

[ACCUEIL](#) | [SOCIÉTÉ](#)

Les patrouilleurs du MTQ disent avoir demandé de l'aide sur l'A-13, en vain

PUBLIÉ LE JEUDI 16 MARS 2017 À 18 H 44



Nuit cauchemardesque pour des automobilistes de l'A13 Photo : Radio-Canada/Simon-Marc Charron

Deux jours après que 300 automobilistes soient restés 12 heures sur une autoroute en pleine tempête, syndiqués et ingénieurs du gouvernement blâment le recours abusif à la sous-traitance et la perte d'expertise chez Transports du Québec, contredisant ainsi le ministre Laurent Lessard.

En effet mercredi, le ministre des Transports disait « garantir » que la situation vécue sur l'autoroute 13 n'était pas attribuable à un problème d'effectifs.

« C'est un problème de coordination, d'intervention et de communications », martelait Laurent Lessard en point de presse.

Mais le Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec (SFPQ) ne l'entend pas de cette oreille : les quatre ou cinq patrouilleurs du ministère des Transports (MTQ) en poste mardi soir sur l'A-13 ont demandé du renfort dès 20 h à leurs supérieurs, affirme Christian Daigle, président général du SFPQ. Mais ils se sont fait répondre qu'aucun effectif supplémentaire ne pouvait être déployé.

« Une grosse tempête s'en venait et on le savait »

M. Daigle explique qu'avec un plus grand nombre de patrouilleurs et de déneigeurs du ministère, on aurait pu, en cours de soirée, bloquer les nombreux accès qui jalonnent ce tronçon de l'A-13, afin de limiter l'accumulation croissante d'automobiles sur la route. Il aurait aussi été possible de mieux venir en aide aux automobilistes coincés sur la voie.

Le président du syndicat fait valoir aussi qu'avant les précipitations, le ministère aurait pu faire épandre des abrasifs, en prévention. « C'était une grosse tempête qui s'en venait et on le savait », dit Christian Daigle.

Mais la réalité a été toute autre : une fois la tempête bien engagée, les patrouilleurs ont travaillé 24 heures d'affilée et les employés au déneigement, 16 heures. Et ce, sans qu'on vienne leur prêter main forte, critique Christian Daigle.

« Une situation de même n'aurait jamais dû se produire. C'est déplorable et incompréhensible. »

— Christian Daigle, président général du SFPQ

À qui la faute?

Mais au-delà du MTQ ou encore de la Sûreté du Québec - [qui a admis avoir commis des ratés durant l'opération](#) - il faut scruter les décisions politiques ayant mené à ce cafouillage, affirme le chef syndical.

Christian Daigle jette le blâme sur « les commandes politiques, les coupures de budget » qui ont entraîné la disparition ces dernières années de la moitié des effectifs parmi ses membres. En 2015 seulement, Québec a imposé une réduction de près de 400 postes pour les années à venir.

« Quand on dit que ça n'affecte pas la population, quand on a parlé d'austérité et qu'on a demandé au ministère de couper, année après année, et de rendre les mêmes services, c'est sûr et certain qu'il y a une responsabilité et celle-là elle est politique. »

— Christian Daigle, président général du SFPQ

Le recours à des firmes du secteur privé

« Et, de plus en plus, on donne à [des firmes privées] des contrats des autoroutes et des portions d'autoroutes aussi », fait remarquer le président du SFPQ.

Dans le cas du tronçon de l'A-13, c'est la firme Roxboro qui détient le contrat évalué à un million de dollars par an. « Le nombre de camions n'était pas là », a déclaré jeudi le ministre Laurent Lessard au sujet du travail de Roxboro sur l'A-13. Il a ouvert une enquête administrative et songe à résilier le contrat confié à cette compagnie.

Marc-André Martin, de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec, affirme pour sa part que l'épisode de l'A-13 illustre la vulnérabilité du gouvernement, en raison de la fuite d'expertise qui s'y produit. M. Martin décrit « la trop grande dépendance du gouvernement à l'industrie privée ».

La commission Charbonneau l'avait dit ...

« Qu'attend le gouvernement pour mettre en oeuvre la recommandation 23 de la commission Charbonneau? », questionne Marc-André Martin.

Cette recommandation préconisait d'accroître l'expertise interne au sein du MTQ.

Dans un rapport remis au MTQ peu avant la constitution de la commission, le directeur de l'unité anticollusion, Jacques Duchesneau, déplorait que « les ingénieurs du MTQ soient devenus des gestionnaires de projet cantonnés dans des tâches administratives ».

Une sous-ministre visée, un ministre sur la sellette

Quant au retrait d'une partie des fonctions de la sous-ministre Anne-Marie Leclerc du MTQ, démotion annoncée par Québec dans la foulée de cette affaire, « c'est le geste que le gouvernement a choisi de faire pour, peut-être, calmer les ardeurs et la grogne dans la population », affirme M. Daigle, président général du SFPQ.

De l'avis de Marc-André Martin, il suffit de regarder l'organigramme du MTQ pour comprendre à quel point il est difficile d'identifier qui est responsable de quoi. « Demandez au ministre Lessard quel était le plan d'urgence, dit-il. Et est-ce que c'était Mme Leclerc qui devait donner le go [pour déclencher ce plan d'urgence]? »

Pour Christian Daigle, la responsabilité ultime incombe au ministre Laurent Lessard lui-même, « qui aurait dû se sentir plus responsable », ajoute-t-il.

À cela, le ministre répond que tout au long du déroulement des événements, il n'était « pas plus loin qu'au bout du téléphone ».

« Quand tu le sais pas, tu le sais pas, [or] je suis payé pour le savoir », affirme Laurent Lessard, selon qui l'enquête externe enclenchée par Québec permettra d'apporter des réponses à cet imbroglio.

À lire aussi :

- [Cafouillage sur l'A-13 : dépôt d'un recours collectif](#)
- [Cafouillage sur l'A-13 : la SQ fait son mea-culpa](#)
- [Cafouillage sur l'A-13 : Québec déclenche une enquête externe](#)