les fonctionnaires à l'emploi du ministère des Transports du Québec.

2- A la fin de cette partie de l'enquête, les audiences seront interrompues pendant une période de deux (2) semaines, et ce parce que la date limite prévue pour le dépôt des expertises des participants a été fixée au 22 mai. Les témoins experts seront entendus du 5 au 15 juin.

3- Pour ce qui est des mémoires des participants et des intervenants, ceux-ci devront être remis à la Commission à la fin du mois de juin et une période de temps pour les représentations orales des parties sera réservée au début du mois de juillet, chaque partie disposant d'un maximum d'une heure pour leurs exposés.

* * *

4- Aujourd'hui, nous ferons entendre des témoins oculaires de l'effondrement de même qu'un panel composé d'officiers de la Sûreté du Québec, de représentants du service des incendies de la ville de Laval et d'un représentant du groupe des experts, lesquels feront état notamment de l'organisation des secours qui ont été apportés aux sinistrés ainsi que des mesures relatives à la cueillette et à la conservation de la preuve sur les causes et circonstances de l'effondrement.

5- Je signale que certains des témoignages de témoins oculaires pourront paraître contradictoires, ce qui ne sera pas sans soulever certaines questions en ce qui regarde la séquence précise selon laquelle l'effondrement se serait déroulé. D'ailleurs, ces contradictions suggèrent plus d'un scénario possible du déroulement de l'effondrement. La détermination du scénario d'effondrement le plus probable sera bien sûr laissée aux experts de la Commission, dont le rapport sera communiqué aux participants et aux intervenants le 30 avril prochain.

6- Toutefois, ces témoignages, joints aux observations faites sur le site suite à l'effondrement par l'équipe des experts de la Commission feront ressortir :

a) qu'il y eu rupture soudaine du porte-à-faux en béton armé de la culée sud-est et,

b) qu'il y a eu décrochage et affaissement au sol des poutres-caissons et de la dalle,

7- Je signale que le tablier du viaduc était constitué de vingt (20) poutres-caissons préfabriqués en béton précontraint, dont dix (10) étaient placées de chaque côté d'un joint longitudinal situé au centre du tablier, sur lequel se trouvait le terre-plein.

8- Chaque groupe de dix (10) poutres-caissons était solidarisé ensemble par des câbles de précontrainte dans la direction transversale.

9- Chacune de ces poutres-caissons était retenue par un goujon d'ancrage ou tige qui se trouvait sur la culée ouest; où l'appui sur la culée est était, quand à lui, mobile.

10- Les observations faites dans les heures qui ont suivi l'effondrement par l'équipe d'experts de la Commission font ressortir que le porte-à-faux en béton armé, c'est-à-dire la partie supérieure de la culée qui, s'avance au-dessus de l'autoroute pour venir supporter le tablier via la chaise, ce qui aurait déclenché le processus d'effondrement de la partie sud-est du tablier dont la séquence reste à préciser.

* * *

11- Nous ferons aussi entendre des témoins ayant observé certains événements qui se sont produits avant l'effondrement, tels le fait qu'un morceau de béton se soit détaché du viaduc, ou encore que des roches aient frappé le pare-brise de véhicules circulant sur l'autoroute 19 sous le viaduc ou qu'un certain affaissement du tablier au niveau du joint d'étanchéité situé du côté sud-est du boulevard de la Concorde ait été ressenti ou observé par certains automobilistes.

12- Sera également entendu le surveillant routier à l'emploi du ministère des Transports du Québec qui a trouvé un fragment de béton sur l'autoroute 19 sous le viaduc, d'une longueur d'environ 14 pouces et ce, environ quarante-cinq minutes l'effondrement.

13- Pour ce qui est des personnes blessées lors de l'effondrement, lesquelles sont soit des conducteurs, soit des passagers se trouvant à bord des véhicules ou d'une moto circulant sur le tablier du viaduc, nous avons choisi de ne pas les faire entendre mais seulement de déposer un affidavit signé par eux devant tenir lieu de témoignage, leur déposition n'étant pas de nature à éclairer la commission sur les causes ou la séquence de l'effondrement.

14- Seront aussi entendus dès cette semaine, les responsables du ministère des Transports sur les mesures qui furent prises par eux immédiatement après l'effondrement, ainsi que Monsieur Paul Croteau, ingénieur, coordonateur des études techniques de la Commission qui fera une brève présentation du vocabulaire ainsi que de certaines notions utiles à la compréhension de nos travaux.

* * *

15- Puis, nous poursuivrons les audiences à Montréal, où seront entendues les personnes impliquées dans la conception des viaducs de la Concorde et de Blois : entre autres, nous chercherons à connaître :

- Quels sont les critères qui ont guidé le concepteur dans sa sélection du type de pont à construire?
- Ce type de pont était-il d'usage fréquent à l'époque?
- Quelles étaient les règles en vigueur en 1970 concernant la conception d'éléments complexes comme la chaise du porte-à-faux et le porte-à-faux lui-même?
- Quelles étaient les règles en vigueur en 1970 concernant la résistance des éléments de ponts en béton armé?
- Le concepteur a-t-il respecté les exigences du code canadien de conception des ponts (code CSA S6 – 1966) en vigueur à l'époque?
- Le concepteur aurait-il pu améliorer les conditions de drainage du tablier?
- Si une version «finale» des plans «tels que construits» a été préparée et, si oui, si elle a été acheminée au ministère de la Voirie?

- Nous allons aussi chercher à connaître quelle était la structure organisationnelle et le mode de fonctionnement du département de structures de Desjardins & Sauriol, responsable de la préparation des plans des viaducs, ainsi que le type de communication qui existait entre le concepteur et les personnes responsables de la surveillance des travaux de construction sur le chantier.

* * *

16- Pour ce qui est de la construction même du viaduc et du rôle et des responsabilités de l'entrepreneur général, nous chercherons notamment à obtenir des réponses aux questions suivantes, entre autre de la part des représentants de l'entreprise INTER STATE PAVING INC;

- L'entrepreneur et ses employés avaient-ils l'expérience et les compétences requises pour exécuter les travaux décrits au contrat?
- Celui-ci avait-il toutes les informations nécessaires du concepteur pour réaliser cet ouvrage de manière correcte?
- Quelles précautions ont été prises par l'entrepreneur pour s'assurer :
 - de la qualité des matériaux?
 - de la conformité des travaux exécutés sur le site avec les exigences des plans et devis, notamment, en ce qui regarde la pose des barres d'armature dans les porte-à-faux?
- Quel contrôle exerçait-il sur ses sous-traitants?
- Une version des plans « tel que construits » a-t-elle été préparée et a-t-il participé à sa préparation?

17- Nous entendrons également des dirigeants ou employés des sous-traitants responsables des travaux de charpente, de fabrication et de pose de l'armature, ainsi que du bétonnage des culées et des porte-à-faux.

18- Puis, nous chercherons à identifier le responsable de la surveillance des travaux et, le cas échéant, à découvrir précisément de quelle manière cette importante fonction fut mise en œuvre sur le chantier. A cette fin, nous entendrons des personnes à l'emploi du département de Voirie de Desjardins & Sauriol responsable de la surveillance des travaux de construction.

19- Il est probable que nous soyons confrontés à ce stade à des témoignages contradictoires; néanmoins, nous chercherons à connaître :

- Comment les activités de surveillance étaient organisées sur le chantier?
- Si celles-ci étaient sous la responsabilité d'un ingénieur ou d'un surveillant compétent?
- Quelles dispositions le surveillant avait-il prises pour s'assurer que les travaux sur le site étaient conformes aux exigences des plans et devis, incluant notamment la pose de l'acier d'armature dans les culées et les porte-à-faux?
- Quel système le surveillant avait-il mis en place pour s'assurer du contrôle de la qualité des matériaux?

20- Ensuite, Me Cossette examinera le rôle et les responsabilités des représentants du ministère des Transports en ce qui regarde l'inspection, l'entretien et la réparation des viaducs de la Concorde et de Blois. Il va sans dire qu'une attention toute particulière sera portée aux documents auxquels Monsieur Dumont a fait référence durant le débat télédiffusé des 3 chefs et qui avaient d'ailleurs été remis à la Commission dès les premiers jours de l'enquête; aussi nous chercherons à répondre aux questions suivantes :

- Les politiques en matière d'inspection, d'entretien et de réparation des ponts et viaducs élaborées par le ministère des Transports (MTQ) depuis la construction du viaduc étaient-elles conformes aux règles de l'art?

- Les ingénieurs, techniciens et patrouilleurs du MTQ avaient-ils la formation requise pour intervenir sur les ouvrages et assurer la sécurité du public?
- Les ingénieurs et techniciens du MTQ en charge de l'inspection du viaduc de la Concorde ont-ils appliqué les procédures en vigueur avec toute la rigueur voulue?
- Les ingénieurs et techniciens du MTQ avaient-ils en main les documents appropriés pour évaluer l'ouvrage et prendre les décisions appropriées?
- Lors des inspections, les ingénieurs et techniciens du MTQ ont-ils pris en considération la nature particulière de la structure?
- Existe-t-il des techniques qui auraient permis aux ingénieurs et techniciens du MTQ de détecter des problèmes dans le porte-à-faux sud-est du viaduc et donc de prévenir l'effondrement de l'ouvrage?
- Lors de leurs interventions visant la réparation du viaduc de la Concorde, les ingénieurs et les techniciens du MTQ ont-ils cherché à connaître et à s'assurer que les méthodes de réparation étaient pleinement appropriées?

* * *

21- Pour ce qui est de la preuve des experts, nous sommes informés que ceux de la Commission seront en mesure de déposer leur rapport le 30 avril prochain, lequel sera aussitôt communiqué à l'ensemble des parties et à leurs procureurs. Les parties pourront déposer le rapport de leurs propres experts au plus tard le 22 mai prochain.

22- L'équipe des experts de la Commission est dirigée, comme vous l'avez signalé M. le Président, par les Dr Denis Mitchell et Jacques Marchand.

23- Denis Mitchell est titulaire d'un doctorat en génie civil de l'Université de Toronto; il est professeur titulaire et directeur du département de génie civil et de mécanique appliquée de l'Université McGill. Il est membre du bureau de direction du Centre de recherche sur les infrastructures en béton (CRIB) et de celui du Centre d'étude interuniversitaire des structures sous charges extrêmes (CEISCE). M. Mitchell est reconnu mondialement pour ses travaux sur le comportement des structures en béton armé et en béton précontraint.

24- Jacques Marchand est titulaire d'un doctorat en génie civil de l'École nationale des ponts et chaussées de Paris; il est professeur titulaire au département de génie civil de l'Université Laval et directeur du Centre de recherche sur les infrastructures en béton (CRIB) qui regroupe 25 chercheurs de six universités québécoises. M. Marchand est titulaire de la *Chaire de recherche du Canada en prédiction de la durée de vie des infrastructures en béton* et de la *Chaire de recherche industrielle sur l'entretien et la réparation des infrastructures en béton*. M. Marchand dirige également le *Laboratoire sur la durabilité des infrastructures* financé par la Fondation canadienne pour l'innovation et le ministère de l'Éducation du Québec. L'expertise de M. Marchand, notamment sur la dégradation chimique du béton, est mondialement reconnue.

24- Messieurs Marchand et Mitchell sont assistés pas des équipes de professionnels des universités Laval et McGill

25- Nos experts chercheront bien sûr à déterminer les causes de l'effondrement; ils répondront notamment aux questions suivantes :

- Quelle a été l'influence de l'emplacement des barres d'armature dans les porte-à-faux sur l'effondrement du viaduc?
- L'effondrement peut-il être relié aux travaux d'entretien de l'ouvrage, notamment à la réparation des joints de dilatation effectuée au début des années 1990?
- L'effondrement est-il relié aux chargements cycliques imposés à l'ouvrage en service et, si oui, pourquoi?

- L'évolution des charges a-t-elle contribué à l'effondrement?
- L'effondrement du viaduc est-il relié à la qualité des matériaux mis en place?
- Les phénomènes de dégradation du béton et de corrosion des armatures ont-ils influencé le comportement de la structure et, si oui, comment?
- Les conditions climatiques ont-elles contribué de quelque façon à l'effondrement?

26- Les parties feront entendre leurs propres experts dès après les experts de la Commission. Cette partie de l'enquête, voir la preuve des témoins experts, se déroulera du 29 mai au 7 juin prochain.

27- Pour ce qui est des mémoires des parties, celles-ci devront être déposées auprès de la Secrétaire de la Commission, Me Nicole Trudeau au plus tard le 30 juin et nous prévoyons que les représentations orales des parties pourront être entendues le 6 juillet prochain : une période maximale d'une heure sera réservée à chacune d'elles.

DEUXIÈME PARTIE :

Les règles de procédure et de fonctionnement.

28- J'aimerais dire quelques mots au sujet des règles de procédure et de fonctionnement de la commission, lesquelles se retrouvent sur notre site Web. Je signale que les audiences à Montréal se tiendront normalement les mardis, mercredis et jeudis à compter de 9 h 15. Il y aura une pause entre 12 h 15 et 13 h 30 pour le déjeuner, puis les audiences se poursuivront jusqu'à 16 h 30 avec des pauses de 10 minutes au milieu de l'avant-midi et de l'après-midi. A Laval les audiences débuteront à 9 h 30.

29- Bien que je ne prévois pas la tenue d'audiences à huis clos, je rappelle la règle 22 qui prévoit que toute demande de huis clos, de non divulgation, de non-publication ou de non-diffusion peut être présentée par écrit à la Commission, ou verbalement à l'audience. La Commission indiquera le moment où cette demande sera entendue, ainsi que les modalités applicables à celle-ci.

30- Aussi je rappelle la règle 31 qui incite les participants, les intervenants et j'ajouterais les journalistes et politiciens, à fournir aux avocats de la Commission le nom et l'adresse de tous les témoins qui possèdent des renseignements ainsi qu'une copie de tous documents pertinents.

32- Je signale que l'exposé du témoignage prévu, communément appelé le « will say », dont un exemplaire est remis à chaque personne ayant été rencontrée au préalable par les procureurs de la Commission, ne peut être utilisé dans le but d'interroger ou de contre-interroger un témoin, ni versé au dossier de l'audience. De plus un tel exposé est assujéti aux dispositions de confidentialité prévues dans les présentes règles.

33- Finalement, je tiens à mentionner que, malgré que nous n'y soyons pas tenus, un préavis de blâme qui répondra aux critères énoncés dans l'arrêt Krever de la Cour Suprême du Canada sera communiqué à toute personne pouvant faire l'objet d'un reproche par la commission.

TROISIÈME PARTIE :

Remerciements

33- Les procureurs de la Commission tiennent à remercier leurs confrères :

- Me Pierre Arguin
- Mes Patrice Henry et Laurence Gauthier,
- Mes Jean-Claude Hébert et Denis Dolbec
- Me André Guérin
- Mes François Couture et Michel Dumont
- Me Normand D'Amour ainsi que Me Francis Brabant

Jamais nous n'avons été obligés d'émettre un subpoena, tous les horaires convenus pour les rencontres préalables avec leurs clients ont été respectés, leur collaboration a été remarquable.

34- Je tiens aussi à souligner l'appui extraordinaire de ma collègue Me Marie Cossette, dont le talent a été remarqué durant la Commission Gomery par Mme Lise Payette qui écrivait : « elle a le don de faire le tour d'un personnage, sans y avoir l'air d'y toucher; elle donne aux témoins tout le fil dont ils ont besoin pour se pendre eux même! » et Lysiane Gagnon d'ajouter : « elle était l'incarnation même de la grâce, de la courtoisie et de l'intelligence ». Ian McDonald, pour sa part, de conclure : « Cossette could charm the birds from the trees: which make her very dangerous ».

35- Finalement, Me Cossette et moi tenons à remercier Me Jean Patrice Dozois qui a consacré de nombreuses soirées et fins de semaine à préparer les déclarations anticipées, à nous assister dans la préparation de la preuve et à faire nombre d'autres tâches nécessaires à la préparation de l'enquête, ainsi Me Poséidon Retsinas qui s'est récemment joint à nous.