

## **CEIC: le MTQ vulnérable à la collusion**

Daphné Cameron

**La perte d'expertise au ministère des Transports du Québec (MTQ) a ouvert la porte à la collusion, estime Guy Desrosiers, enquêteur à la commission Charbonneau. Les estimations, le suivi des contrats, le traitement des « extras » sont des sphères vulnérables.**

Guy Desrosiers présente, depuis hier devant la commission, le résultat d'un travail de recherche au cours duquel son équipe a passé en revue 75 rapports portant sur le MTQ réalisés entre 1994 à 2012. Douze ont particulièrement retenu leur attention. Il s'agit de rapports internes du MTQ, de rapports du vérificateur général du Québec ou de rapports effectués par des firmes externes.

### **Conclusions inquiétantes**

Le risque de perte d'expertise a été identifié dans un premier rapport en 2002. Cette étude faisait état de la vague de départs à la retraite de 1997-1998 initiée par le gouvernement du Québec pour atteindre l'équilibre budgétaire.

Malgré cela, en 2004, le MTQ a souscrit comme les autres ministères à la politique d'attrition du gouvernement visant à ne remplacer qu'un seul fonctionnaire sur deux qui partait à la retraite.

En 2006, un autre rapport soulignait les difficultés du ministère dans le recrutement et la rétention des ingénieurs.

« Ça ouvre la porte à la corruption et à la collusion. Ça place le MTQ en position de dépendance par rapport à l'externe », a affirmé Guy Desrosiers. Le ministère est devenu «le surveillant des surveillants», a-t-il noté.

En 2005, un rapport effectué par la firme Raymond Chabot sur le processus d'acquisition de contrats de services professionnels a conclu que les contrôles mis en place par le MTQ pour pallier le risque de surévaluation des coûts étaient insuffisants. L'examen de 8 contrats « échantillon » sur 10 ne contenait d'ailleurs aucune estimation détaillée. « Ceux qui signaient au ministère approuvaient sans les documents de soutien », a résumé Desrosiers.

Un an plus tard, un rapport mené par la même firme, cette fois du côté des contrats de construction, concluait aux mêmes lacunes dans le processus d'approbation des estimations.

Le fameux rapport Duchesneau a aussi identifié que cette perte d'expertise pouvait rendre les estimations de coûts trop élevés.

En 2009, un rapport du vérificateur général du Québec a relevé que les estimations se produisaient selon des critères sommaires par les chargés de projet du MTQ, une autre pratique qui ouvre la porte aux dépassements de coûts. « En bon français, on y va au pif », a illustré Desrosiers.

Toujours en 2009, un rapport du comité de vérification interne du MTQ concluait qu'il n'existait pas de plan de surveillance des firmes chargées de surveiller les chantiers.

Au cours des dernières années, plusieurs lignes directives ont été émises par le MTQ pour corriger le tir. « Les procédures et guides on en a qui couvrent une panoplie de sujets! Le problème, c'est toujours dans la mise en application. »

### **Des extras qui coûtent cher**

Les « extras » soumis au MTQ sont généralement bien documentés et justifiés, a dit Desrosiers. Le hic, c'est que plusieurs avenants ont été approuvés oralement, mais que les documents d'approbation ont été rédigés après la réalisation des travaux.

Ce dernier a donné, à titre d'exemple, le contrat de réfection de l'Autoroute 40, entre le boulevard des Sources et l'Autoroute 520. Sur les 28 avenants demandés, le retard moyen entre les travaux et l'autorisation officielle de la direction était de 9 mois, a conclu un examen interne daté de 2005.

Initialement, le contrat réalisé par l'entrepreneur Grands travaux Soter et surveillé par le Consortium Genivar-Tecsult devait coûter 35 millions. La facture finale du projet s'est élevée à 40 millions.

### **Nouveau témoin**

En toute fin de journée, la commission a entendu un nouveau témoin, Guy Hamel, ancien employé du ministère des Transport du Québec (MTQ) et ingénieur de formation. Ce dernier est entré à l'emploi du MTQ en 1975, à sa sortie de l'université. Lors de son bref témoignage il a admis avoir accepté un voyage en République Dominicaine en 1990 aux frais de l'entreprise EBC. À l'époque, c'est Hamel, alors chef d'équipe dans la région de Montréal, qui recommandait l'acceptation ou le rejet des « extras ». Il admet avoir probablement fait preuve de largesse dans l'acceptation des prix unitaires et des extras dans un projet impliquant EBC.

**© 2014 La Presse inc., une filiale de Gesca. Tous droits réservés.**