

Crise dans la construction

L'expertise a foutu le camp

Annie Morin; Simon Boivin

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a perdu l'effectif et l'expertise pour guider et surveiller ses nombreux sous-traitants, qui agissent désormais en rois et maîtres dans les chantiers routiers de la province.

Le rapport secret de l'Unité anticollusion remis au ministre des Transports du Québec parle de l'exode des ingénieurs vers les firmes de génie-conseil dans des termes dévastateurs. "Tout se passe comme si le Ministère avait pour ainsi dire autorisé un transfert de compétences vers le secteur privé, sans toutefois s'assurer de conserver suffisamment d'expertise pour gérer adéquatement son réseau", peut-on lire dès les premières pages.

Les firmes privées offrant des salaires plus élevés et de meilleures conditions de travail recrutent autant les nouveaux diplômés en génie civil que les employés expérimentés du MTQ, même des cadres et des retraités. De jeunes recrues du public se retrouvent donc à surveiller de vieux loups du privé.

Ceux qui restent dans l'appareil gouvernemental travaillent sur "des projets de faible envergure, mais très exigeants en matière de temps". Plusieurs s'avèrent incapables d'estimer les coûts réels des ouvrages, ne touchent plus aux plans et devis préparés à l'externe - qui représentent la quasi-totalité des projets - et ignorent sciemment des irrégularités dans les dossiers, détaille le rapport consulté par Le Soleil. Des chargés de projet ont déclaré aux enquêteurs : "Le prix de la soumission m'importe peu. Tant que ma route est faite..."

"Le Ministère possède donc un bassin d'ingénieurs essentiellement mobilisés autour de la gestion des contrats confiés aux formes privées, ce qui signifie notamment que la plupart de ceux qui travaillent en régie ne développent plus guère leurs connaissances sur le terrain et savent de moins en moins comment fonctionne un véritable chantier", écrit l'équipe de Jacques Duchesneau.

LES INGÉNIEURS D'ACCORD

Les représentants des ingénieurs approuvent. "Le gouvernement, qui sous-traite beaucoup de travail à l'externe, semble ne plus posséder les ressources suffisantes et compétentes nécessaires au suivi des projets", confirme Maud Cohen, la présidente de l'Ordre des ingénieurs du Québec, qui compte 60 000 membres. Elle attribue ce déséquilibre à la loi de l'offre et de la demande, qui joue en faveur du privé.

Michel Gagnon, président de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec, affirme quant à lui que "le ministère des Transports n'a plus le contrôle de ses chantiers" ni des "fameux extras", ces dépassements de coûts devenus systématiques. Il fait ressortir que le nombre d'ingénieurs du secteur public est demeuré à peu près stable ces dernières années, tandis que la valeur des contrats attribués par le MTQ était multipliée par quatre pour atteindre 4 milliards \$ par année.

Il y avait 559 ingénieurs à l'emploi du MTQ en 2010, contre 520 cinq ans plus tôt. Depuis 2009-2010, l'imposant employeur est exempté de la règle qui oblige les ministères à remplacer un départ sur deux. Pour la prochaine année, ce sont 125 postes à temps complet qui ont été autorisés au MTQ, mais il est impossible de savoir combien d'entre eux seront occupés par des ingénieurs.

Dans ce contexte, dire que la surveillance est adéquate, comme le faisait hier le nouveau ministre des Transports Pierre Moreau, relève de la "pensée magique", dit le syndicaliste.

Sa collègue Lucie Martineau, présidente du Syndicat de la fonction publique du Québec, qui ne représente plus que 3000 ouvriers au MTQ contre 10 000 il y a 20 ans, abonde dans le même sens et réclame à haute voix une commission publique

d'enquête. "On n'a plus assez de monde pour former un noyau et regarder ce qui se fait et si c'est correct ce qui se fait", martèle-t-elle.

L'ingénieur Roger Nicolet, qui a présidé la commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde, a déjà critiqué la perte d'expertise aux Transports. "On commence dès la planification à impliquer le privé, et ce n'est pas porteur", disait-il encore hier. Selon M. Nicolet, les relations de travail tendues entre le gouvernement du Québec et ses ingénieurs ont contribué à ce glissement.

"Il est devenu plus facile de confier des blocs entiers de responsabilités" aux firmes de génie-conseil que de les impliquer par-ci, par-là, constate-t-il.