

**LE PROJET DE LOI 73 :
POUR RÉGLER QUOI?**

**Position de la CSD sur la
*Loi prévoyant certaines mesures afin de lutter
contre la criminalité dans l'industrie de la construction***

Mémoire présenté devant la
Commission de l'économie et du travail
le 24 novembre 2009



CENTRALE DES SYNDICATS DÉMOCRATIQUES

Novembre 2009

TABLE DES MATIÈRES

	Page
PRÉSENTATION	1
INTRODUCTION.....	2
Y A-T-IL UN SYSTÈME DE COLLUSION/CORRUPTION EN PLACE?	3
LES MODIFICATIONS PROPOSÉES À LA LOI R-20	9
CONCLUSION.....	10

PRÉSENTATION

La Centrale des syndicats démocratiques (CSD) représente près de 70 000 travailleuses et travailleurs œuvrant dans presque tous les secteurs d'activité économique du Québec, à l'exception des fonctions publiques fédérale et québécoise.

La CSD compte environ 350 syndicats affiliés dont la CSD Construction, la seule organisation syndicale qui a vu son taux de représentativité dans l'industrie de la construction croître sans coup férir depuis le scrutin de 1985. Alors qu'elle ne représentait que 8,7 % des travailleurs de l'industrie en 1985, elle en représente maintenant 14,1 % à l'issue du scrutin de juin 2009.

Cette confiance que les travailleurs témoignent à la CSD Construction fait que nous avons décidé de présenter un mémoire sur le projet de loi 73 malgré que les buts visés par celui-ci soient tout sauf clairement exprimés.

INTRODUCTION

Le titre du projet de loi indique qu'il vise à lutter contre la criminalité dans l'industrie de la construction, mais nulle part ne sont identifiées clairement les activités criminelles dont serait l'objet l'industrie. Le projet de loi propose de modifier certaines dispositions de deux lois : la *Loi sur le bâtiment* et la *Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction*, surnommée la Loi R-20, comme si ces modifications étaient suffisantes pour faire en sorte que les problèmes qui ont fait la une des médias au cours des derniers mois ne se reproduisent plus jamais dans le futur. De plus, on nous dit que les enquêtes policières en cours régleront le cas des personnes qui se sont livrées à des activités criminelles dans le passé.

Il s'agit donc clairement d'une tentative d'éviter la tenue d'une commission d'enquête sur l'industrie de la construction. Or, pour la CSD, les problèmes mis en lumière dans l'industrie ces derniers temps ne se régleront malheureusement pas miraculeusement par l'adoption de modifications marginales aux lois existantes. Sans doute ces lois ont-elles besoin AÜSSI d'être modifiées, mais cet exercice doit d'abord découler d'une mise à jour publique des pratiques illégales que ces modifications entendent contrecarrer.

Y A-T-IL UN SYSTÈME DE COLLUSION/CORRUPTION EN PLACE?

Les révélations sur les pratiques douteuses qui auraient cours dans l'industrie de la construction se sont succédé à un rythme effarant depuis mars 2009, quand le reportage « Scandale à la FTQ », diffusé à l'émission Enquête de la télé de Radio-Canada, a révélé au grand jour que l'ex-directeur-général de la FTQ-Construction, Jocelyn Dupuis, entretenait, dans le cadre de ses fonctions, des relations équivoques avec des personnes du milieu criminalisé.

Depuis, les journalistes n'ont eu de cesse de révéler d'autres aspects inquiétants de l'industrie de la construction, surtout en ce qui a trait à l'attribution des contrats publics – dont le moindre n'est pas le contrat des compteurs d'eau octroyé par la ville de Montréal. Si bien qu'aujourd'hui, la perte de confiance de la population envers la classe politique et l'industrie de la construction en son entier est généralisée.

Dans la tête de bien des gens, tout ce qui touche à l'industrie est maintenant pourri et corrompu. Il s'en trouve même pour penser que le programme d'infrastructures, lancé puis renforcé comme mesure contre-cyclique face à la crise économique, a été adopté pour récompenser les amis du pouvoir. Or, selon nous, ce programme devrait être célébré parce qu'il permet à des milliers de travailleurs et de travailleuses de conserver leur emploi, voire d'en créer de nouveaux, alors que des milliers d'autres emplois disparaissent dans le secteur privé.

Pour une fois, le gouvernement ne s'est pas lancé dans un programme de coupures de dépenses sous prétexte qu'il n'avait pas l'argent immédiatement sous la main et que, s'il ne

coupait pas, il devrait s'endetter davantage. On sait ce que ce type de politique a produit dans le passé : une aggravation de la crise puisque les coupures agissent comme force procyclique durant la crise, c'est-à-dire que non seulement l'économie est déprimée par la diminution de l'investissement privé, elle est rendue exsangue par l'extinction de l'investissement public.

Le programme d'infrastructures ne produit pas que des bénéfices en nombre d'emplois, mais aussi en qualité des emplois, ce qui est tout aussi important. Comme l'explique Benjamin Tal, l'économiste principal et l'auteur du rapport sur l'indice canadien de la qualité des emplois de la Banque CIBC, *« la qualité de l'emploi au Canada avait parfaitement joué le rôle de force contre-cyclique pendant la récession. En effet, pendant les moments les plus sombres du cycle économique, alors que les emplois disparaissaient au Canada plus rapidement que pendant toute autre récession depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la qualité des emplois quant à elle se maintenait, ce qui avait permis de limiter les dégâts causés par les pertes d'emplois sur la croissance des revenus et, par conséquent, sur les dépenses à la consommation »*.

Il poursuit en expliquant que ce *« phénomène s'était manifesté par une croissance des salaires réels, lesquels avaient en fait enregistré un léger gain pendant une période sans précédent de perte d'emplois. Ainsi, la stabilité relative de la qualité des emplois pendant la correction du marché de l'emploi entre la fin de 2008 et le début de 2009 a contribué de*

diverses façons à contrebalancer certains des aspects négatifs associés à la chute rapide du nombre d'emplois ». ¹

Et les emplois dans l'industrie de la construction sont définitivement à ranger du côté des emplois de qualité puisque le salaire moyen a été de 30 687 \$ pour l'année 2008 et, si on ne tient compte que des travailleurs qui ont effectué plus de 500 heures de travail en 2008 – compte tenu du fait qu'en cours d'année, plusieurs travailleurs entrent et sortent de l'industrie ou comblent des besoins de pointe –, le salaire annuel moyen passe à 42 158 \$².

Au lieu de cette célébration, on assiste à un désintéressement massif de la population face à la chose politique, désintéressement qui s'est exprimé par un faible taux de participation aux dernières élections municipales alors même que les scandales impliquant les élus ou les fonctionnaires municipaux étaient étalés au grand jour. Le cynisme envers la classe politique est devenu grave au point où les gens se disent : élire ceux et celles qui vont nous voler durant le prochain mandat ne nous intéresse pas.

Pire, les citoyens et citoyennes en viennent à revendiquer de ne plus contribuer par leurs impôts à la société parce qu'au fond, ils disent que, ce faisant, ils paient pour engraisser les mafieux. Et c'est dans ce contexte que le gouvernement nous annonce qu'il faut réviser la tarification de tous les services publics parce que l'endettement massif de l'État découlant

¹ Voir le communiqué du 2 novembre 2009 de Marchés mondiaux CIBC, « La qualité des emplois au Canada s'est dégradée dans les six derniers mois » au <http://www.cnw.ca/fr/releases/archive/November2009/02/c4747.html>. M. Tal explique que, par la suite, ce n'est plus la qualité des emplois qui joue ce rôle, mais la stabilisation du nombre d'emplois, voire son augmentation, au cours du 2^e trimestre de 2009.

² Voir, sur le site de la Commission de la construction du Québec (CCQ), **L'industrie de la construction en 2008. Faits saillants**, page 4. Disponible au www.ccq.org/www.ccq.org/~media/PDF/Recherche/StatistiquesHistoriques/2008/Faits_saillants_2008.pdf.ashx.

du programme d'infrastructures ne lui permettra plus de rendre l'ensemble de ces services dans l'avenir.

Le lien de confiance est brisé. On entend dire qu'on paye trop cher pour nos routes et autres infrastructures publiques à cause de pratiques criminelles – on entend souvent le chiffre de 30 % plus cher qu'en Ontario –, mais on refuse de mettre sur pied une commission d'enquête. On préfère plutôt refiler la facture aux contribuables par une « révolution tarifaire » qui fera en sorte qu'on ne paiera peut-être pas plus d'impôt, mais que le gouvernement viendra chercher cet argent « laissé dans nos poches » par la voie de l'augmentation des tarifs, que ce soient ceux de l'hydroélectricité, des services de garde, des permis de conduire et de l'assurance automobile, des frais de scolarité, du permis de chasse, et *tutti quanti*.

La population rechigne évidemment devant la perspective de payer davantage quand elle a l'impression que l'argent qu'elle verse en impôt et tarifs divers est dilapidé et sert à engraisser quelques entreprises formant un club sélect au détriment de celles qui veulent participer honnêtement aux appels d'offres.

Même le Vérificateur général du Québec, dans son dernier rapport à l'Assemblée nationale, écorche le ministère des Transports³ à cause de la négligence inacceptable dont il fait preuve dans la gestion des nombreux – et lucratifs – contrats qu'il attribue à des entrepreneurs et à des firmes de services professionnels, comme les firmes d'ingénierie. On

³ Le chapitre 4 de son Rapport pour l'année 2009-2010 est intitulé « Ministère des Transports du Québec : gestion de contrats présentant des situations à risque ». Voir sur le site du Vérificateur général du Québec au www.vgq.qc.ca/fr/publications/rapport-annuel/2009-2010-T2/Rapport2009-2010-T2-Chap04.pdf.

y apprend que le ministère donne des contrats sans passer par la procédure d'appels d'offres en prétendant qu'il y avait urgence ou absence de concurrence. Or, le Vérificateur général a démontré que la notion d'urgence n'était applicable qu'à un tiers des contrats octroyés sans appel d'offres et que, dans d'autres cas, il y avait bel et bien d'autres entreprises en mesure de faire le travail, donc qu'il n'y avait pas absence de concurrence.

Mais, pire encore, le ministère ne fait aucune vérification quand il ne reçoit qu'une seule offre conforme alors même que d'autres fournisseurs s'étaient procurés les documents d'appel d'offres. Le ministère ne contacte pas « *ces soumissionnaires potentiels afin de connaître les raisons précises pour lesquelles ils n'ont pas soumissionné* »⁴, ce qui ouvre la porte toute grande aux pratiques de collusion pour fixer le prix des soumissions. Même que, dans un cas particulièrement troublant, les fonctionnaires n'ont pas jugé bon de transmettre le dossier à la Sûreté du Québec ou au Bureau de la concurrence du Canada après qu'une vérification interne eut découvert que, dans un cas de contrat de déneigement, des entrepreneurs ont clairement essayé d'éliminer la concurrence. Le premier ministre du Québec considère que le ministère « *a fait sa job en 2004* » en reprenant le processus d'appel d'offres et en obtenant ainsi des baisses de prix. Ce n'est pas l'avis du Vérificateur général qui croit que « *le ministère des Transports, lorsqu'il a reçu un tel rapport d'enquête, aurait dû prendre l'initiative (...) et contacter la Sûreté du Québec ou le Bureau de la concurrence* »⁵. Éliminer la concurrence est après tout une pratique illégale.

⁴ **Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2009-2010**, page 4-3.

⁵ Voir l'article d'Antoine Robitaille, « Collusion aux Transports : Julie Boulet jure qu'elle n'était pas au courant », **Le Devoir**, 19 novembre 2009, page A-1.

Enfin, le refus d'une commission d'enquête publique, en alléguant que les enquêtes policières suffisent, commence sérieusement à ressembler à de l'entêtement quand les policiers eux-mêmes réclament la tenue d'une enquête publique. Le président de l'Association des policiers provinciaux du Québec, Jean-Guy Dagenais, explique que, « même si le gouvernement a ajouté des effectifs dans le cadre de l'opération Marteau pour enquêter sur les allégations d'actes criminels dans le secteur de la construction, il faudra davantage que des arrestations pour que le public soit éclairé sur la corruption et que la surveillance des appels d'offres soit resserrée ». Selon lui, « ce n'est pas parce qu'il va y avoir des enquêtes policières, qui vont finir j'imagine par accuser ou identifier des gens et les mener en justice, que ça va faire changer les façons de faire. Ce n'est pas la police qui, avec des arrestations, va modifier les façons d'attribuer les contrats »⁶.

⁶ Voir l'article de Marc Allard, « Industrie de la construction : Les policiers de la SQ réclament une enquête publique », **La Presse**, 23 novembre 2009, page A9. Dans cet article, on précise que la « semaine dernière, la Fraternité des policiers de Montréal a elle aussi réclamé une enquête publique ».

LES MODIFICATIONS PROPOSÉES À LA LOI R-20

Le projet de loi 73 propose de modifier la Loi R-20, outre en augmentant le montant des amendes, d'une seule maladroite et timide manière, en introduisant un nouvel article à la loi, l'article 113.1 libellé ainsi :

Quiconque pose un geste d'intimidation, de menace ou de contrainte dans le but de provoquer un ralentissement, une perturbation ou un arrêt des activités sur un chantier commet une infraction et est passible d'une amende de 1 000 \$ à 10 000 \$ pour chaque jour ou partie de jour que dure l'infraction.

On ne peut que se demander ce que fait ici ce nouvel article dans une loi visant à « lutter contre la criminalité dans l'industrie de la construction ». Est-ce que cette nouvelle disposition empêchera les criminels d'agir? Est-ce que les révélations qui ont fait la manchette dernièrement touchent d'une manière ou d'une autre ce type de gestes? Pas à notre connaissance en tout cas.

Est-ce que le législateur veut profiter de l'occasion pour clarifier (?) quels gestes sont acceptables ou inacceptables en cas de conflit légitime de travail? Si c'est le cas, c'est inhabile et hors propos. L'ajout de concepts juridiques nouveaux et mal définis risque tout simplement de déstabiliser le fragile équilibre des relations du travail dans l'industrie de la construction. Nous demandons donc le retrait pur et simple de l'article 113.1 du projet de loi.

CONCLUSION

Pour la CSD, il est de plus en plus évident qu'une commission d'enquête publique est nécessaire pour éradiquer des pratiques qui touchent toute l'industrie, y inclus le ministère des Transports, un des plus gros donneurs d'ouvrage de l'industrie. Ce ne sont désormais plus seulement des allégations à visage caché qui sont en cause, mais bien des faits avérés, entre autres, par le tout récent Rapport du Vérificateur général du Québec. Faut-il souligner, de plus, que même des associations de policiers réclament une commission d'enquête publique pour que les façons d'attribuer les contrats soient modifiées et mieux contrôlées par les pouvoirs publics afin que la population (les citoyens payeurs) soient assurés que l'octroi des contrats de construction soit enfin et une fois pour toutes exempt de collusion et de corruption.