

Laval, eldorado des firmes de génie-conseil

Elles gèrent tous les chantiers, de A jusqu'à Z, presque sans supervision

Alec Castonguay

La Ville de Laval confie aux grandes firmes de génie-conseil la responsabilité de préparer, de gérer et d'encadrer tous ses chantiers de construction. La mainmise des ingénieurs externes sur l'un des plus importants donneurs d'ouvrage municipal au Québec est si considérable que des fonctions stratégiques de la Ville sont entre les mains du privé, a appris Le Devoir.

De plus, Laval n'a aucun système en place pour savoir combien de contrats sont accordés aux firmes d'ingénieurs ni quel est le montant total que ces entreprises récoltent chaque année. Les élus n'ont donc aucune vue d'ensemble des contrats accordés ni de l'implication réelle du privé dans le processus d'octroi de contrats.

Les controverses qui entourent le monde de la construction depuis un an n'ont pas freiné les ardeurs des firmes de génie-conseil à Laval. Les responsabilités publiques sont ainsi imparties aux firmes, qui ne se limitent plus à faire un travail technique d'ingénieur. Elles mènent de très nombreux dossiers au nom de la Ville de Laval. Ainsi, l'évaluation des projets, leur conception, l'analyse des sols, les plans et devis, l'estimation des coûts, la rédaction des appels d'offres et la surveillance des chantiers sont effectués par les firmes privées de génie-conseil. «C'est simple, tout le travail est donné à l'externe», confirme Marc Laforge, porte-parole de la Ville de Laval.

Laval affirme dépenser entre 60 et 100 millions de dollars par année dans ses travaux d'infrastructures, et une partie de cette somme est dévolue aux services professionnels comme le génie-conseil. Ce pactole a attiré, comme à Montréal, les ingénieurs des firmes privées qui constituent un rouage important de l'industrie de la construction.

Combien de contrats ces entreprises de génie ont-elles obtenus à Laval entre 2005 et 2010? L'administration municipale affirme ne pas le savoir. «Actuellement, tous les départements travaillent dans leurs coins. Tout le monde a sa façon de faire et, en bout de piste, le service des finances émet les factures», dit Marc Laforge, qui ajoute que la loi 76, qui vise à resserrer l'attribution des contrats dans les municipalités, va forcer les villes à tenir ce genre de statistiques dans les prochains mois.

Six firmes en tête

Pourtant, même si l'information n'est pas disponible, la plupart des employés de la Ville peuvent nommer à brûle-pourpoint les cinq firmes qui obtiennent le plus de contrats. «Chez nous, en réalité, vous allez avoir Dessau, Cima+, Genivar, MLC, Tecsub», dit Marc Laforge.

À la suite de plusieurs demandes d'accès à l'information qui ont permis de recevoir des centaines de factures, Le Devoir a pu dresser un portrait de l'implication des principales firmes de génie à Laval. Ainsi, six entreprises se partagent le gros du travail. Entre le 1er janvier 2005 et le 1er janvier 2010, elles ont obtenu pour près de 90 millions de dollars en contrats. Il s'agit de Cima+ (31,1 millions), Dessau (19,8 millions), Tecsub (19 millions), MLC (10,6 millions), Genivar (5,5 millions) et BPR (2,5 millions).

Pourquoi les mêmes firmes de génie reviennent-t-elles sans cesse, alors qu'il y en a 52 au Québec? «Les entreprises choisissent où elles veulent travailler, ce n'est pas nous qui décidons des soumissionnaires», dit Marc Laforge.

Concernant les allégations de collusion qui circulent au Québec depuis un an, le porte-parole de la Ville affirme qu'une escouade spécialisée de la Sûreté du Québec est responsable du dossier et que la Ville n'a pas cherché à faire enquête sur son territoire. «C'est des choses qu'on entend, mais si ça existe, soyez assuré qu'on n'est pas invités à la réunion! Des gens ont été nommés pour faire la lumière là-dessus, et on verra bien.» Marc Laforge ajoute: «Celui qui prépare les plans et devis ne peut pas soumissionner sur un contrat lié à ce projet-là. Pour le reste, il y a l'escouade Marteau.»

Peu d'ingénieurs à la Ville

Les ingénieurs internes à la Ville de Laval sont très peu nombreux pour surveiller le travail des firmes de génie-conseil ou mener des contre-expertises. «C'est un tout petit département», confirme Marc Laforge. La Ville compte une quinzaine d'ingénieurs en tout, dont cinq dans le plus important, celui des ouvrages municipaux et du réseau routier.

Contrairement à la Ville de Montréal, qui a donné un coup de barre dans les derniers mois en embauchant massivement des ingénieurs à l'interne pour surveiller les contrats municipaux, l'administration Vaillancourt ne souhaite pas encadrer davantage les firmes de génie-conseil.

«Le modèle qu'on applique est celui d'un partenariat public-privé. On n'est pas "over-staffé". C'est clair. C'est comme ça que la Ville a toujours travaillé. On considère que ce modèle a bien fonctionné», dit M. Laforge, qui ajoute que l'administration «n'a pas l'impression que les firmes contrôlent tout à Laval».

À titre de comparaison, Montréal, qui donnait elle aussi tout le travail de génie aux firmes privées jusqu'à récemment, semble vouloir changer de cap. En octobre 2009, elle employait 221 ingénieurs. Elle en compte maintenant 254.

La direction de la Ville de Montréal, après les vérifications qui ont suivi le dérapage des compteurs d'eau, a conclu que la diminution des ingénieurs internes dans les dernières années avait contribué au fiasco, puisque l'administration n'a eu d'autres choix que d'accorder une confiance aveugle aux firmes privées, n'ayant pas les ressources pour valider leur travail.

Le 6 mai dernier, dans un communiqué de presse qui annonçait l'embauche de plusieurs ingénieurs à la Ville de Montréal, le directeur, Louis Roquet, soutenait qu'il était essentiel de regarnir les rangs. «L'administration prend ainsi les moyens nécessaires pour atteindre une plus grande indépendance face au secteur privé et pour effectuer un meilleur contrôle de l'ensemble de ses projets et des différentes étapes dans la gestion des appels d'offres municipaux et des contrats, a-t-il dit. La Ville entend ainsi réaliser à l'interne des activités données à contrat à l'externe et consolider son expertise dans de nombreux domaines névralgiques, tels la production de plans et devis, la gestion de projet, la surveillance de chantier, l'estimation des coûts, l'approvisionnement et les services juridiques.» Le mouvement est enclenché, mais les effets se feront sentir à plus long terme.

Pour l'instant, les firmes d'ingénierie occupent le terrain lucratif du processus d'octroi de contrats dans la plupart des municipalités du Québec. Comme le révélait Le Devoir l'année dernière, le ministère des Transports aussi partage sa responsabilité publique avec les firmes de génie-conseil. Et la tendance est à la hausse, expliquait alors le ministère.

Kathleen Lévesque