

Mobilité opérations Québec

Chronique du 29 mai 2024

Le gouvernement Legault a engagé la création de **Mobilité infra Québec** (Agence MIQ), dont j'ai parlé lundi. Je fais aujourd'hui un pas de plus dans la même direction en lui proposant de créer une agence sœur, **Mobilité opérations Québec** (Agence MOQ).

Il y a peu, la ministre des Transports Geneviève Guilbault affirmait : « *Gérer le transport collectif et les sociétés de transport, ce n'est pas une mission de l'État* ». Le Premier ministre François Legault ajoutait : « *Les maires, c'est toujours plus facile de quêter à Québec que de faire le ménage dans leurs dépenses* ». Cette chronique prend à contre-pied ces deux affirmations en proposant de nous inspirer de la Suède.

Acheter la paix

La répétition est l'art de la pédagogie. J'ai déjà expliqué pourquoi, à postes équivalents, les grandes villes versent à leurs employés et à ceux de leurs organismes liés des rémunérations supérieures de 35 % à celles des fonctionnaires québécois :

- 1) Contrairement à l'État, les villes n'ont pas le pouvoir de légiférer pour forcer le retour au travail d'employés en grève, fortes amendes à l'appui pour les employés récalcitrants, et plus encore pour les syndicats qui les représentent. Je m'empresse d'ajouter que je ne souhaite pas qu'un tel pouvoir soit donné aux villes.
- 2) Les services rendus par les employés des villes ont un impact direct sur la vie quotidienne de la population, de toute la population. Que l'on pense à la cueillette des ordures ou du recyclage, au déneigement, aux piscines publiques, etc.
- 3) Il en résulte une capacité de nuisance très élevée chez la plupart des employés municipaux. En d'autres mots, en contexte de conflit de travail, ceux-ci peuvent en un rien de temps pourrir la vie de la population.
- 4) Une nouvelle administration municipale qui prend ses fonctions a un programme politique à réaliser. Si elle décidait de confronter les employés au sujet de leur rémunération et autres conditions d'emploi, cela boufferait toutes ses énergies durant des années, par suite d'arrivées à échéance étalées dans le temps d'innombrables conventions collectives. Directement impactée dans sa vie quotidienne (point 3 de ci-haut), la population aurait tôt fait de conclure que cette nouvelle administration n'apporte que du trouble. Par le fait même, cette dernière n'aurait d'autre choix que de renoncer à son programme politique.
- 5) Le recours à la médiation n'arrange pas les choses, mais au contraire les aggrave, du fait que les médiateurs prennent systématiquement pour référence le plus haut

salaire et les meilleures conditions de travail consenties dans telle ou telle autre grande ville du Québec.

- 6) Face à ce choix cornélien, confronter ses employés ou réaliser son programme, toutes les nouvelles administrations municipales **choisissent d'acheter la paix**. Les années passant, c'est ainsi que les rémunérations au sein des grandes villes ont progressé à + 35 %, par comparaison à celles des fonctionnaires québécois.

Ce que je viens d'expliquer vaut non seulement pour la ville mais aussi pour ses organismes liés, tel la STM. Avec deux avantages supplémentaires chez elle :

- 7) L'industrie du transport collectif est en quelque sorte l'**industrie de la vertu**, dont tous sont tenus de chanter unanimement les louanges. Dès lors, qui oserait questionner ses pratiques de gestion ?
- 8) Les sociétés de transport jouissent d'un **quasi incognito**, les projecteurs médiatiques étant braqués sur le maire ou la mairesse de la ville.
- 9) C'est ce double avantage qui a permis à l'ex-DG de la STM, Luc Tremblay, de se verser une rémunération globale de **557 923 \$** en 2021, la 30^e plus élevée de tous les fonctionnaires du Québec.

J'ai déjà proposé une solution à cette dérive financière des grandes villes et de leurs organismes associés : comme elle l'a fait pour les régimes de retraite, que l'Assemblée nationale légifère pour fixer un écart maximal, poste à poste, entre les rémunérations versées aux fonctionnaires et aux employés des grandes villes, + 20 % par exemple.

Seconde option : s'inspirer de la Suède

Qui pourrait suspecter la Suède d'extrême-droitisme ? Pourtant, c'est elle qui, suite à une grave crise financière du gouvernement central tournant 1990, a choisi de réformer complètement ses transports collectifs.

Pour saisir la portée de ce qui va suivre, il faut savoir que la Suède est un véritable paradis des transports collectifs. À l'échelle nationale, leur fréquentation s'élève à 165 déplacements par habitant, contre 75 du Québec¹. Si l'on compare leurs deux métropoles, le chiffre est supérieur à 300 par an à Stockholm, contre 110 à Montréal.

Le système de transport collectif avait historiquement été géré en Suède comme il l'est encore ici, c'est-à-dire entièrement par des sociétés publiques de transport. La réforme mise en oeuvre en 1993 par le gouvernement suédois a séparé la planification, demeurée publique, de l'opération, qui fut privatisée :

- Des **Autorités régionales de transport (ART)**, au personnel réduit, planifient et financent les services de transport collectif, 50 % par la billetterie, l'autre 50 % par des impôts locaux. Ces ART sont propriétaires des réseaux et des matériels

¹ Chiffres de 2019, d'avant la pandémie COVID. 1,7 milliard de déplacements en Suède, pour 10,3 millions d'habitants. 650 millions au Québec, pour 8,5 millions d'habitants. Les chiffres pour Stockholm et Montréal réfèrent aux régions métropolitaines.

roulants. Elles rédigent des cahiers des charges spécifiant les prestations de services attendues. À la faveur d'appels d'offres internationaux, elles accordent des contrats d'opération aux entreprises privées attributaires. Il est intéressant de noter que des bonis sont prévus s'il y a augmentation de l'achalandage au cours du contrat, incitant les transporteurs privés à innover au niveau du service offert et de leurs pratiques commerciales;

- On aura compris que l'opération et l'entretien des systèmes furent entièrement confiés au secteur privé. Cela vaut pour tous les modes, métro, trains de banlieue, tramways, ferrys et autobus urbains et régionaux. Les anciens employés des sociétés publiques, au nombre de 36 000, ont simplement été transférés, avec leur accord, aux diverses entreprises privées attributaires. À la fin du contrat d'un attributaire, ils deviennent simplement employés du nouvel attributaire.

Le tableau qui suit, produit par le ministère français de l'Économie et des Finances², ne cache pas sa fierté d'y voir figurer en excellentes positions les deux sociétés françaises Keolis et Transdev.

Tableau 1 : Opérateurs de transport dans les trois plus grandes régions suédoises

Région	Métro	Bus	Trains de banlieue	Tram	Ferries
 Region Stockholm		  	  		   
 VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN		       			     
 REGION SKÅNE		     	 		 

Source : régions de Stockholm, Västra Götaland et Skåne

Bien sûr que tout n'est pas toujours rose, pas plus en Suède qu'ailleurs. L'opération du métro avait été accordée en 2009 à la Hong Kong's MTR (Mass Transit Railway). Le contrat courait jusqu'à la fin de 2026. En 2023, l'entreprise a toutefois annoncé qu'elle y renoncerait dès la fin 2024, quitte à assumer les pénalités financières conséquentes. L'ART de Stockholm (Trafikförvaltningen) n'a eu d'autre choix que de précipiter un nouvel

² *Les transports collectifs urbains en Suède*, 17 février 2023

appel d'offres. Le nouvel attributaire, qui prendra le relais le 1^e janvier 2025, est un consortium formé de la britannique Go Ahead Group et la singapourienne ComfortDelGro.

Qu'est-ce que ça signifierait d'importer au Québec ce modèle suédois ?

1. Le Gouvernement du Québec créerait **Mobilité opérations Québec** (MOQ);
2. Les quatre sociétés de transport de la région métropolitaine, la STM, la STL, le RTL et EXO seraient abolies;
3. Une véritable **Autorité régionale de transport** (ART) serait créée, qui assumerait des responsabilités similaires à ses pendants suédois. Il va de soi que ladite ART n'aurait pas plus de 100 à 200 employés;
4. Des lots de services seraient définis – le métro, le REM, les trains de banlieue, plusieurs configurations de lignes d'autobus urbains et périurbains;
5. Dans le cadre d'appels-d'offres nationaux et internationaux, ces lots seraient attribués à des entreprises privées pour une durée et aux conditions spécifiées aux cahiers des charges.

Conclusion

Mobilité infra Québec (Agence MIQ) n'est toujours qu'une demi-mesure. La moitié à ce jour manquante, c'est **Mobilité opérations Québec** (Agence MOQ).

Qui, ministre ou manant, oserait affirmer que réformer les transports collectifs suivant cet esprit n'est pas une mission de l'État ?