

Infrastructures - Revoir les façons de faire au MTQ

Le processus d'octroi des contrats en génie doit être examiné, selon Roger Nicolet

Marco Bélair-Cirino; Mélissa Guillemette

Il y a une semaine, une poutre s'écrasait sur l'autoroute Ville-Marie, entraînant dans sa chute les paralumes qu'elle soutenait. S'il n'y a pas eu de blessés, l'événement a rappelé l'effondrement partiel du viaduc de la Concorde, en 2006, qui a fait cinq morts et six blessés. Quelles leçons le gouvernement du Québec a-t-il tirées des recommandations de la commission Johnson qui a suivi le drame de l'autoroute 19, dont celle de ne pas laisser les coudées franches aux firmes de génie-conseil?

Le ministère des Transports (MTQ) s'affairerait toujours à mettre en oeuvre quelques-unes des propositions de la commission d'enquête dirigée par l'ancien premier ministre du Québec Pierre Marc Johnson. D'ailleurs, le ministre des Transports, Sam Hamad, aurait en sa possession un «tableau» récapitulant les 17 avis de la commission, puis les actions entreprises concernant chacun par le gouvernement depuis la publication du rapport de 225 pages à la mi-octobre 2007. Rappelons que ces recommandations touchaient à la fois la mise à niveau des codes, des normes et des manuels, l'encadrement juridique de la conception et de la construction des ouvrages d'art, y compris la surveillance, ainsi que la gestion du MTQ.

Le Devoir a cherché à mettre la main sur le «tableau» afin de connaître les actions entreprises par le gouvernement à la suite du dépôt du rapport d'enquête, mais sans succès. «Des actions ont été prises pour chacune d'elles [les 17 recommandations]», s'est contentée de répondre la porte-parole du MTQ, Caroline Larose. L'agente de l'État a ensuite fait savoir qu'«un ingénieur hiérarchique vérifie désormais les plans d'un autre» et que de «la formation continue» est maintenant offerte aux ingénieurs. «Ça, c'est en vigueur.»

L'ancien commissaire Roger Nicolet, qui a participé à l'élaboration des recommandations, met un bémol. «Il n'y a pas eu de transformation significative des services du ministère qui étaient touchés par nos recommandations. Sur les 17 avis, certains mériteraient d'être regardés à nouveau», souligne l'ingénieur, qui a une longue feuille de route dans les secteurs public et privé.

La présidente de l'Ordre des ingénieurs du Québec (OIQ), Maud Cohen, exhorte le MTQ à «revenir à l'esprit» du rapport de la commission Johnson. L'OIQ a maintes fois rappelé dans le passé l'importance de gérer les infrastructures tout au long de leur cycle de vie et d'accorder plus de ressources à la conception des infrastructures. «On veut souvent économiser dans les frais de conception. Or, sur la vie d'un ouvrage, les frais de conception représentent 5 % des coûts, les frais de construction, c'est 15 % et les frais d'entretien et de maintenance, c'est le reste: 80 %. Quand on fait la conception comme il le faut, ces 5 % nous permettent parfois d'avoir le temps de vraiment envisager des façons de faire qui vont nous permettre d'avoir des infrastructures beaucoup plus durables et qui nous coûtent beaucoup moins cher.»

Roger Nicolet fait valoir que le gouvernement doit avant tout s'interroger sur le fonctionnement du MTQ, notamment le processus d'octroi de contrats à des firmes d'ingénierie et de construction privées. «Il y a certaines pratiques, certains services à l'intérieur du ministère qui ont été déficients. Nous l'avons clairement relevé dans le rapport de la commission Johnson», souligne-t-il.

«De plus en plus, le ministère a tendance à donner des contrats pour des blocs de services importants... et de les donner en vase clos, c'est-à-dire que les personnes ou les sociétés habilitées à soumissionner font partie d'une courte liste, note Roger Nicolet. Tout ça engendre un réflexe corporatif qui consiste tout simplement à partager un gâteau [entre les mêmes acteurs, ce qui fait en sorte de ne pas recourir à des] talents plus pointus, à des gens avec d'autres horizons, d'autres points de vue, d'autres compétences», déplore-t-il.

Personne ne remet en doute les compétences des firmes de génie-conseil qui récupèrent 90 % du boulot d'inspection des chantiers routiers du MTQ. «Un ingénieur, c'est une personne qui doit être indépendante dans son

opinion professionnelle, qu'elle soit employée par une firme de génie-conseil ou par le ministère», rappelle Maud Cohen, un propos repris par le ministre et le président de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement (APIGQ), Michel Gagnon.

C'est plutôt la «perte d'expertise criante» au MTQ que Maud Cohen déplore. «Que le ministère sous-traite ou non, c'est un choix de gestion. Mais on doit, à l'interne, avoir les compétences pour assurer un suivi adéquat.» Comme elle l'a dit à plusieurs reprises, en tant que donneur d'ouvrage, le ministère doit avoir une bonne connaissance de l'état du réseau routier.

Michel Gagnon déplore le fait que les ingénieurs du gouvernement sont désormais en permanence dans leurs bureaux, surtout en région montréalaise. «On n'est même plus sur les chantiers; [pourant,] la véritable école pour les ingénieurs, c'est le terrain, ce n'est pas de gérer des contrats de firmes.» Le plus grand problème est celui des jeunes ingénieurs qui remplacent des retraités, croit-il, parce qu'ils n'auront pratiquement jamais eu l'occasion de faire du terrain.

Quelque 239 ingénieurs sont employés par le ministère pour les inspections, sur un total de 556 ingénieurs à l'emploi du MTQ pour les inspections, la conception et la surveillance des travaux. Des effectifs en progression, certes, puisqu'il y a 10 ans le ministère comptait 442 ingénieurs.

Le budget du ministère pour les infrastructures était de moins d'un milliard de dollars en 2001, tandis qu'il est aujourd'hui de près de quatre milliards. Le président de l'APIGQ relève un manque de logique ici. «C'est comme si le chiffre d'affaires de Rio Tinto quadruplait, mais qu'on n'augmentait les effectifs que d'une cinquantaine d'employés.» C'est plutôt le budget consacré à l'expertise des firmes de génie-conseil qui aurait suivi la courbe budgétaire du MTQ, selon les données de l'association.

Comment se compare le Québec avec ses voisins? Des données concernant les inspections des ponts aux États-Unis révèlent que, dans l'État de New York, la part des contrats décrochés par les firmes privées est égale à celle des ingénieurs de l'État, et c'est le même portrait au Minnesota, au Maryland et en Californie. L'État de Washington et celui de l'Oregon se démarquent avec respectivement 90 % et 80 % du travail fait par les ingénieurs à l'interne. Le cas du Québec se rapproche davantage de la Floride et de l'Ohio, où 95 % des travaux sont exécutés par des consultants. Et La Presse a révélé cette semaine que le Québec est le champion de la sous-traitance au Canada: en Ontario, en Colombie-Britannique et au Nouveau-Brunswick, au moins la moitié des inspections sont faites par des ingénieurs du secteur public.

Au lendemain de l'élection de 2003, le gouvernement de Jean Charest a manifesté le désir de réduire la taille de l'État. «C'est une façon de faire qui s'inscrit dans une tendance néolibérale de réduire les déficits publics pour permettre les réductions des impôts», rappelle le professeur à la retraite et associé au Département des sciences économiques de l'UQAM Bernard Élie, avant d'affirmer: «Si on avait maintenu une expertise importante au ministère des Transports, on aurait certainement économisé sur un certain nombre "d'erreurs" qui ont eu lieu ces dernières années dans le cadre des multiples réfections qu'on doit faire dans les infrastructures routières. Mais c'est une question idéologique qui est un vieux débat depuis 200 ans!»

Le ministère estime plutôt qu'il est impossible d'avoir de plus grands effectifs en génie civil. «Pour la réalisation de nos travaux, on fait affaire avec des firmes privées dans 90 % des cas, parce qu'on ne peut pas avoir en régie tout ce personnel, a expliqué le porte-parole Réal Grégoire. C'est de la reconstruction, on n'a pas besoin d'avoir cette expertise dans nos bureaux. Ce serait trop de personnel.»

L'ancien commissaire Roger Nicolet n'ajoute pas sa voix aux dizaines de milliers de personnes et aux groupes de pression, dont l'APIGQ, qui réclament une commission d'enquête publique afin de faire la lumière sur les travers de l'industrie de la construction. «Je suis bien d'accord qu'il y a un malaise profond dans l'industrie, mais c'est un problème tellement large, tellement multifacette, que je ne vois pas comment une seule commission pourrait intelligemment et correctement, dans un espace de temps raisonnable, embrasser tous les aspects», estime-t-il. Toutefois, «un coup de vent du grand large» serait salutaire afin de «décrisper, désencroûter certaines pratiques, certaines habitudes, certains liens» du MTQ, conclut Roger Nicolet.

De son côté, le ministre Sam Hamad a promis de «revoir les façons de faire» du MTQ, afin de faire en sorte que la population québécoise puisse être «assurée que les mandats donnés par le ministère sont réalisés avec de hauts standards de qualité».

«Je veux que le ministère me donne l'assurance que, lorsqu'on donne des mandats à l'extérieur du ministère, il y

a [tout de même] un suivi serré de tout ce qui est fait», a-t-il déclaré à l'occasion d'une conférence de presse jeudi après-midi.

Le MTQ ne compte toutefois pas passer en revue les plans et les devis conçus par les firmes d'ingénierie. «Ça ne donne rien de donner de l'argent à l'extérieur si nous, on prend ensuite la responsabilité de leur travail», a dit M. Hamad.

Illustration(s) :

Annik MH de Carufel Le Devoir
Le ministre des Transports, Sam Hamad

© **2011 Le Devoir. Tous droits réservés.**

Numéro de document : news-20110806-LE-20110806_b1_revoir

PUBLI-C news-20110806-LE-20110806_b1_revoir

Ce certificat est émis à **Michel Gagnon** à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

Date d'émission : **2014-08-15**

Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.