

Le Vérificateur général dresse un [bilan navrant](#) de la gestion des grands travaux à Montréal. Les chantiers de l'eau et de la voirie sont si mal gérés que l'état des infrastructures, déjà critique, risque d'empirer au cours des prochaines années, prévient Jacques Bergeron. Son rapport soulève des problèmes de gouvernance qui sont tout aussi importants que la collusion dans la métropole.

Les constats du Vérificateur général feront grincer des dents. Les rues de l'île souffrent d'un déficit d'investissement évalué entre 98,5 et 178 millions de dollars... par année. Pour toutes sortes de raisons aussi nébuleuses qu'inacceptables, la Ville connaît mal l'état de la chaussée, elle planifie mal les travaux et elle a dépensé à peine 40 % des sommes affectées à l'entretien et à la réfection des grandes artères en 2010 et en 2011.

Les élus ne disposent pas des informations nécessaires pour faire des choix éclairés. Le partage des compétences entre la ville centrale et les arrondissements provoque un embouteillage bureaucratique. Les réparations importantes sur les grandes artères sont faites par la ville centre, tandis que l'entretien relève des arrondissements. La cohésion se perd dans les fissures du bitume, avec le résultat qu'une grande artère sur cinq est en mauvais ou en très mauvais état.

La nuisance des entrepreneurs qui se partagent les contrats achève ce portrait d'une ville en déliquescence. À partir de l'année 2000, les quatre plus gros producteurs d'asphalte (Sintra, Beaver Asphalte, DJL et Simard Beaudry) se sont entendus ensemble pour se partager les marchés de Montréal, Longueuil, Laval et des couronnes nord et sud, fixer les prix de l'asphalte et les volumes de production des usines. Remarquez que la collusion courait au depuis 1995 au moins. «L'entente» de l'an 2000, une sorte de Paix des Braves pour les escrocs, a seulement poussé d'un cran la logique de «*l'harmonisation*», a expliqué un ancien dirigeant de Sintra et de Valmont Nadon Excavation, Gilles Théberge.

M. Théberge a décrit les rouages de ce petit cartel d'une redoutable efficacité qui a aussi déployé ses tentacules dans les contrats du ministère des Transports du Québec (MTQ), représentant un pactole de 3,2 milliards de dollars au cours des 15 dernières années.

Ni les fonctionnaires municipaux, ni ceux du MTQ ne se posaient de question sur le risque de collusion entre les fournisseurs, très peu nombreux, qui se partageaient les contrats en fonction

d'un critère de proximité géographique. Le principe était pourtant simple: mon usine de production d'asphalte est plus proche du chantier que la tienne? Je prends le contrat. Selon M. Théberge, il suffisait d'analyser un peu les résultats des appels d'offres pour tirer l'affaire au clair.

Le cartel a fait de gros dégâts, en coupant sur la qualité ET en faisant grimper les prix. À Montréal, un contrat de 12 mois pour la fourniture des mélanges bitumineux est passé de 1,6 à 4,7 millions entre 1999 et 2000, un bond de 80 % au bénéfice de DJL, Simard Beaudry et Sintra. S'il avait travaillé à la Ville de Montréal, Gilles Théberge se serait posé des questions. « *Avoir vu une chose comme ça, j'aurais sonné la cloche* », a-t-il dit.

L'administration municipale avait constaté cette « *Brusque augmentation*» mais elle l'avait attribuée aux variations du prix des matières premières, ce qui était en partie vrai. Et le contrat est passé comme une lettre à la poste grâce à la solide majorité dont bénéficiait à l'époque Union Montréal au conseil municipal.

Il s'agit d'un bien modeste exemple des carences et dysfonctions qui empêchent la Ville d'en avoir pour son argent. Quand la situation devient intenable, et hop! Vite une étude, un groupe de travail, un comité des sages qui accouchera de recommandations inédites. Des recommandations qui seront bien sûr oubliées et tablettées. À Montréal, les rapports s'empilent les uns par dessus les autres dans un lent processus de sédimentarisation de l'inaction.

Récemment, Vision Montréal s'est emparé des révélations à la commission Charbonneau pour demander que la Ville se dote de sa propre usine d'asphalte, dans l'espoir de «casser» le cartel. L'idée n'est pas mauvaise, et elle mérite d'être étudiée sérieusement avant d'être condamnée. Mais l'administration municipale devrait y penser deux fois avant de se lancer corps et âme dans de nouvelles aventures coûteuses. Tant que persisteront les lacunes dans la gouvernance exposées par le Vérificateur général, toute initiative, aussi louable soit-elle, sera vouée à l'échec.

Vigilance, reddition de comptes, imputabilité: ces mots sonnent creux à force de répétition. Lorsqu'elles sont réellement mises en application, ces règles peuvent faire une différence. À elle seule, l'escouade Marteau a [fait baisser](#) le prix de l'asphalte de 27 % à Montréal en 2010. Juste en inspirant la crainte d'être pris chez les as de la collusion.

La gestion navrante de Montréal

Écrit par Brian Myles

Mercredi, 29 Mai 2013 03:33 -

Finalement, Montréal a peut-être moins besoin d'une usine d'asphalte que d'élus et fonctionnaires intègres et rigoureux qui accompliront le travail de surveillance attendus d'eux.

Cet article [La gestion navrante de Montréal](#) est apparu en premier sur [L'actualité](#).

Consultez la source sur Lactualite.com: [La gestion navrante de Montréal](#)