

ALLOCUTION D'OUVERTURE DU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION,

Me PIERRE MARC JOHNSON

Le 30 septembre 2006, le viaduc du boulevard de la Concorde à Laval s'effondrait.

Respects et hommages

Cinq personnes perdaient alors la vie dans ce drame. Gilles Hamel, son frère Jean-Pierre et Sylvie Beaudet, conjointe de Jean-Pierre. Également dans un autre véhicule, Mathieu Goyette et sa conjointe Véronique Binette, alors enceinte, ont péri.

Les commissaires Roger Nicolet et Armand Couture, ainsi que tout le personnel de la Commission se joignent à moi pour renouveler nos plus sincères condoléances aux familles des victimes. Nos pensées accompagnent particulièrement Yannick et Mélanie, les enfants de Gilles, ainsi que Gabriel, le fils de Jean-Pierre et Sylvie.

L'effondrement du viaduc a également causé des blessures à six personnes qui circulaient sur celui-ci : Claude Bastien, Louise Bédard et son conjoint, Paul Cousineau, Anne Leblanc et son conjoint, Robert Hotte, ainsi que Mohamed Ashraff Umerthambi. À chacun d'eux, nous souhaitons qu'ils puissent surmonter promptement les séquelles provoquées par cet événement tragique.

J'ai eu l'occasion, il y a une dizaine de jours, de rencontrer les blessés et les parents des victimes. Les uns et les autres souffrent à divers degrés de l'horreur que leur inspire le rappel constant de cet événement et des conséquences qu'il a eu sur leur vie. Et il faut se rappeler qu'aucune de ces personnes, ni les victimes, n'ont quelque responsabilité que ce soit dans ce qui s'est passé ce jour là. Notre Commission souhaite dédier, très respectueusement, ses travaux à toutes ces personnes qui ont été ainsi éprouvées.

Parlant de respect, j'aimerais me tourner ici quelques instants vers les représentants des médias qui couvriront nos audiences. Les personnes blessées et les proches des victimes m'ont demandé si je pouvais leur éviter d'être encore victimes, cette fois de la curiosité des médias. Je leur ai répondu que je n'avais pas ce pouvoir, pas plus que toute autre personne que je connaisse. Je leur ai donné l'assurance de vous transmettre leur souhait, à vous journalistes, photographes et cameramen. Vous aurez certainement remarqué les quelques sièges demeurés libres, là devant moi, à ma gauche. Ces sièges leur sont réservés. Dans quelques instants, ils y prendront place pour assister à la poursuite de nos travaux, maintenant que les caméras, sauf celles de la Commission, ont quitté cette salle.

Mes deux collègues se joignent à moi pour vous prier de respecter leur souhait à l'intérieur de cette enceinte, tout comme quand ils la quitteront pour retourner chez eux. Je suis convaincu que vous serez sensibles à leur situation.

Dans le même ordre d'idées, je demande aux journalistes de ne pas interviewer les témoins, ni de les solliciter pour qu'ils accordent des entrevues, tant et aussi longtemps qu'ils n'auront pas comparu publiquement devant nous et qu'ils n'auront pas conclu leur témoignage. Intervenir auprès des témoins avant qu'ils n'aient terminé leur témoignage, est susceptible de nuire à notre recherche de la vérité.

Vous expliquez souvent que vos démarches sont motivées par le droit du public à l'information. À cela, il n'y a rien à redire. Toutefois, le droit du public à l'information, à toute l'information, ne sera pas mieux servi si le témoignage de certains est médiatisé avant qu'il ne soit entièrement rendu dans le cadre de nos audiences publiques. Car nous devons être bel et bien à la recherche de la vérité et non du spectacle. Je crois comprendre que devant d'autres commissions, vous avez accepté de vous conformer à cette règle de retenue qui, finalement, relève du gros bon sens. Je m'attends à ce qu'il en soit de même devant la nôtre.

Notre démarche se veut la plus transparente possible. Nos audiences sont publiques et ouvertes à tous. Nous les rendons accessibles à ceux qui ne peuvent être sur place en les diffusant en direct à partir de notre site Internet. Toutes nos séances seront par la suite archivées sur le site et chacun pourra y accéder à loisir. On y retrouvera aussi les transcriptions des témoignages, de même que tous les documents mis en preuve. Tout cela est à la disposition des représentants des médias évidemment. Les images et le son captés par nos caméras sont aussi mis à la disposition des médias électroniques qui voudront diffuser, en tout ou en partie, les travaux de la Commission. Enfin, nous avons aménagé à l'intention des journalistes des espaces pour faciliter leur tâche et je les assure de la pleine collaboration du service des communications de la Commission.

J'apprends que nos audiences seront diffusées en direct par des chaînes publiques et privées, tout au moins pour la première semaine de nos travaux qui a lieu ici à Laval. La semaine prochaine, nous nous transporterons dans les locaux de tribunaux administratifs au centre-ville de Montréal. Je tiens à remercier les diffuseurs de participer ainsi par leur décision à notre engagement de transparence.

* * *

Le 30 septembre dernier, dans les secondes qui ont suivi l'effondrement, des citoyens se sont portés au secours des blessés. Puis sont arrivés rapidement des ambulanciers d'Urgences-santé, des agents de la Sûreté du Québec, des policiers de la ville de Laval, des représentants du ministère des Transports du Québec et des équipes de travailleurs qui ont dégagé les victimes. Pour certains, cela durera jour et nuit.

Les intervenants sur le site se sont mis à risque à cause de l'instabilité de la structure restante. Ils ont manifesté du courage et de la bravoure. Les commissaires et moi tenons à leur dire à chacun toute notre admiration et notre reconnaissance.

Enfin, je ne peux passer sous silence le travail exceptionnel accompli par les médecins, les infirmières et l'ensemble du personnel soignant de l'Hôpital Sacré-Cœur et de l'Hôpital Jean-Talon où ont été conduits les blessés.

Constitution de la Commission et début des travaux

Le 3 octobre 2006, le Conseil des ministres, donnant suite à la volonté du Premier Ministre du Québec, a institué la Commission d'enquête sur l'effondrement partiel du viaduc de la Concorde à Laval. Il lui donnait alors le mandat de déterminer les circonstances et les causes de l'effondrement et de formuler des recommandations afin que de tels événements ne se reproduisent plus, dans un rapport à déposer au plus tard le 31 mars 2007.

Le décret me nommant à la présidence de cette Commission m'adjoignait messieurs Armand Couture et Roger Nicolet comme commissaires. Ces deux hommes, ingénieurs de leur profession, ont activement participé, depuis la Révolution Tranquille, à plusieurs des grands chantiers du Québec : l'autoroute Ville-Marie, la Place Ville-Marie, le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, les barrages de la Baie James. En plus de faire leur marque ici et à l'étranger, ils ont aussi fait leur marque dans des fonctions d'état à Hydro-Québec, à l'Ordre des ingénieurs et dans diverses commissions créées par les gouvernements. Ils possèdent une vaste expérience sans laquelle cette Commission ne pourrait accomplir aussi bien son mandat. Je désire les remercier personnellement pour leur contribution respective, ainsi que pour leur patience à mon égard, moi qui ne suis pas ingénieur.

Je souligne également que nous avons demandé et obtenu, dès la première semaine de février, que notre mandat soit prolongé au 15 octobre 2007 pour des raisons liées au retard mis par les experts à remplir leurs divers mandats et rapports, ceci pour des raisons tout à fait explicables et sur lesquelles nous reviendrons plus loin.

Dès l'adoption du décret initial de l'automne dernier, messieurs Couture, Nicolet et moi-même avons entrepris de structurer la Commission. Nous avons recruté un directeur technique, Me Michel Lemoine, qui est à la fois ingénieur et juriste. Nous avons choisi un avocat à la feuille de route exceptionnelle en matière de commissions d'enquête, Me Michel Décary, comme procureur-chef de la Commission, ainsi qu'un administrateur d'expérience au gouvernement et au service de commissions d'enquête, monsieur Julien Lemieux.

Cette structure embryonnaire nous a permis de lancer très rapidement les travaux de la Commission. Puis sont venus s'ajouter plusieurs autres collaborateurs, dont un coordonateur des expertises, monsieur Paul Croteau, ingénieur et Ph.D. en génie des structures de l'université de Californie à Berkeley, un procureur adjoint, Me Marie Cossette, sortant quelques mois auparavant des travaux de la Commission Gomery et un secrétaire, Me Nicole Trudeau, qui a l'expérience de commissions comme la nôtre.

Les travaux de la Commission ont débuté en étroite collaboration avec la Sûreté du Québec, gardienne du site de l'effondrement. Les agents de la Sûreté du Québec chargés de l'enquête ont accompli un travail de grande qualité, documentant d'une façon exceptionnelle les circonstances de l'effondrement. Dans le cadre de son enquête, la Sûreté du Québec s'est adjointe les services de messieurs Jacques Marchand et Denis Mitchell, tous deux ingénieurs et Ph.D. Le premier est un expert en matériaux dans le domaine du béton. Le second est un expert en analyse des structures de béton et de leur comportement sous charge. L'un et l'autre possèdent des compétences exceptionnelles dans leur domaine respectif, compétences qui leur valent une renommée dépassant très largement les frontières du Québec. La Commission a rapidement constaté que ces deux experts avaient une expérience dont elle ne pouvait ni ne voulait se passer. Elle a donc fait de nombreuses démarches pour s'assurer que messieurs Marchand et Mitchell puissent être retenus comme experts de la Commission, tout en continuant des travaux pour la Sûreté du Québec.

Mes collègues et moi nous sommes rendus sur les lieux de l'effondrement dès le 5 octobre 2006. Aussitôt, nous avons défini et commencé à mettre en œuvre un programme de conservation de la preuve qui s'est déployé sur deux semaines. Ce programme commandait, pour fins d'observations visuelles directes, la réalisation de fenêtres dans la structure du viaduc de la Concorde et dans celle de son jumeau, le viaduc de Blois. Il comprenait également la prise de carottes de béton pour en analyser la qualité, ainsi que diverses mesures d'arpentage. Des instruments à la fine pointe de la technologie ont également été utilisés pour localiser l'acier d'armature dans les massifs de béton et pour constater la présence de possibles fissures dans les viaducs de la Concorde et de Blois. Ils ont ensuite été remis au ministère des Transports qui les a démantelés pour permettre, en toute sécurité, la reprise la plus rapide possible de la circulation sur l'autoroute 19.

Plan de travail : conception, construction, utilisation de l'ouvrage et rôle des intervenants

Parallèlement à la réalisation du programme de conservation de la preuve, nous avons élaboré un plan de travail devant régir les activités de la Commission. Nous avons découpé la vie du viaduc de la Concorde en trois périodes essentielles qui nous apparaissaient devoir être soumises à notre examen : la conception de l'ouvrage, sa construction et son utilisation jusqu'au moment de son effondrement.

La construction du viaduc de la Concorde s'inscrit dans le développement des grands axes autoroutiers de la ville de Laval durant les années 1960. L'appréciation de ce contexte nous permettra, au fil des témoignages, de mieux comprendre les pratiques de l'époque et le cadre contractuel et réglementaire qui régissait ces grands projets.

La Commission se penchera donc d'abord sur ce qui a présidé au choix, à l'époque, de ce type de structure : un pont constitué de culées en porte-à-faux au-dessus de l'autoroute, au bout desquelles vient s'appuyer la travée centrale. Nous apprécierons aussi les normes en vigueur au moment de sa conception.

Nous examinerons également toute la phase de construction du viaduc de la Concorde. Cela signifie l'examen de ce qui s'est passé sur le chantier, notamment la conformité de l'exécution des travaux avec les plans et devis, la qualité et la quantité des matériaux utilisés, leur vérification, la surveillance et les mesures prises pour permettre l'avancement des travaux.

Enfin, les travaux de la Commission porteront sur les quelque trente-cinq années durant lesquelles les citoyens ont circulé sur et sous le viaduc de la Concorde. Cela veut dire que nous allons passer en revue tout l'environnement de l'ouvrage. Nous allons, par exemple, analyser les divers phénomènes naturels auxquels l'ouvrage a été soumis au cours des ans, tels que les intempéries, les cycles de gel et de dégel et les secousses sismiques. Nous évaluerons les charges appliquées au viaduc pendant ses quelque quatre décennies de vie, c'est-à-dire évaluer l'impact de l'augmentation de la circulation, tant en termes qualitatifs que quantitatifs. Nous allons évidemment nous pencher sur les programmes d'entretien usuel de l'ouvrage, dont le déneigement et l'utilisation de sels de déglacage, sur les programmes d'inspection périodique, de même que sur les diverses interventions de réparation de routine ou autres réalisées sur le viaduc de la Concorde.

En plus des activités de conception, de construction et de surveillance des travaux, d'entretien, d'inspection, de signalement et de réparation de l'ouvrage, nous nous intéresserons aux rôles et responsabilités des divers intervenants : les ingénieurs-conseils qui ont conçu le viaduc, les ingénieurs du ministère des Transports (qui s'appelait à l'époque le ministère de la Voirie), les surveillants lors de la construction, les entrepreneurs, les sous-traitants, les fournisseurs de matériaux, les ingénieurs et techniciens du ministère des Transports durant la vie de l'ouvrage et les fonctionnaires de ce même Ministère au nombre desquels se trouvent les patrouilleurs routiers. L'étude du rôle et des responsabilités de chacun de ces intervenants permettra à la Commission d'évaluer la qualité et la pertinence des systèmes actuels de surveillance et d'inspection dont l'objectif premier doit être d'assurer la sécurité du public.

Déroulement des travaux

La Commission a été mandatée pour :

1. Enquêter sur les circonstances de l'effondrement, le 30 septembre 2006, d'une partie du viaduc du boulevard de la Concorde sur l'autoroute 19 à Laval ;
2. Déterminer les causes qui ont entraîné cet effondrement ;
3. Faire des recommandations au gouvernement sur les mesures à prendre afin d'éviter que de tels événements ne se reproduisent.

Pour remplir les deux premiers volets de son mandat, la Commission tient à compter d'aujourd'hui des audiences publiques et entendra la preuve jusqu'à la mi-juin.

Dans un premier temps, des témoins oculaires nous feront part de ce qu'ils ont observé, ou ont souvenir d'avoir observé, dans les heures et les minutes qui ont précédé l'effondrement et au moment de la tragédie, ainsi que les interventions qui ont immédiatement précédé et suivi l'effondrement.

Nous entendrons des représentants de la Sûreté du Québec, gardienne du site après l'effondrement et responsable de l'entreposage et de la surveillance des débris sujets à analyse par la Commission. Ils nous présenteront un volumineux dossier photographique touchant le viaduc effondré, les diverses expertises qui y ont été pratiquées ainsi que l'ensemble des éléments de preuve conservés à la demande de la Commission

Nous recevrons par la suite une présentation, appuyée par un support informatique performant, qui permettra à chacun de se familiariser avec le vocabulaire et les concepts qui seront utilisés au cours des témoignages dont le contenu sera très souvent technique.

Viendront ensuite une série de témoignages sur la conception, la réalisation et la vie de l'ouvrage, ainsi que sur les systèmes d'inspection, de signalement et d'intervention visant à assurer la sécurité du public.

Finalement, la Commission entendra de nombreux experts qui feront état de leurs travaux des derniers mois sur divers sujets, notamment sur les normes en vigueur à l'époque de la conception du viaduc, sur la conformité des travaux de construction par rapport aux plans et devis préparés par les ingénieurs concepteurs, sur certaines interventions de réparation réalisées au cours des années et sur d'autres éléments reliés à l'entretien de l'ouvrage. Afin de bien comprendre le mécanisme de l'effondrement, la Commission a mandaté ses experts afin qu'ils le simulent, tant par méthode analytique que par des essais sur une réplique à échelle réduite.

Lors de ces audiences, les parties intéressées ayant le statut de participant, dont le ministère des Transports du Québec, auront l'occasion de faire entendre leurs témoins et leurs experts. Quant aux détenteurs du statut d'intervenant, ils recevront les documents de preuve partagés entre procureurs et

pourront, avec la permission de la Commission, présenter des observations verbales. Les audiences nous donneront également l'occasion d'entendre les responsables du ministère des Transports nous faire part des pratiques actuelles en matière d'inspection, d'entretien et de réparation des ponts et viaducs du Québec.

Quant au troisième volet du mandat, celui des recommandations, il amènera la Commission à se renseigner par divers moyens, y compris par une recension de la littérature pertinente, sur différents aspects des systèmes de gestion en matière de ponts et viaducs, ici et ailleurs au Canada et aux États-Unis. Cela nous permettra de comparer, sous divers rapports, les pratiques actuelles du ministère des Transports en matière de conception, de construction, d'inspection, de signalement et d'entretien des ouvrages. À partir de l'ensemble de nos travaux et recherches, nous pourrons alors faire des recommandations au gouvernement afin que ne se reproduisent pas des événements comme celui du viaduc de la Concorde.

* * *

Depuis le 30 septembre 2006, les spéculations sont allées bon train quant aux causes de l'effondrement du viaduc. Certains pourront être tentés d'identifier hâtivement les causes de l'effondrement à partir de matériel photographique, de vidéos ou d'autres documents qui ont circulé, qui seront évoqués ou qui seront déposés en preuve au cours de nos premières audiences. J'invite instamment tous et chacun à la plus grande des prudences afin de ne pas conclure de façon erronée, faute d'avoir entendu l'ensemble de la preuve.

Nous tenterons de mettre un terme à toutes les supputations en apportant, nous l'espérons, une explication définitive de l'effondrement. Nous allons nous y attarder pendant les semaines à venir, à la vue de tous.

Nous amorçons aujourd'hui des audiences publiques qui seront largement diffusées. Nous les avons préparées avec des efforts considérables pour qu'elles permettent à nos concitoyens d'entendre des témoignages et des expertises qui, nous l'espérons, viendront jeter de la lumière sur les causes de l'effondrement.

Entre le 5 octobre 2006, date de notre première réunion à titre de commissaires, et aujourd'hui, mes collègues et moi avons tenu trente-deux réunions formelles au cours desquelles nous avons pris un ensemble de décisions visant à assurer la réalisation du plan de travail élaboré dès les premiers jours de la Commission. Outre ces réunions formelles, nous avons eu d'innombrables échanges en préparation d'autres rencontres tout aussi nombreuses entre différentes personnes au service de la Commission. Pour nous permettre de prendre des décisions éclairées, nous avons pu compter sur le travail de grande qualité de nos équipes juridique et technique.

L'équipe juridique, sous la direction de Me Michel Décary, a accompli un travail de préparation qui s'est avéré extrêmement long parce que l'ouvrage effondré a été conçu et construit il y a plus de trente-cinq ans. Pour retrouver la documentation et identifier les personnes et sociétés qui représentaient un intérêt pour la bonne conduite de notre enquête, il fallait être systématique, patient et persévérant. Parfois, il aura fallu être carrément chanceux pour retrouver des acteurs de l'époque.

Pour sa part, l'équipe technique, sous la direction de Me Michel Lemoine, a participé à la mise en place et à l'exécution du programme de conservation de la preuve. Elle a aussi contribué de façon fondamentale à l'élaboration des mandats octroyés aux divers experts retenus par la Commission. Elle a fait le lien entre ces experts et la Commission dans l'accomplissement des tâches découlant de leurs divers mandats et elle a joué le rôle de conseiller auprès des commissaires sur des enjeux techniques d'importance. Elle a dû se livrer à un exercice difficile d'identification de la documentation pertinente à notre enquête.

On me permettra ici de souligner le dévouement constant du personnel administratif de la Commission qui accomplit dans la plus grande des discrétions, des tâches essentielles au bon fonctionnement de la Commission.

La nature d'une Commission d'enquête

Il faut rappeler qu'une Commission d'enquête comme la nôtre n'est pas un tribunal et que son rôle n'est pas d'attribuer une responsabilité civile ou criminelle à une personne en particulier. La Commission en laisse le soin à des forums plus appropriés.

Je m'adresse encore une fois ici aux journalistes qui suivront nos travaux et qui ont la responsabilité d'aider la population à bien comprendre ce qui se passe et ce qui se passera en cette enceinte. Je les invite, s'ils ne l'ont déjà fait, à bien lire la [Loi sur les commissions d'enquête](#), qui définit l'étendue et les limites des pouvoirs d'une commission comme la nôtre et qui décrit les prérogatives de ses commissaires. Je les invite aussi à feuilleter la décision de la [Cour Suprême du Canada concernant la Commission d'enquête présidée par l'honorable juge Horace Krever](#). Cet arrêt décrit fort bien, encore une fois, les pouvoirs et les limites d'une commission d'enquête.

D'entrée de jeu, il faut qu'une chose soit très claire. Notre mandat est de décrire les faits et de découvrir la vérité. Nous nous attarderons certes aux activités de certaines personnes et nous décrirons les faits dans notre rapport. C'est précisément le rôle de la Commission de décrire des faits, de découvrir la vérité et de proposer une interprétation raisonnable de ce qui est arrivé. Elle doit aussi tenter d'en tirer des leçons pour l'avenir.

Les audiences publiques tenues par les commissions d'enquête ont entre autres pour mission de faciliter à un large public le constat d'enjeux souvent complexes et de permettre la compréhension de choses qui peuvent apparaître incompréhensibles. Ce processus public permet aussi de mettre la table pour que soient proposées des solutions. Dans le cas qui nous occupe, nous savons tous qu'il n'est ni normal ni acceptable qu'un pont s'effondre comme ce fut le cas le 30 septembre 2006. Nous avons à découvrir pourquoi cela s'est produit et nous avons la responsabilité de faire des recommandations pour que cela ne se reproduise pas.

La catastrophe du 30 septembre 2006 a un caractère tout à fait exceptionnel, car les effondrements de ponts surviennent en général en cours de construction, ce qui fut le cas du viaduc du Souvenir il y a quelques années ici même à Laval.

Le gouvernement, dans sa prérogative, a choisi d'instituer une commission d'enquête plutôt que de demander au bureau du Coroner de procéder à une enquête élargie comme celle tenue pour le viaduc du Souvenir.

Il y a des similitudes entre une enquête du coroner et une enquête spécifiquement instituée par le gouvernement sur un objet précis comme le nôtre. Une commission d'enquête se distingue toutefois par l'autonomie administrative dont elle dispose et un accès à des ressources humaines, matérielles et techniques qui sont sous sa propre autorité. Elle peut donc ainsi s'acquitter de son mandat avec une très grande liberté qui peut l'amener à élargir l'éventail des préoccupations sur lesquelles elle fait porter ses travaux et ce, sans devoir s'attarder à d'autres responsabilités que l'objet pour lequel elle est mandatée.

Nous avons dû, comme toutes les commissions instituées par le Conseil des ministres, mettre en place une équipe administrative autonome, louer des locaux et des équipements, nous doter de systèmes informatiques et de diffusion, embaucher des dizaines de personnes dans les secteurs que j'ai décrits il y a quelques minutes.

Notre Commission a dû faire l'étude minutieuse de près de quarante ans de vie du viaduc de la Concorde, depuis les premiers moments de sa conception jusqu'à l'analyse méticuleuse de ses débris après l'effondrement.

L'équipe juridique de la Commission a été saisie de plus de 3 200 documents représentant plus de 26 mille pages. Ces pages ont été parcourues, analysées, une à une, par les équipes technique et juridique, conjointement, qui ont échangé entre elles à l'occasion de centaines de communications, en plus des entrevues préalables de dizaines de personnes en préparation des audiences.

Cela représente à ce jour plus de 8 500 heures travaillées par différents membres du personnel technique de la Commission et groupes d'experts, auxquelles il faut ajouter quelques 4 200 heures apportées par les experts au service de la Sûreté du Québec.

Tout cela comporte un coût pour les contribuables. Nous croyons que ce travail était requis pour arriver là où nous en sommes, qu'il permettra au public de mieux comprendre avec nous les causes de l'effondrement du viaduc et qu'il facilitera la formulation de recommandations sur les mesures à prendre afin d'éviter que des événements tels que celui du 30 septembre 2006 ne se reproduisent.

La Commission fera certainement des recommandations au gouvernement. Si de telles recommandations s'avèrent essentielles quant aux systèmes liés à la sécurité publique en matière de ponts et viaducs, la Commission aura le souci de les exprimer en termes opérationnels pour qu'elles soient rapidement prises en compte dans les mesures à mettre en place par les autorités.

Les résultats de nos recherches et de nos analyses feront l'objet, entre nous, de discussions approfondies avant de prendre la forme des recommandations qu'on nous demande de formuler. Ce processus de réflexion, de par sa nature même, exige du temps. Nous l'avons amorcé et continuerons pendant comme après les audiences publiques.

Nous souhaitons que les travaux de la Commission d'enquête sur l'effondrement partiel du viaduc de la Concorde à Laval permettront à nos concitoyens de retrouver confiance à l'égard de leur sécurité quand ils circuleront sur ou sous les ponts et viaducs au Québec.