



PROJET DE LOI 61

Loi visant l'agence Mobilité Infra Québec

Commentaires et recommandations

Présentés à la Commission des transports et de l'environnement

Assemblée nationale du Québec

SEPTEMBRE 2024

RECHERCHE ET RÉDACTION

Service de la recherche et de la défense des services publics

Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec.

TABLE DES MATIERES

PRÉSENTATION DU SYNDICAT DE LA FONCTION PUBLIQUE ET PARAPUBLIQUE DU QUÉBEC.....	4
INTRODUCTION	5
L'instauration d'une agence des transports et son rôle attendu	6
Aucune priorité claire à l'essor des transports collectifs.....	7
Un problème non résolu de financement des transports	9
Le retour d'un projet d'agence et ses faibles justifications.....	11
Une entreprise de déresponsabilisation politique	15
Une agence des transports, avant tout un souhait de l'industrie	17
Agencification et agences des transports dans le monde : un nid de scandales.....	19
RECOMMANDATIONS	24
Recommandation n° 1	24
Recommandation n° 2	24
recommandation n°3	24

PRÉSENTATION DU SYNDICAT DE LA FONCTION PUBLIQUE ET PARAPUBLIQUE DU QUÉBEC

Le Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec (SFPQ) est un syndicat indépendant qui regroupe environ 45 000 membres répartis dans plus de 35 accréditations. Plus de 30 000 d'entre eux sont issus de la fonction publique québécoise, dont plus de 2 400 travaillant à la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST).

La mission du SFPQ à l'égard de tous ses membres consiste à défendre leurs conditions de travail et à défendre les intérêts économiques, politiques et sociaux nécessaires à l'amélioration de leurs conditions de vie. Cette mission s'élargit également à l'ensemble de la société québécoise, puisque le SFPQ soutient un projet de société axé sur la démocratie, le développement durable, le partage, l'équité, la solidarité et le progrès de la société. En cohérence avec ses valeurs, il promeut les services publics comme moyen démocratique de répondre aux besoins de la population.

INTRODUCTION

Pour la troisième fois depuis 2007, un projet de loi gouvernemental est déposé en vue de créer une agence des transports distincte du ministère. Le gouvernement actuel, dont le parti critiquait pourtant ouvertement le principe même d'une telle structure administrative lors du précédent projet de loi gouvernemental déposé en 2013, s'en fait maintenant le promoteur. Le 9 mai 2024, a alors été déposé le projet de loi n°61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif (PL 61).

Le Syndicat de la fonction publique et parapublique du Québec (SFPQ), qui représente des milliers de travailleuses et travailleurs à Transports Québec depuis des décennies, est l'une des principales voix au Québec à dénoncer publiquement avec force, arguments et exemples, lorsqu'elle apparaît ou réapparaît, les impasses de cette fausse bonne idée d'une agence des transports.

Dans le présent mémoire, après avoir sommairement présenté ce qui serait prévu dans le PL 61 comme mission principale et fonction de cette agence gouvernementale, nous verrons que ce rôle attendu de Mobilité Infra Québec ne correspondrait pas à une priorisation de l'essor des transports collectifs, le tout dans une conjoncture de sous-financement chronique du réseau routier et des transports collectifs qui n'a pas encore été résolue politiquement.

Ensuite, nous passerons en revue la faiblesse des arguments avancés pour la création d'une telle agence des transports, avant de constater qu'il en va surtout d'une volonté de déresponsabilisation politique et qu'il s'agit d'abord et avant tout d'un souhait de l'industrie.

Enfin, nous verrons que la notion même de création d'agences gouvernementales, tout comme les agences de transport de par le monde, confinent malheureusement bien souvent à des controverses et scandales.

L'instauration d'une agence des transports et son rôle attendu

Le PL 61 vise à instituer Mobilité Infra Québec, une agence non assujettie à la Loi sur la fonction publique dont la « mission principale [serait] d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport »¹.

Un projet complexe de transport, comme établi par cette loi, renverrait à « la construction, la reconstruction ou la réfection d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil destiné au transport ou utile à un système de transport », ou encore renverrait au « développement ou [à] l'amélioration d'un système de transport intelligent »².

Mobilité infra Québec aurait aussi comme fonction « la réalisation des analyses en transport que le ministre lui confie moyennant rémunération, dont la planification en mobilité », de même que, très largement, « l'exécution de tout autre mandat que le gouvernement lui confie »³.

On en comprend donc que l'agence « n'aura pas de pouvoir d'initiative, si bien qu'elle devra attendre que Québec veuille bien lui soumettre des projets à analyser, en transport collectif et en matière d'ouvrages routiers. [...] Québec aura donc beau jeu de décider des projets dignes d'attention.⁴ »

Derrière le paravent de cette agence hors fonction publique, tributaire des mandats que lui confierait un gouvernement actuellement en manque criant de volonté politique pour l'essor des transports collectifs, planerait le risque évident, comme le faisait remarquer le directeur du *Devoir* Brian Myles, que « loin d'assurer l'essor de la mobilité durable, la nouvelle agence viendra[it] limiter encore plus l'action des agglomérations urbaines dans l'idéation des solutions pour faire des villes des milieux de vie durables à l'échelle humaine et à l'échelle environnementale.⁵ »

Comme les mandats confiés à cette agence ne seraient donc pas menés en propre par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, le PL 61 prévoit que Mobilité Infra Québec serait instituée comme organisation distincte du ministère, administrée par un conseil d'administration.

¹ Projet de loi n° 61 (PL 61), *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif*, 1^{er} session, 43^e législature, Québec, 2024, article 4.

² Ibid.

³ PL 61, article 5.

⁴ Brian Myles, « Recul historique pour le transport collectif », *Le Devoir*, 10 mai 2024, p. B 10.

⁵ Ibid.

Aucune priorité claire à l'essor des transports collectifs

Plus loin dans le présent mémoire, nous verrons de plus près en quoi il serait plus avantageux pour l'intérêt public que les responsabilités confiées à une telle agence échoient plutôt au ministère. Nous passerons aussi en revue plusieurs arguments avancés pour ce projet d'agence qui tiennent au nécessaire essor des transports collectifs. Mais relevons d'emblée que les responsabilités de Mobilité Infra Québec, et les ressources qui lui seraient attribuées, ne porteraient pas uniquement sur « l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets » de transports collectifs, mais plus largement sur des « projets complexes de transport » pouvant très bien aussi être des projets routiers et autoroutiers.

Par-delà le fait que ces nouvelles responsabilités soient confiées à une agence hors fonction publique et non pas au ministère, on dénote la reconduction d'une posture depuis longtemps décriée autour de Transports Québec : le manque d'expertise interne en transport collectif et la préséance accordée au transport routier sur le transport collectif.

Si, jusqu'à maintenant, « l'expertise nécessaire à la réalisation de grands chantiers de transport collectif n'existe à peu près pas au MTMD⁶ », c'est qu'il y a manifestement, depuis des décennies dans ce ministère, « **une culture beaucoup plus orientée vers le transport routier que vers le transport collectif**⁷ ». Le dernier Plan québécois des infrastructures, soit celui de 2024-2034, reconduit d'ailleurs clairement cette préséance à contre-courant des impératifs de la crise climatique, si bien que 34,5 milliards \$ sont prévus dans les dix années qui viennent pour le réseau routier, contre seulement 13,8 milliards \$ – ou 29 % – pour le transport collectif⁸. Pour la même période, côté ontarien, 27,4 milliards \$ sont prévus pour le réseau routier, contre 67,5 milliards \$ – ou 71 % – pour le transport collectif⁹.

La littérature scientifique sur les enjeux de la mobilité a pourtant amplement démontré que l'utilisation extensive des transports collectifs ne peut advenir que si l'on bonifie substantiellement l'offre de transport collectif et son accessibilité, et que l'on ne favorise pas à l'inverse une utilisation accrue de l'automobile, notamment par un accroissement du réseau routier qui ne confine pourtant à terme qu'à davantage de congestion¹⁰.

Pour éventuellement sortir de « l'automobilité – le paradigme de mobilité centré sur l'automobile personnelle¹¹ » :

⁶ Sébastien Tanguay, « Un ministère des Transports mal outillé pour réaliser le virage vers la mobilité collective », *Le Devoir*, 25 novembre 2023, <<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/802666/politique-ministere-transports-mal-outille-realiser-virage-vers-mobilite-collective>>.

⁷ Ibid.

⁸ Gouvernement du Québec, « Plan québécois des infrastructures 2024 - 2034 », 2024, <https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/24-25/6_Plan_quebécois_infrastructures.pdf>, p. A11.

⁹ Gouvernement de l'Ontario, « Bâtir un Ontario meilleur. Budget de l'Ontario 2024 », 2024, <<https://budget.ontario.ca/fr/2024/pdf/2024-ontario-budget-fr.pdf>>, p. 171.

¹⁰ Jérôme Laviolette, Catherine Morency, E. Owen D. Waygood, « Persistance de l'automobilité ? Analyse en trois perspectives », *Flux*, n° 199-120, 2020, p. 146.

¹¹Ibid., p. 142.

« un virage important dans les fondements de la planification des transports, de l'aménagement du territoire et de la gestion de la demande doit se produire. Cette transformation du paradigme de planification doit aussi s'accompagner d'engagements politiques forts qui se concrétisent dans les projets et politiques publiques prioritaires pour favoriser la mobilité durable qui soient suffisamment porteurs pour surpasser la dépendance à l'automobile¹².»

Autrement dit, comme le faisait valoir récemment la directrice générale de Trajectoire Québec Sarah V. Doyon :

« C'est absolument essentiel d'augmenter l'offre de service dans les prochaines années pour évidemment inciter à un transfert modal, car il y a une corrélation très claire en transport collectif : quand on augmente l'offre de service, on voit l'achalandage augmenter; si on réduit les services, on va avoir une perte d'achalandage¹³.»

Or, dans les mois qui ont précédé le dépôt du PL 61, des reportages ont fait état d'un certain louvoiement du gouvernement actuel quant aux éventuelles responsabilités d'une agence des transports, si bien qu'il avait d'abord été révélé que « [l]a nouvelle agence dont le gouvernement Legault envisage la création serait consacrée à la gestion des projets en matière de transport collectif¹⁴ »; « On regarde juste pour le transport collectif, a précisé François Legault mercredi. C'est une option. Il n'y a rien de décidé.¹⁵ »

En fin de compte, pourtant, l'expertise supplémentaire et les nouvelles ressources dont ce gouvernement prévoit doter l'agence, moyens qui mériteraient d'être plutôt consacrés à son ministère des Transports et la Mobilité durable, n'auront même pas comme mandat exclusif de se concentrer sur le nécessaire essor du transport collectif.

¹²Ibid., p. 143.

¹³ La Presse canadienne, « Des solutions pour financer le transport collectif », *Les Affaires*, 26 avril 2024, <<https://www.lesaffaires.com/dossiers/efficacite-energetique-les-entreprises-en-action-2/des-solutions-pour-financer-le-transport-collectif-2/>>.

¹⁴ Tommy Chouinard, « Legault envisage de créer une agence pour le transport collectif », *La Presse*, 16 août 2023, <<https://www.lapresse.ca/actualites/politique/2023-08-16/reforme-au-ministere-des-transport/legault-envisage-de-creer-une-agence-pour-le-transport-collectif.php>>.

¹⁵ Ibid.

Un problème non résolu de financement des transports

Or, nul ne devrait chercher à le nier : il y a bel et bien des problèmes avec la gestion publique des transports au Québec, à commencer par un défi colossal de financement. À défaut qu'il y ait eu ces dernières années le courage politique de rétablir des avenues de financement viables, il y a maintenant des défis devenus structurels de financement par l'État québécois du réseau routier et des transports collectifs.

Créé en 2010, le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) « finance la construction et l'entretien des routes provinciales, ainsi qu'une partie des projets de transports en commun.¹⁶ » Ce fonds avait été conçu pour être autofinancé, mais il a été conduit en posture de sous-financement chronique¹⁷. D'une part :

Ses revenus proviennent essentiellement des droits sur l'immatriculation et les permis de conduire et d'une taxe de 19,2 cents sur le litre d'essence vendu – un chiffre qui n'a pas bougé depuis 2013. Or, les revenus ne sont pas indexés et stagnent [...]. En revanche, les dépenses grimpent. Elles sont ainsi passées de 1,7 milliard à 2,8 milliards par année en 10 ans. Et c'est sans compter les investissements massifs qui devront être faits dans le transport collectif au cours des prochaines années pour lutter contre les changements climatiques¹⁸.

Depuis 2019, le gouvernement éponge chaque année le déficit chronique du fonds¹⁹, qui va en s'accroissant faute de décisions politiques conséquentes. En 2019 justement :

Le ministère des Transports a fait ses devoirs et lancé un chantier sur la question. Un document synthèse a été pondue. De nombreuses options ont été proposées. Le problème, c'est que le politique court-circuite le processus en rejetant d'emblée toutes les solutions s'apparentant à des taxes aux automobilistes. [...] Si rien n'est fait, c'est

¹⁶ Charles Lecavalier, « Le gouvernement qui fait non, non, non, non », *La Presse*, 5 décembre 2022, <<https://www.lapresse.ca/debats/editoriaux/2022-12-05/financement-des-transports/le-gouvernement-qui-fait-non-non-non-non.php>>.

¹⁷ Charles Lecavalier, « Le grand dérapage », *La Presse*, 25 novembre 2022, <<https://www.lapresse.ca/actualites/politique/2022-11-25/financement-du-reseau-routier/le-grand-derapage.php>>.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ibid.

dans le fonds consolidé du gouvernement, financé par nos impôts, qu'on pigera pour renflouer le FORT.²⁰.

Lors du dépôt du dernier budget, l'association vouée au transport collectif Trajectoire Québec a déploré que le transport collectif ait été ignoré :

Bien que le budget de l'an dernier reconnaissait clairement le problème de financement du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) dont le déficit prévu atteint près de 1 milliard dès 2026-2027, aucune solution n'est proposée dans l'actuel budget. [...] Le budget d'aujourd'hui n'apporte aucune solution au déficit structurel du financement de la mobilité, pas plus qu'il n'offre de réponse pour le financement des services de transport collectifs. C'est très inquiétant
!²¹

Bref, comme il a été souligné dans les médias depuis le dépôt du PL 61, « le projet de loi créant Mobilité Infra Québec ne règle pas le problème déterminant du financement²² ». À ce défi de sous-financement chronique, qu'il faudra se donner les moyens de surmonter, se sont ajoutés les défis de dépassement de coûts de grands projets de transport, comme le budget de la ligne bleue de Montréal qui « est passé de 4,5 milliards \$ à 6,4 milliards \$ en quatre ans, avant la première pelletée de terre²³ ».

Sans oublier, bien évidemment, le défi de mettre en chantier des grands projets de transport collectif, alors que l'actuel gouvernement se fait constamment critiquer de n'en avoir toujours initié aucun, ce qui faisait dire au premier ministre François Legault lors de sa première intervention publique favorable à la création d'une agence des transports : « Ce que je veux, c'est d'être capable de réduire les délais. Je trouve ça beaucoup trop long, les délais pour construire le transport collectif²⁴ ».

²⁰ Charles Lecavalier, « Le gouvernement qui fait non, non, non, non », op. cit.

²¹ Trajectoire, « Communiqué - Budget 2024 : le transport collectif ignoré », 12 mars 2024
<<https://trajectoire.quebec/communiqué/communiqué-budget-2024-transport-collectif-ignore>>.

²² Tommy Chouinard, « 17 projets ciblés, des dizaines milliards à trouver », *La Presse*, 10 mai 2024,
<<https://www.lapresse.ca/actualites/2024-05-10/mobilite-infra-quebec/17-projets-cibles-des-dizaines-de-milliards-a-trouver.php>>.

²³ Tommy Chouinard, « À un cheveu d'une annonce électorale », *La Presse*, 19 août 2023,
<<https://www.lapresse.ca/actualites/2023-08-19/creation-d-une-agence-des-transport/a-un-cheveu-d-une-annonce-electorale.php>>.

²⁴ Tommy Chouinard, « Legault envisage de créer une agence pour le transport collectif », op. cit.

Le retour d'un projet d'agence et ses faibles justifications

Eh oui, une nouvelle fois, un gouvernement en poste s'est fait convaincre de l'idée de transformer une partie de son ministère des Transports en une agence hors fonction publique. En 2007, le gouvernement libéral avait déposé un projet de loi en ce sens. Idem en 2013 avec un gouvernement péquiste. Ces deux fois, les pièces législatives étaient le fait de gouvernements minoritaires et sont mortes au feuillet avec l'arrivée d'un autre gouvernement. Cette fois, le PL 61 est déposé par un gouvernement qui dispose de la majorité parlementaire, et entend le faire adopter dès l'automne 2024.

Comment est justifié le retour, par le gouvernement caquiste, d'un projet d'agence des transports?

Déjà, comme nous l'avons relaté de la part du premier ministre Legault, il est notamment question de délais pour amorcer et mettre en chantier de grands projets de transport collectif. À ce titre, la ministre Guilbault « a affirmé que son objectif était d'être "plus efficace dans la livraison des projets d'infrastructures en transport, notamment en transport collectif"²⁵ ». Nous souhaitons en effet tous que les projets d'infrastructure en transport, et tout spécialement ceux en transport collectif, puissent être plus diligemment mis en chantier. Mais tel devrait précisément être un objectif central du ministère des Transports et de la Mobilité durable, avec des moyens conséquents.

Il a aussi été fait valoir par la ministre que le projet d'agence prendrait tout son sens avec une modification des règles en matière d'attribution et de gestion des contrats publics, ce qui a pris la forme du dépôt la même journée que le PL 61, par le ministre responsable des Infrastructures Jonatan Julien, du projet de loi n° 62 (PL 62)²⁶.

« Mon agence, sans ces modifications-là, ça ne me donnerait rien de plus que ce qu'on est déjà en train de faire », reconnaît Geneviève Guilbault. « Il y a un problème de fond avec notre manière de faire les projets d'infrastructures majeurs et notre déficit d'attractivité sur le marché qui fait en sorte que les projets coûtent extrêmement cher et qu'on a très peu de soumissionnaires », ajoute-t-elle. Des firmes disent : "Moi, je ne contracte plus avec le gouvernement, c'est trop

²⁵ Ibid.

²⁶ Projet de loi n° 62, Loi visant principalement à diversifier les stratégies d'acquisition des organismes publics et à leur offrir davantage d'agilité dans la réalisation de leurs projets d'infrastructure, 1^e session, 43^e législature, Québec, 2024.

compliqué, c'est trop cher, c'est trop long, c'est trop risqué, ça ne m'intéresse plus." Donc nous, on veut ramener ces gens-là.

Dans le cadre des consultations particulières en commission parlementaire, le SFPQ a fait valoir que « le PL 62 nous apparaît comme étant plus conforme aux intérêts du secteur privé qu'à l'intérêt collectif²⁷ ». Voici quelques extraits éclairants quant à la visée de ce projet de loi déposé en binôme avec le PL 61 :

Le principal fait du PL62 est l'instauration d'une flexibilisation de la gestion contractuelle dans le cadre des partenariats public-privé [...] [avec] comme objectif de multiplier les contrats dans lesquels le privé s'insère plus fortement. [...] Le PL permet au privé de prendre un contrôle supplémentaire sur les opérations de l'État dans un domaine aussi névralgique que celui des infrastructures publiques. [...] On peut dire du PL 62 tel que présenté en ce moment qu'il ne représente pas une amélioration en matière de contrôle des facteurs de risque menant à la collusion et à la corruption, et qu'il pourrait représenter une brèche en la matière. La création d'une possibilité de dialogue en cours du processus d'appel d'offres représente un premier risque de collusion, ou à tout le moins de favoritisme. [...] Il a été démontré que des partenariats avec le privé ne s'inscrivant pas dans le mode traditionnel coûtent régulièrement plus cher, sont généralement de moins bonne qualité et diminuent la qualité des conditions de travail²⁸.

Certes, une telle modification des règles d'attribution et de gestion des contrats publics à la défaveur des pouvoirs publics pourrait être mise en œuvre par le ministère... mais serait en effet plus à même de se déployer dans une entité hors fonction publique avec un cadre administratif où siègent des intérêts de l'industrie!

Un autre argument avancé pour la constitution d'une agence est le besoin d'une planification centralisée du transport collectif par l'État québécois. Geneviève Guilbault, à ce propos :

Il faut compléter ce que j'appelle la toile de transport collectif, puis avoir des projets un peu partout, aux bons endroits, au bon moment. Et la

²⁷ SFPQ, « Avis déposé aux fins du projet de loi 62 - Loi visant principalement à diversifier les stratégies d'acquisition des organismes publics et à leur offrir davantage d'agilité dans la réalisation de leurs projets d'infrastructure », 2024, <<https://www.sfpq.qc.ca/media/k0khmf0/sfpq-pl62final.pdf>> p. 4.

²⁸ SFPQ, « Avis déposé aux fins du projet de loi 62 », op. cit.

seule façon de faire ça, c'est de vraiment centraliser la planification [...] et de prendre le contrôle du destin du transport collectif au Québec²⁹.

À cet égard également, une planification centralisée de cet ordre pourrait très bien, évidemment, relever du ministère et non d'une agence externe. Sans s'encombrer d'une nouvelle structure administrative pour ce faire, il conviendrait, dans ce souci d'une planification cohérente des projets de transport collectif à l'échelle québécoise, de ne surtout pas escamoter et de trouver plutôt des façons de s'adjoindre l'expertise des municipalités et des agglomérations en la matière.

Une autre justification pour la création d'une agence est le manque d'expertise gouvernementale en transport collectif. La ministre Guilbault a ainsi soutenu à ce propos qu'il « faut absolument concentrer une expertise de pointe en transport collectif directement au gouvernement du Québec³⁰ ».

[On] ne [l']a pas au ministère, on ne l'a pas au gouvernement du Québec et on ne sait pas par quel bout prendre ça, des projets d'envergure de transport collectif³¹. [...] La seule façon d'arriver à développer efficacement le transport collectif, c'est de se créer une expertise à même le gouvernement du Québec qui va être en dehors du ministère des Transports³².

Tant mieux si l'on souhaite doter l'État québécois d'une plus solide expertise en transport collectif, mais ce qui apparaît le plus logique serait de concentrer cette expertise au sein même du ministère des Transports et de la Mobilité durable, sous la responsabilité politique directe de la ministre.

Lorsqu'on lui a alors demandé :

Mais pourquoi créer une nouvelle agence plutôt que rapatrier ses experts au sein de son ministère? [Elle a alors répondu ce qui suit.] C'est une nouvelle culture d'organisation qu'on veut avoir. Vraiment une petite équipe hyper agile, axée sur l'innovation et les résultats³³.

²⁹ Tommy Chouinard, « Guilbault veut contrôler « le destin du transport collectif », *La Presse*, 4 mai 2024, <<https://www.lapresse.ca/actualites/politique/2024-05-04/creation-de-l-agence-mobilite-infra-quebec/guilbault-veut-controler-le-destin-du-transport-collectif.php>>.

³⁰ La Presse canadienne, « Nouvelle agence pour le transport collectif: une "petite révolution", clame Guilbault », *Le Soleil*, 9 mai 2024, <<https://www.lesoleil.com/actualites/politique/2024/05/09/guilbault-va-creer-une-nouvelle-agence-pour-le-transport-en-commun-GLZ65JR6DVGLZJKTAL6GR7UKD4/>>.

³¹ Tommy Chouinard, « Guilbault veut contrôler « le destin du transport collectif », op. cit.

³² Ibid.

³³ La Presse canadienne, « Nouvelle agence pour le transport collectif: une "petite révolution", clame Guilbault », op. cit.

Comme si le fait d'instituer une agence gouvernementale allait automatiquement engendrer une telle culture organisationnelle, et comme si des conditions ne pouvaient pas permettre qu'une telle culture d'organisation émerge au sein d'une petite équipe de son ministère...

En dernier lieu et de façon un peu indirecte, la ministre fait également valoir que l'agence pourrait offrir de meilleures conditions de travail que son ministère : « On veut aller chercher une marge de manœuvre pour pouvoir attirer et retenir les meilleurs talents. On veut avoir les meilleurs, mais qui actuellement ne seraient pas intéressés à venir travailler pour nous³⁴ ».

Au SFPQ, on connaît trop bien cette promesse que l'État employeur fait miroiter chaque fois qu'il prévoit créer une entité non assujettie à la Loi sur la fonction publique et que des travailleuses et travailleurs que nous représentons sont identifiés pour être transférés à une telle entité. Il y a, encore une fois, tout lieu de se questionner sur la capacité réelle d'une agence à se révéler à la hauteur de ces belles promesses. Ce qui est certain, c'est qu'à l'image du ministère, Mobilité Infra Québec demeurerait ultimement soumise à l'approbation du Secrétariat du Conseil du trésor, tant pour l'aspect salarial qu'en matière de classification. À l'article 44 du projet de loi, il est d'ailleurs précisé que :

Sous réserve des dispositions d'une convention collective, Mobilité Infra Québec détermine les normes et barèmes de rémunération, les avantages sociaux et les autres conditions de travail de ses employés conformément aux conditions que le gouvernement détermine³⁵.

Si ce gouvernement veut offrir des conditions de travail attrayantes à l'égard de ses responsabilités en transport, lui permettant non seulement d'attirer le personnel requis, mais aussi de le maintenir, qu'il se donne les moyens de le faire à l'échelle de son ministère. De laisser entendre que la création d'une agence gouvernementale permettrait d'offrir de telles conditions est un aveu que les efforts sont loin d'avoir été pleinement déployés pour que ce soit le cas au ministère. Il semble ici important de rappeler que la recommandation n° 23 de la commission Charbonneau, qui peine tant à se concrétiser, établissait pourtant qu'il faut « Accroître l'expertise interne au ministère des Transports du Québec³⁶ ».

³⁴ Ibid.

³⁵ PL 61, article 44.

³⁶ Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction
« Rapport de la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la

Dans une opposition moins flagrante à cette recommandation d'accroître l'expertise interne de ce ministère, pourquoi ce projet de loi ne prévoit-il pas au moins que la nouvelle agence soit assujettie à la Loi sur la fonction publique, à l'image par exemple de la Société de l'assurance automobile du Québec ou de la Régie de l'assurance maladie du Québec? Le personnel de Mobilité Infra Québec viendrait dès lors non seulement accroître l'expertise interne de la fonction publique, mais son personnel serait aussitôt assujetti aux valeurs cardinales de la Loi sur la fonction publique, avec des « obligations touchant la discrétion, la neutralité politique et la réserve, l'honnêteté, l'impartialité et l'absence de conflit d'intérêts³⁷ ».

Une entreprise de déresponsabilisation politique

Si les motifs avancés publiquement pour la création d'une agence des transports semblent faibles, et peinent à justifier que ses responsabilités n'incombent pas au ministère des Transports et de la Mobilité durable, c'est qu'il y a peut-être une autre source de motivation importante à la création de Mobilité Infra Québec; soit d'en faire un confortable paravent permettant de se déresponsabiliser politiquement au besoin.

Avec la présence périphérique d'une agence ayant des responsabilités de premier plan à l'égard des plus grands projets d'infrastructures de transport au Québec, une ou un ministre des Transports pourrait plus facilement se déresponsabiliser. Il ou elle aurait en effet le loisir de blâmer publiquement l'agence ou ses dirigeants pour toute insatisfaction ou controverse publique concernant « l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport³⁸ ».

Exactement comme on a vu l'an dernier avec le fiasco informatique SAAQclic. Les ministres Éric Caire et Geneviève Guilbault se sont défilés de leur responsabilité, et c'est le PDG de la SAAQ qui a été blâmé et limogé. Mais comment se fait-il qu'aucun ministre n'ait pris le blâme et assumé les conséquences?

S'il y a des problèmes de délais ou de surcoûts avec les projets majeurs de transports, le ou la ministre des Transports pourrait toujours jeter le blâme sur les administrateurs de Mobilité Infra Québec. Comme la ministre Guilbault a indiqué

construction. Partie 5. Les recommandations de la Commission », <<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1175409.pdf>>, 2015, p. 132.

³⁷ Gouvernement du Québec, « L'éthique dans la fonction publique québécoise », 2003, <<https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/publications/e/ethique.pdf>>, p. 10.

³⁸ PL 61, article 4.

que « notre objectif avec l'agence, c'est aussi de pouvoir diversifier autant que possible les sources de revenus³⁹ », si les stratégies de l'agence pour diversifier ses sources de revenus autonomes créent des remous, il y aurait toujours la possibilité de s'en dissocier publiquement côté ministériel. Idem si la proximité avec des intérêts de l'industrie va jusqu'à mener à des scandales de collusion, de corruption, de clientélisme ou de favoritisme.

Pourtant, s'il y a des dépassements de coûts ou des retards pour la mise en chantier des projets complexes de transports incluant le transport collectif, ce devrait être à la ministre d'en répondre. S'il y a des problèmes de reddition de compte, s'il y a des problèmes de tarification ou des problèmes de collusion et de corruption autour des grands projets d'infrastructure de transport, c'est la ministre qui devrait en répondre. Il en va du principe de responsabilité ministérielle.

Comme le rappelait à juste titre l'ex-ministre des Transports et des Travaux publics sous René Lévesque, Lucien Lessard, dans sa lettre ouverte contre la création d'une « agence de favoritisme privée », lors du précédent projet de loi d'initiative gouvernementale pour créer une telle agence :

En créant cette agence, on soustrait les employés à la Loi sur la fonction publique [...], on soustrait ses dirigeants à la reddition des comptes de la Loi sur l'administration publique et enlève au ministre sa responsabilité devant l'Assemblée nationale. [...] Vous avez été élus pour gouverner ; notre système démocratique n'est peut-être pas parfait, mais il est le moins mauvais d'entre tous. [...] Pourtant, la commission Charbonneau ne nous a-t-elle pas montré ce qu'il arrivait quand les élus délaissent leurs pouvoirs et les cèdent à l'entreprise privée? Le patronage quand il est fait par les élus peut être jugé par le peuple lors des élections, ce qui n'est pas le cas quand il s'agit de personnes nommées pour des périodes de cinq à dix ans⁴⁰ .

Quand il était dans l'opposition au Parlement, François Legault était justement du même avis : « vous savez qu'on est contre l'agence des transports. C'est un peu une façon, pour le Parti québécois, de se laver les mains puis de donner la responsabilité à quelqu'un d'autre⁴¹ ».

³⁹ Tommy Chouinard, « Guilbault veut contrôler « le destin du transport collectif », op. cit.

⁴⁰ Lucien Lessard, « Ministère des Transports - Non à une agence de favoritisme privée », *Le Devoir*, lundi 16 décembre 2013, p. A7.

⁴¹ Assemblée nationale du Québec, « Point de presse de M. François Legault, chef du deuxième groupe d'opposition, et de M. Gérard Deltell, leader parlementaire du deuxième groupe d'opposition »,

Le député Éric Caire l'exprimait aussi sans détour : « Créer une agence, c'est créer une agence de favoritisme. Créer une agence, c'est créer une instance qu'on éloigne du contrôle parlementaire⁴² ».

Une agence des transports, avant tout un souhait de l'industrie

Mais au-delà du motif de déresponsabilisation ministérielle par le pouvoir exécutif, si ce projet d'agence des transports est loin de sembler d'intérêt public, qui aurait intérêt à l'établissement d'une telle agence dirigée non pas par une ou un ministre, mais plutôt par un CA où pourraient siéger des gens de l'industrie? Des intérêts industriels, à n'en pas douter.

En fait, non seulement pourrait-on fortement supposer ou déduire qu'une telle agence gouvernementale serait préférable, pour des intérêts industriels, aux responsabilités ministérielles complètes en matière d'infrastructures complexes de transport, mais il est encore plus troublant et consternant de constater que ce projet d'agence n'est rien de moins qu'un vieux souhait de l'industrie. L'actuelle ministre des Transports, dans sa tournée des médias pour mousser le projet d'agence juste avant le dépôt du projet de loi, n'en a pas dit mot, et pourtant !

C'est l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, puissant lobby représentant quelque 2500 entreprises du génie civil et de la voirie, qui avait initié en 2005 une coalition réclamant la création d'une société d'État chargée de gérer la conservation et l'amélioration du réseau routier. En 2007, le gouvernement Charest avait déposé un projet de loi pour créer une telle agence, mais comme nous l'avons évoqué, une élection nous avait prévenus de son adoption, comme cela s'est ensuite produit en 2014 avec le projet de loi déposé l'année précédente par le gouvernement Marois.

Au cœur de ce second moment législatif pour la possible instauration d'une agence des transports, le 5 décembre 2013, l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGQTQ) avait ainsi salué par communiqué le dépôt du projet de loi sur l'Agence des infrastructures de transport du Québec : « L'ACRGQTQ rappelle qu'elle avait été en 2005 l'instigatrice d'une coalition devant proposer des solutions afin d'améliorer l'état du réseau routier. Une de celles-ci était

<<https://www.assnat.qc.ca/fr/actualites-salle-presse/conferences-points-presse/ConferencePointPresse-14395.html?appelant=MC>>.

⁴² Radio-Canada, « Québec veut créer une agence pour séparer le béton de la politique », *Radio-Canada*, 4 décembre 2013, <<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/644527/agence-route-projet-loi-infrastructure-transport>>.

alors de créer une société d'État visant à dépolitiser l'entretien et la réparation du réseau routier.⁴³ »

Peu avant, à l'été 2004, une proposition d'étude avait été déposée à l'ACRGQTQ par la firme André Légaré & Associés inc., à l'instigation de l'ex-ministre des Transports Guy Chevrette, « qui a imaginé ce projet⁴⁴ », précisait-on. Cette étude, réalisée pour le compte de la Coalition pour l'entretien et la réparation du réseau routier du Québec, recommandait de créer « une société d'État ayant pour mandat de gérer la conservation et l'amélioration des infrastructures routières du Québec⁴⁵. » On souhaitait donner à cette entité administrative un rôle majeur et permanent, « de l'identification des travaux routiers devant être effectués en priorité, à la réalisation des appels d'offres, en passant par le développement des critères devant être considérés dans la mise en place d'éventuels PPP⁴⁶ ».

Avant que n'éclatent des scandales de collusion, corruption et dépassements de coûts allant conduire au déclenchement de la commission Charbonneau, il était encore possible en 2005 d'en appeler si candidement, en ces termes, à la création d'une entité hors fonction publique gérée par un conseil d'administration : « En réunissant dans une structure plus restreinte les intervenants publics et privés qui sont impliqués dans la gestion du réseau routier du Québec, une toute nouvelle synergie sera créée⁴⁷. »

Plus tard, en 2007, dans le mémoire présenté à la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde, ne reculant devant rien, la Coalition pour l'entretien et la réparation du réseau routier du Québec y allait d'une charge invraisemblable contre l'imputabilité politique... des responsables politiques :

Le mode d'encadrement ministériel n'encourage pas non plus le degré d'imputabilité et de transparence requis des agents concernés à tous les niveaux. Un ministre est tenu à la solidarité ministérielle, un sous-ministre et les hauts fonctionnaires sont tenus au devoir de réserve et de loyauté envers l'autorité constituée. Bref, ils ne peuvent sur la place publique faire état des difficultés auxquelles les confrontent les décisions gouvernementales prises en fonction de facteurs pas toujours compatibles avec une gestion cohérente de leur domaine de responsabilité.

⁴³ Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGQTQ), « L'ACRGQTQ accueille avec ouverture la création de l'Agence des infrastructures de transport », communiqué de presse, 5 décembre 2013, <<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/lacrgqtq-accueille-avec-ouverture-la-creation-de-lagence-des-infrastructures-de-transport-513381261.html>>.

⁴⁴ André Légaré & Associés inc., « L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables », 2005, <http://www.andrelegare.com/pdf_FR/Coalition-etude.pdf>, p. 2.

⁴⁵ Ibid., p. 102.

⁴⁶ Ibid., p. 106.

⁴⁷ Ibid.

Pour toutes ces raisons, de nombreux gouvernements, y compris le gouvernement du Québec, ont procédé à la dévolution de plusieurs de leurs secteurs de production à des agences ou à des sociétés paragouvernementales⁴⁸.

Décidément, la troisième tentative législative par un gouvernement en poste depuis 2007 pour voir se concrétiser ce vieux souhait de l'industrie, pourrait être la bonne.

Comme nous l'avons souligné plus tôt, cette création d'une agence des transports irait de pair avec une réforme en matière d'attribution et de gestion des contrats publics qui « nous apparaît comme étant plus conforme aux intérêts du secteur privé qu'à l'intérêt collectif⁴⁹ ».

Pour couronner le tout pour les intérêts industriels, du côté de Mobilité Infra Québec, en lieu et place d'une structure administrative sous l'autorité directe d'une ou d'un ministre, comme ce serait le cas d'un ministère, l'agence serait administrée par un conseil d'administration composé de neuf membres⁵⁰ et assujettie à la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État, où « Le seul fait pour un membre du conseil d'administration ayant la qualité d'administrateur indépendant de se trouver, de façon ponctuelle, en situation de conflit d'intérêts, n'affecte pas sa qualification.⁵¹ »

Décidément, un tel désengagement de l'autorité publique à l'égard de ses propres responsabilités, à la faveur des intérêts industriels, révèle des relents de corporatisme assez ouvertement décomplexés de ce gouvernement.

Agencification et agences des transports dans le monde : un nid de scandales

La tendance à la création d'agences gouvernementales trouve son origine dans le Royaume-Uni néolibéral de Margaret Thatcher, à la fin des années 1980. On y préconisait de transformer des services publics en agences autonomes dirigées par des administrateurs nommés pour cinq ans.

Loin de l'idéal démocratique, cette approche prend le secteur privé lucratif comme modèle et envisage l'État comme une entreprise. Alors qu'une vision démocratique commanderait d'améliorer l'accessibilité, la qualité des services publics et la

⁴⁸ Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec, « Mémoire présenté à la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde », 2007, <<http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs1563781>> p. 8 et 9.

⁴⁹ SFPQ, « Avis déposé aux fins du projet de loi 62 », *op. cit.*, p. 4.

⁵⁰ PL 61, article 12.

⁵¹ *Loi sur la gouvernance des sociétés d'État*, LQ 2006, c 59, article 6.

transparence des décisions, la vision d'affaires à l'origine des projets d'agences tend plutôt vers la tarification, la commercialisation et la sous-traitance, et ce, au détriment des deniers publics et de l'intérêt général.

Ce modèle est maintenant remis en cause jusqu'au Royaume-Uni, où en vue d'éviter des gaspillages de fonds publics, les principaux partis prônent désormais une réduction du nombre d'agences gouvernementales, qui ont déjà vu leur nombre diminuer de quelque 50 % depuis 2000⁵²!

Défendant jalousement leur autonomie et s'en tenant minimalement aux exigences de reddition de compte, les agences se révèlent bien souvent opaques, difficiles à évaluer et à orienter. À titre d'exemple, « le rapport de la Cour des comptes de l'Union européenne de 2008 a relevé que les agences ne fournissaient pas de précisions suffisantes sur les ressources utilisées pour la mise en œuvre de leurs programmes annuels.⁵³ » S'en est suivi un moratoire sur la création des agences européennes, confirmé en 2012 par le Parlement européen, le Conseil européen et la Commission européenne⁵⁴.

Cette idée d'arrière-garde d'agence gouvernementale, poussée ici de longue date par l'industrie routière et promue par l'actuelle ministre comme une « petite révolution⁵⁵ », est une notion non seulement largement remise en question, mais aussi en fort déclin jusque dans ses bastions d'origine!

Des controverses et scandales autour d'agences des transports ont d'ailleurs couramment fait la manchette dans les années qui ont suivi leur fondation, puis encore ces dernières années. En voici un aperçu :

- **NOUVELLE-ZÉLANDE / NEW-ZEALAND TRANSPORT AGENCY (NZTA)**
 - Dès la fondation de la NZTA en 2008, il y a eu controverse parce que **son conseil d'administration**, censé être composé de membres indépendants, **comportait son lot de nominations partisans** : la moitié de ses membres avaient en fait des liens notoires avec le Parti travailliste au pouvoir⁵⁶.
 - Une étude publiée ensuite cinq ans après sa fondation, en 2013, révélait que **l'efficacité économique des investissements autoroutiers avait décliné** en Nouvelle-Zélande depuis la fondation de la NZTA : la proportion des projets dont l'efficacité économique était faible passait de 0 % à 68 %⁵⁷.

⁵² Richard Norrie, The Failing Quango State, <https://www.civitas.org.uk/content/files/PDF-version.pdf>, 2023, p. 22.

⁵³ Conseil d'État de France, Les agences : une nouvelle gestion publique?, 2012, <<https://www.conseil-etat.fr/publications-colloques-etudes/les-agences-une-nouvelle-gestion-publique>>, p. 224.

⁵⁴ Conseil d'État de France, op. cit., p. 225.

⁵⁵ La Presse canadienne, « Nouvelle agence pour le transport collectif: une "petite révolution", clame Guilbault », op. cit.

⁵⁶ Mathew Dearnaley, « Nats slam transport 'stooges' », *The New Zealand Herald*, 25 juillet 2008, <http://www.nzherald.co.nz/nz/news/article.cfm?c_id=1&objectid=10523596>.

⁵⁷ Michael Pickford, « State highway investment in New Zealand the decline and fall of economic efficiency », *Policy Quarterly*, 2013, <<https://apo.org.au/node/35347>>.

- En 2019, un rapport accablant a blâmé l'agence des transports pour une **gestion financière faible et laxiste, et une exécution aléatoire et défectueuse des projets**⁵⁸.
- **SUÈDE / TRAFIKVERKET**
 - La Suède a une longue tradition de liberté d'accès aux documents administratifs. Or, dans ce qui a été critiqué comme un détournement mercantile de ce principe, la presse suédoise a révélé en 2013 que l'agence des transports Trafikverket avait **vendu des données personnelles de citoyens à des agences publicitaires**⁵⁹.
 - Par ailleurs, **l'un des plus importants chantiers sous la gouverne de l'agence**, la construction du tunnel Hallandsås, **a été un véritable fiasco technique et financier**. La construction a péniblement commencé en 1992 par des échecs techniques, puis a dû être arrêtée de 1997 à 2005, à la suite d'une contamination chimique des travailleurs et de la région avoisinante. Les coûts du projet étaient alors passés de 1 milliard à 10,5 milliards de couronnes suédoises (soit de 160 millions à 1,7 milliard \$ de dollars canadiens)⁶⁰.
 - En 2017, les médias ont révélé que Trafikverket avait **sous-traité le traitement de données classifiées** à des entreprises étrangères **sans habilitation de sécurité, en violation de la loi** pour préserver la confidentialité de ces données⁶¹.
- **FLORIDE / FLORIDA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION**
 - Entre 2014 et 2022, l'agence a commis **plusieurs irrégularités dans l'octroi de contrats** de système de péage, si bien que ces octrois **ont été déboutés par un tribunal** à quelques occasions⁶².
- **AUSTRALIE / ROADS CORPORATION VICTORIA (VicROADS)**
 - Après que l'ombudsman de l'État de Victoria eût dénoncé en 2007 un problème endémique à VicRoads de **détournement de données personnelles à des fins criminelles**, les directives du gouvernement central pour remédier au problème ont été ignorées, si bien que le problème a perduré encore pendant des années⁶³.

⁵⁸ Amanda Cropp, « Damning report canes Transport Agency team for "weak" and "lax" financial management », *Stuff*, 10 juillet 2019, <<https://www.stuff.co.nz/business/114126303/report-on-transport-agency-team-finds--extensive-disregard-for-proper-processes>>

⁵⁹ The Local, « State cashes in on personal information », *The Local*, 4 août 2013, <<https://www.thelocal.se/20130804/49428>>.

⁶⁰ Encyclopédie Wikipédia, « Hallandsås Tunnel », <https://en.wikipedia.org/wiki/Hallands%C3%A5s_Tunnel>

⁶¹ Svaeridge Radio, « Government under fire after Transport Agency data breach », 18 juillet 2017, <<https://sverigesradio.se/artikel/6740394>>.

⁶² Lawrence Mower, « Florida's transportation agency faulted in SunPass contract deal », *Tampa Bay Times*, 26 juillet 2022, <<https://www.tampabay.com/news/florida-politics/2022/07/26/floridas-transportation-agency-faulted-in-sunpass-contract-deal/>>.

⁶³ Peter Mickelborough, « AU: VicRoads staff share private data », *Herald Sun*, 31 janvier 2010, <<http://www.heraldsun.com.au/news/victoria/vicroads-staff-share-private-data/story-e6frf7kx-1225825224720>>.

- En 2013, une fuite de courriels de gestionnaires de VicRoads a révélé qu'on avait **frauduleusement surestimé les bénéfices attendus** du mégaprojet autoroutier East West Link en vue de favoriser son approbation⁶⁴. L'Agence comparera d'ailleurs les coûts de ce Partenariat public/privé (PPP), qualifié par la presse d'« **accord extraordinairement généreux envers le secteur privé** », avec ce qu'il en aurait coûté si le projet avait été entièrement public. Or, cette comparaison **ne sera même pas rendue publique**⁶⁵.
- En 2019, Vicroads a **cessé d'être une entité administrative autonome** et a été intégrée à même l'entité ministérielle du *Department of Transport*⁶⁶.

- **ANGLETERRE (ROYAUME-UNI) / NATIONAL HIGHWAYS**

- L'agence a été l'objet d'un processus de vérification exhaustif par le National Audit Office (NAO) en 2009, qui a révélé que **l'évaluation des coûts et de la qualité des travaux sous supervision de l'agence des autoroutes était défectueuse**, ne reposant que sur l'examen de la conformité des contrats. On y apprenait par ailleurs que **le coût moyen de la réfection des routes avait augmenté** d'entre 17 % et 70 % de plus que l'inflation entre 2005 et 2009⁶⁷.
- De plus, ce rapport du NAO nous apprenait qu'il avait eu une **perte d'expertise au sein de l'agence**, dont une perte de plus de 27 % des ingénieurs dans la direction responsable des entretiens, alors que l'effectif des cadres y avait augmenté de 54 %⁶⁸.
- À la suite de **graves défaillances de ses systèmes de transports intelligents**, où les techniques de gestion active du trafic ont défailli plusieurs centaines de fois⁶⁹, ce qui aurait été en partie responsable d'au moins 18 décès routiers depuis 2015 et a causé une grande controverse, **l'agence a changé de nom une troisième fois en six ans**, étant passée de Highways Agency à Highways England, puis à National Highways⁷⁰...

⁶⁴ Clay Lucas, « Benefits of east-west link 'inflated' », *The Age*, 19 août 2013,

<<http://www.theage.com.au/victoria/benefits-of-eastwest-link-inflated-20130818-2s545.html>>.

⁶⁵ Josh Gordon, « Taxpayers shoulder huge risks of east-west link », *The Age*, 20 juillet 2013, <<http://www.theage.com.au/national/taxpayers-shoulder-huge-risks-of-eastwest-link-20130719-2qadq.html?rand=1376862403166>>.

⁶⁶ Encyclopédie Wikipedia, « VicRoads », <<https://en.wikipedia.org/wiki/VicRoads>>.

⁶⁷ National Audit Office, « Highways Agency. Contracting for Highways Maintenance », 2009, <<https://www.nao.org.uk/reports/highways-agency-contracting-for-highways-maintenance/#downloads>>.

⁶⁸ National Audit Office, « Highways Agency. Contracting for Highways Maintenance », op. cit., p. 20.

⁶⁹ Dan Grennan, « Revealed: England's smart motorways lost power nearly 400 times in two years », *Daily Mail*, 22 avril 2024, <<https://www.dailymail.co.uk/news/article-13334995/Englands-smart-motorways-lost-power-nearly-400-times-two-years-crucial-safety-equipment-including-CCTV-signals-signs-action-days-time-leaving-drivers-lives-risk.html>>.

⁷⁰ David Churchill, « Highways Agency that became Highways England rebrands... as National Highways! », *Daily Mail*, 19 août 2021, <<https://www.dailymail.co.uk/news/article-9910149/Highways-Agency-Highways-England-rebrands-National-Highways.html>>.

CONCLUSION

Près de vingt ans après l’amorce des pressions de l’industrie pour la création d’une agence des transports distincte du ministère, veut-on vraiment jouer dans pareil mauvais film au Québec? Sans aucunement douter de la compétence ou de l’engagement du personnel qui serait appelé à travailler pour une telle entité, mieux vaudrait que ces énergies soient intégrées au sein même d’un ministère qui est actuellement loin d’être parfait, mais qu’il faut justement améliorer.

Oui, il faut et faudra toujours améliorer la portée et les moyens de ce ministère, notamment en fait de transport collectif. Il faudra aussi et surtout toujours s’assurer que la ministre ou le ministre responsable des Transports soit toujours parfaitement imputable des réussites ou des lacunes de l’administration publique de ce secteur.

Nous avons vu que les arguments avancés publiquement pour la création de Mobilité Infra Québec peinaient à justifier la création d’une nouvelle structure administrative distincte du ministère. Nous avons aussi vu qu’en réalité, la création d’une telle agence satisferait plutôt des besoins de déresponsabilisation politique, et était depuis l’origine un souhait de l’industrie. Enfin, nous avons vu que le principe même de création d’agences gouvernementales, comme une multitude d’expériences malheureuses d’agences des transports à travers le monde continue de l’illustrer, conduit trop souvent à des controverses et des scandales.

Aussi, pour l’intérêt public au Québec, il conviendrait de ne pas adopter ce projet de loi qui vise la création inutile d’une nouvelle structure administrative, dont les responsabilités devraient être confiées au ministère des Transports et de la Mobilité durable, sous la pleine responsabilité ministérielle.

Il conviendrait en revanche, et prestement, de doter ce ministère d’une encore plus solide expertise en matière de transport collectif, et de veiller à ce que les responsabilités et mandats qui incombent au ministère en cette matière ne fassent pas fi, et au contraire tiennent compte du solide savoir-faire des municipalités et agglomérations à cet égard.

Du reste, si l’on veut enfin aller de l’avant avec de nouveaux projets d’infrastructures de transport complexes – dont des projets de transport collectif – bien financés, planifiés et administrés, ce n’est pas une nouvelle structure externe et opaque que ça nous prend au Québec, mais de la volonté politique bien incarnée!

RECOMMANDATIONS

Compte tenu de ce qui a été souligné et démontré dans ce mémoire, le SFPQ recommande que le PL 61 soit rejeté par les parlementaires. Le SFPQ recommande également :

RECOMMANDATION N° 1

Que le ministère des Transports et de la Mobilité durable se fasse autoriser un ajout d'effectif suffisant pour se doter d'une expertise solide lui permettant d'effectuer l'analyse d'opportunités, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport.

RECOMMANDATION N° 2

Que ces responsabilités du ministère en matière de projets complexes de transport soient déployées en complémentarité et synergie avec les compétences et responsabilités des municipalités et agglomérations en la matière.

RECOMMANDATION N° 3

Qu'advenant le cas où ce projet de loi ne soit pas rejeté et poursuive son cheminement législatif, que le projet de loi prévoie une modalité permettant d'assurer un droit de refus de cession et le maintien du lien d'emploi avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable, ainsi qu'un droit de retour et une permanence dans la fonction publique, aux personnes employées permanentes et temporaires du ministère, identifiées pour devenir des personnes employées de l'agence.