

Le ministère des Transports, un mauvais ministère?

Le billet vidéo de M. Alain Dubuc mise en ligne sur Cyberpresse le 10 avril soulève une question importante. « Comment se fait-il que ce monde là (les 4 457 fonctionnaires du ministère des Transports) ne se sont pas aperçus (avant les recommandations de la Commission Johnson) qu'il y avait des ... des viaducs qui étaient dangereux (28 viaducs à démolir cette année)?

Sachez que 182 d'entre eux (ingénieurs, techniciens et personnel de soutien) sont attirés aux 9 400 ponts et viaducs du Québec dont 50% sont en mauvais état. Le personnel est-il suffisant? Compte tenu de l'état des structures et de leur âge, à l'évidence, non. Malheureusement la Commission Johnson, malgré notre demande, s'est refusé à couvrir cet aspect.

Contrairement à ce que vous croyez, ces personnes n'ont pas attendu la Commission Johnson, pour sonner l'alarme. À chaque année, elles présentent au ministre des Transports, le bilan des infrastructures routières, les sommes qui sont nécessaires pour réaliser les travaux et ils prédisent même au ministre, une année à l'avance, l'état de dégradation du réseau s'ils n'ont pas les sommes requises. À titre d'exemple et il ne s'agit pas d'une année exceptionnelle, les ingénieurs demandaient pour 2004-2005, 335 M\$. Ils n'ont eu que 198 M\$, un écart de 70 % avec le besoin exprimé.

Aujourd'hui, ils disposent de 842 M\$. La gestion du risque aurait-elle été différente s'ils n'avaient disposé que de 200 M\$? Malheureusement, comme l'avait prédit l'un de mes prédécesseurs dans *Le Soleil* du 27 mars 1990 « Tôt ou tard, un pont tombera. ... l'inaction gouvernementale ne changera qu'au prix d'un accident spectaculaire. »

Enfin vous concluez que le MTQ « est un mauvais ministère, il y a quelque chose de pourri dans la façon de fonctionner de cette organisation publique ». Il y a effectivement quelque chose de pourri lorsqu'un ministre ou un gouvernement fait fi de l'avis de ses spécialistes. Que ce soit en termes d'enveloppes budgétaires nécessaires à l'entretien du réseau routier ou de choix entre l'entretien du réseau ou son développement tel celui de l'autoroute 25.

De plus, nous trouvons tout autant pourri que le MTQ ne dispose d'aucune étude de coûts sur les travaux d'ingénierie confiés en sous-traitance versus ceux faits à l'interne. Pire, le gouvernement n'en veut surtout pas. On parle ici de plusieurs centaines de millions de dollars. Serait-ce que les ingénieurs de l'État ne fournissent pas aux caisses électorales (Affaire Tecsalt, *La Presse*, 2005-05-25)? Oui c'est vraiment pourri mais pas juste le ministère. Et une Agence des structures n'accentuera que le problème.

Michel Gagnon, ing.

Président

Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec