

Publié le 06 octobre 2017 à 05h00 | Mis à jour à 05h00

Extra, extra ! Rien ne va plus au MTQ



Les coûts des travaux sur l'autoroute 25 ont triplé, rapportait *La Presse+* cet été.

PHOTO PATRICK SANFAÇON, ARCHIVES LA PRESSE



Paul Journet

Éditorialiste

La Presse

Le ministère des Transports (MTQ) n'est même plus capable de gérer ses erreurs. En plus d'échouer à contrôler les coûts des projets, il échoue à gérer cet échec.

Pour traiter une demande d'extra (dépassement de coût), il faut attendre de deux à trois ans. Le délai est si long que le Ministère demandera au privé d'évaluer les extras, comme le révélait la semaine dernière notre collègue Bruno Bisson.

Les sommes en jeu sont colossales. Pour les grands projets du plan des infrastructures 2011-2016, le dépassement de coût moyen était de 50 %. Si cette tendance se maintient, pour la prochaine décennie, la facture augmenterait de

3,75 milliards.

Mais les extras ne sont que la pointe de l'iceberg. Ils sont le symptôme d'un problème plus vaste : la perte de contrôle des chantiers. C'est en amont qu'il faut agir.

On aurait cru que la commission Charbonneau marquerait une rupture. Qu'elle mettrait fin au gaspillage. Hélas, même si elle a freiné les malversations, elle a aussi eu des effets pervers.

Depuis la Commission, la paranoïa s'est installée au MTQ. Cette grosse machine veut éviter d'être prise en défaut. À chaque crise, elle répond avec une nouvelle couche de contrôle et de vérification. Son but : montrer qu'elle fait quelque chose, que cela aide ou non... Cette logique bureaucratique a augmenté les délais et les coûts. Et elle a déresponsabilisé les gestionnaires. Car si tout le monde devient responsable, plus personne ne l'est.

Pendant qu'on empilait ainsi les « processus », on a toutefois oublié une recommandation clé de la commission Charbonneau et de l'Unité anticollusion : renflouer l'expertise au MTQ.

Le gouvernement Couillard n'a embauché que 108 ingénieurs depuis deux ans. Et parmi eux, seulement sept détiennent plus d'une décennie d'expérience. Cela mène à des dérives comme la réfection d'urgence de l'autoroute 25. Pour coordonner les travaux avec le contractant privé, on a dû faire appel à un ingénieur junior qui n'avait jamais géré de chantier.

Ce manque d'expertise mène à des conflits d'intérêts. L'État finit par dépendre du privé à la fois pour définir les besoins et surveiller les chantiers. Plus le projet coûte cher, plus le contractant s'enrichit. Cela n'incite pas à la gestion serrée...

D'ailleurs, les coûts des travaux sur l'autoroute 25 ont triplé, comme le rapportait *La Presse+* cet été.

Les nouveaux modes de gestion des grands projets n'améliorent pas les choses. En essayant de réduire les dépassements de coûts à court terme, on les aggrave à long terme, en incitant le privé à lésiner sur la qualité.

Par exemple, les gigantesques chantiers de l'échangeur Turcot et du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine se feront en mode « conception-construction ». Une firme surveille le consortium qui pilote le projet, et elle le paye au fur et à mesure que les travaux avancent. Or, son travail s'arrête avec la fin de la construction. Le consortium n'est pas responsable des travaux d'entretien pour la suite. Certes, il y a des garanties, mais il faut avoir l'expertise pour les faire respecter.

La facture à court terme sera moins grande, mais elle risque de grimper à long terme. Et qui payera ? L'État, comme d'habitude.

UNE AGENCE, À QUOI ÇA SERT ?

Comment reprendre le contrôle des grands projets d'infrastructure ? Dans son rapport déposé la semaine dernière, le Conseil consultatif sur l'économie et l'innovation propose de créer deux agences indépendantes. La première planifierait les travaux de plus de 100 millions, tandis que la seconde les exécuterait.

L'idée n'est pas neuve - le gouvernement Marois proposait de créer une agence indépendante unique. Et elle soulève une multitude de questions. Qui siégerait au conseil d'administration ? Si le gouvernement ne choisit pas les projets, qui serait responsable face à la population ? En quoi cela permettrait de régler le cœur du problème, soit le manque d'expertise ? Comment éviterait-on des dérapages observés dans d'autres agences, comme la défunte AMT et son train de l'Est ? Et enfin, qu'advierait-il de la Société des infrastructures du Québec ? Sous le gouvernement Charest, cette société était gérée « par des pas bons », a déjà avoué l'ex-ministre responsable Monique Jérôme-Forget.

Projets prévus en infrastructure d'ici 2027

9 milliards par année en moyenne

85 % en entretien

15 % en nouvelles infrastructures



© La Presse, Itée. Tous droits réservés.