



2012-10-29

Mme Gagnon,

Dans votre texte « Double trahison », vous vous promenez à votre convenance entre les administrations municipales et provinciale pour soutenir votre thèse. Vous y ajoutez le piment syndical, le tout accompagné d'inexactitudes.

Nous ne reviendrons que sur quelques éléments mais tout d'abord vous conviendrez peut-être avec nous que l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ) ne détermine ni les choix budgétaires ni les effectifs gouvernementaux. Elle ne choisit ni les entrepreneurs, ni les firmes de génie-conseil, ni les sous-ministres du MTQ.

Au contraire de ce que vous mentionnez, dès le 27 mars 1990, dans le journal *Le Soleil*, sous le titre, [« Tôt ou tard, un pont tombera »](#), l'APIGQ déplorait l'insuffisance des budgets accordés à l'entretien du réseau routier. Par la suite, à maintes reprises, l'APIGQ a clamé que l'on devait prioriser l'entretien du réseau routier à son développement. Par contre nous constatons que les mandarins du MTQ, nombreux à migrer vers les firmes de génie-conseil dès la retraite venue, n'ont pas su requérir les ressources nécessaires pour l'entretien des infrastructures gouvernementales.

Comme l'a mentionné l'ex-ministre Pierre Moreau dans le cadre de l'effondrement au tunnel Viger, il est faux de prétendre que les ingénieurs du MTQ ont à approuver les plans préparés par le génie-conseil. D'ailleurs au prix que le gouvernement les paie, qu'ils assument leurs responsabilités. Par contre, à l'occasion, [comme l'a souligné votre collègue Denis Lessard le 12 mai dernier dans le cas d'un viaduc conçu par la firme SM](#), il arrive qu'ils détectent de façon fortuite des erreurs sur les plans qu'ils n'ont pas à approuver. Nous convenons avec vous qu'il est dommage pour les victimes que cela n'ait pas été le cas des deux viaducs effondrés à Laval conçus et surveillés par Dessau et C^{ie}.

L'APIGQ ne prétend pas que tous ses membres sont plus blancs que blancs, mais il nous apparaît déraisonnable d'associer tous les ingénieurs du gouvernement à un ingénieur corrompu de la ville de Montréal. Démontrez un peu de sagesse et attendez les résultats de l'enquête, que l'APIGQ a d'ailleurs demandée, et ce, au contraire du lobby du génie-conseil.

Michel Gagnon, ing.

Président

Association professionnelle des ingénieurs
du gouvernement du Québec (APIGQ)

Publié le 25 octobre 2012 à 06h00 | Mis à jour le 25 octobre 2012 à 06h00

Double trahison



[Lysiane Gagnon](#)

La Presse

Précision :

La chronique « Double trahison », publiée le 25 octobre 2012 par Lysiane Gagnon, n'avait aucunement pour but de remettre en question la compétence et l'intégrité des ingénieurs du gouvernement du Québec qui font partie de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec en laissant planer une confusion entre ceux-ci et les ingénieurs de l'administration municipale qui avaient témoigné devant la commission Charbonneau. La chronique affirmait également, de manière inexacte, que les fonctionnaires du ministère des Transports « avaient approuvé les devis et supervisé la construction des viaducs qui se sont effondrés à Laval ». En effet, la construction des viaducs du Souvenir et de la Concorde a été supervisée par des firmes de génie-conseil. Nos excuses.

La commission Charbonneau est en train d'apporter un flagrant démenti à ceux qui nous ont répété pendant des années que la corruption, dans la voirie québécoise, tenait au fait que le ministère des Transports s'était privé de son expertise en matière d'ingénierie au profit du secteur privé.

Autrement dit, proclamaient d'une seule voix les commentateurs à la traîne du syndicat des ingénieurs du MTQ, tout le mal venait de ce que les ingénieurs du privé assoiffés de profit avaient succédé aux anges gardiens qu'étaient les ingénieurs du secteur public.

Or, quels sont les ingénieurs dont les noms sortent à la commission Charbonneau, et qui ont fraudé les contribuables de millions de dollars, et ce, impunément, pendant des décennies? Des ingénieurs à l'emploi de la Ville de Montréal.

Des ingénieurs du secteur public, des ingénieurs syndiqués, dotés d'une sécurité d'emploi en béton et de l'un des meilleurs régimes de retraite au Canada. Des gens qui ne travaillaient pas en vase clos, qui avaient des superviseurs, des collègues, des chefs syndicaux... Grimpez plus haut, Madame la Juge, vivement qu'on nous donne les noms des grands patrons et des élus qui savaient et qui ont fermé les yeux.

Remarquez, il aurait fallu se méfier d'emblée de ceux qui attribuaient aux fonctionnaires du ministère la palme de la vertu et de la compétence.

Ne sont-ce pas ces derniers qui avaient approuvé les devis et supervisé la construction des viaducs qui se sont effondrés à Laval? Ne sont-ce pas eux qui ont géré la construction et la réfection des routes cahoteuses qui sillonnent le Québec et qui ne sont même pas fichues d'afficher une signalisation intelligente? Ne sont-ce pas eux qui ont laissé les infrastructures municipales pourrir sur place sans lancer de signal d'alarme?

C'était à l'époque, justement, où le MTQ disposait de cette belle expertise interne. Compétence, mon oeil. Intégrité, mon oeil.

J'ai hâte que la commission Charbonneau produise des témoignages qui nous expliqueront comment les entrepreneurs qui arrosaient des personnages-clés de l'administration municipale s'y sont pris pour nous donner des infrastructures aussi déficientes et ces rues délabrées que l'on doit réparer bon an mal an chaque printemps.

Sur quoi économisaient-ils pour augmenter leur marge de profit? Sur la qualité du béton? Sur les couches de gravier?

On ose prétendre que c'est la vétusté de nos infrastructures qui explique que nos conduites d'eau se brisent constamment et que les principales artères de Montréal soient devenues des zones inondables et des chantiers perpétuels. La vétusté? Laissez-moi rire. Montréal a 370 ans! Paris, Londres, Lisbonne, Athènes, ce sont des villes neuves?

Le climat, dites-vous? Rions encore. L'Ontario et le Vermont ont les mêmes hivers. Un lecteur qui a de la famille au

Nouveau-Brunswick me dit que dès qu'il franchit la «frontière» des deux provinces, la voirie change du tout au tout. Nous voilà déclassés par la province la plus pauvre du Canada...

Comment se fait-il que les routes, dans les Alpes, le Jura ou les Pyrénées, soient impeccables? Elles endurent pourtant d'énormes écarts de température, et là aussi, il y a de la neige et du gel! En France, faut-il dire, on n'est pas assez bête pour octroyer les contrats au plus bas soumissionnaire. Les cahiers de charge sont exigeants et les devis, jugés en fonction de leur qualité.

À en croire Monsieur TPS (qui a tout intérêt à dire la vérité), les contrats approuvés par la Ville dépassaient de 30 à 35% les coûts engagés à Toronto ou à Québec pour des travaux semblables. Non seulement on a payé plus cher, mais en plus, on a hérité de travaux mal faits. Nous avons été deux fois trahis, à la fois comme contribuables et comme utilisateurs.

© La Presse, ltée. Tous droits réservés.