

Communiqué de presse

L'Omerta au ministère des Transports

Québec, le 9 décembre 2005 - Les travaux d'ingénierie au ministère des Transports du Québec, lorsqu'ils sont confiés en sous-traitance, coûtent 72 % plus cher que lorsqu'ils sont faits par des équipes d'ingénierie du Ministère. Pire, au cours des dernières années dans ce domaine, les coûts de la sous-traitance ont augmenté de 56 % par dollar investi en travaux par ce Ministère. « À l'heure où la ministre Forget prétend racler les fonds de tiroirs pour boucler l'année budgétaire du gouvernement, le Conseil du trésor, sous le poids de nos chiffres, admet aujourd'hui que le gouvernement a fait le choix de subventionner l'industrie du génie-conseil », de mentionner le président de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ), M. Michel Gagnon.

Le génie-conseil, une industrie florissante

Alors que le ministre Després annonce une augmentation des budgets alloués à la réfection du réseau routier, Monique Jérôme-Forget impose une diminution du personnel au ministère des Transports. « On le voit, il s'agit d'une solution concertée pour augmenter la sous-traitance qui représente en surcoût l'équivalent de l'asphaltage de l'autoroute 20 aux quatre ans entre Montréal et Québec », d'ajouter le président de l'APIGQ.

Pire, le Ministère, s'il en a la volonté, aura peine à retenir son personnel ingénieur. « Les offres salariales de 8 % sur 7 ans nous forcent à conclure que l'expertise est en danger au ministère des Transports », confie monsieur Gagnon.

L'Omerta

Monique Jérôme-Forget a augmenté les honoraires des firmes de génie-conseil de 20 % à l'automne 2003. Le gouvernement, dont les finances seraient en péril, subventionne à gros prix l'industrie du génie-conseil et l'expertise est en péril au Ministère. Et personne ne parle au ministère des Transports. « Serait-ce parce que plusieurs firmes de génieconseil recrutent sous-ministres et cadres supérieurs à la retraite de ce ministère? », de questionner monsieur Gagnon.

Ras-le-bol

Les ingénieurs de l'État en ont marre d'avoir à expliquer pourquoi le réseau routier est en si piètre état. « Politique de courte vue, sous-investissement, priorités mal ciblées, budgets tardifs, refus de s'appuyer en priorité sur l'expertise interne du Ministère, non reconnaissance de la valeur de la profession d'ingénieur au gouvernement sont autant de facteurs contributifs à l'état miteux du réseau routier québécois. « C'est la faute à Charest et non aux ingénieurs de l'État », de résumer le président de l'APIGQ.