

## Un ministère des Transports mal outillé pour réaliser le virage vers la mobilité collective

Julien Perron-Gagné / STM Le SRB du boulevard Pie-IX, à Montréal, c'est une saga commencée en 2009, mais conclue par la mise en fonction du service en 2022, 13 ans, quatre gouvernements et neuf ministres des Transports plus tard.

### **Sébastien Tanguay à Québec**

Publié le 25 nov. 2023  
Transports / Urbanisme

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD, aussi connu sous son ancien sigle MTQ) porte bien mal son nom. Quatre anciens ministres des Transports donnent raison à l'actuelle titulaire du poste, Geneviève Guilbault, qui a posé cette semaine un diagnostic sévère sur son ministère : l'expertise nécessaire à la réalisation de grands chantiers de transport collectif n'existe à peu près pas au MTMD.

Le verdict de la vice-première ministre semblait sans appel, lundi, à la télévision d'État : la construction d'infrastructures de transport collectif au Québec, « c'est long, ça coûte cher, c'est compliqué », notamment en raison du manque de compétence institutionnelle en la matière.

« Malheureusement, c'est vrai », souligne Sylvain Gaudreault, ancien responsable des transports dans le cabinet de Pauline Marois, entre 2012 et 2014. « Elle a raison. Il y a, au MTQ, une culture beaucoup plus orientée vers le transport routier que vers le transport collectif. Est-ce que c'était plus justifiable il y a 10 ans ? Peut-être. Est-ce que c'est encore justifiable aujourd'hui ? Je trouve que non. »

La répartition budgétaire, déplore-t-il, n'a pas beaucoup changé depuis son passage à la tête du ministère. « À l'époque, le transport routier accaparait les trois quarts de l'argent disponible. Le transport collectif, lui, se contentait du dernier quart. » Le dernier Plan québécois des infrastructures, celui de 2023-2033, rétrécit la disparité, mais sans l'éliminer : 31,5 milliards de dollars vont au réseau routier, 13,8 milliards de dollars vont au collectif.

Cet état de fait remonte à loin. Serge Ménard se souvient aussi d'avoir dirigé, il y a 20 ans, « un ministère très routier. C'était généralement des projets destinés aux automobiles, explique-t-il au *Devoir*. Nous n'accordions pas la même importance qu'aujourd'hui au transport collectif. »

Même si l'heure est à la mobilité collective au nom de la lutte contre les dérèglements climatiques, le MTMD tarde à adapter son expertise. « C'est comme si le ministère des Transports n'avait jamais entrepris le virage vers la mobilité durable, déplore Sylvain Gaudreault. Il ne suffit pas de changer de nom ; il faut aussi que ça se répercute en action. »

Le successeur libéral de l'ancien ministre péquiste, Robert Poëti, a lui aussi constaté que le MTMD s'avérait mal outillé pour réaliser des chantiers de transport en commun d'envergure. « L'expertise existe depuis longtemps quand c'est le temps de construire des viaducs ou des ponts. Par contre, quand il s'agit de projets d'envergure de la trempe du REM ou du tramway, pouvez-vous me nommer un seul chantier qui a été fait par Québec ? La réponse, c'est non. »

Un autre ancien ministre ne mâche pas ses mots. « Le MTQ, en transport collectif, c'est un grand zéro », déclare cet ancien responsable du ministère qui préfère taire son nom. Preuve à l'appui, selon lui : le SRB du boulevard Pie-IX, à Montréal, une saga commencée en 2009, mais conclue par la mise en fonction du service en 2022, 13 ans, quatre gouvernements et neuf ministres des Transports plus tard.

« C'est vraiment incroyable, s'étonne encore cet ancien ministre à propos de cet épisode. Si vous cumulez toutes les sociétés de transport du Québec, l'expertise, normalement, va être là en gestion des autobus. Dès que vous passez dans les ligues majeures, par contre, vous n'avez plus personne. »

À ses yeux, la seule entité publique qui a réellement développé un transport collectif digne de ce nom, c'est Montréal avec son métro. L'accomplissement remonte toutefois à 1966 : depuis ce temps, déclare-t-il sans appel, les gouvernements successifs n'ont jamais eu à mobiliser leur ministère des Transports pour gérer du collectif, car ce sont les villes qui, automatiquement, s'en occupaient, aidées par le financement gouvernemental.

## **Casser la culture du routier**

La ministre Geneviève Guilbault promet de présenter des solutions au début de 2024. Déjà, les contours d'une agence des transports se dessinent, laquelle agence a maintes fois été évoquée par le premier ministre et sa vice-première ministre.

L'idée plaît à l'ancien ministre Sylvain Gaudreault. Déjà, en 2013, il avait lui-même tenté de créer une agence dans le but de dépolitiser le béton au Québec et de « casser la culture du routier » au sein du ministère des Transports.

« Malheureusement, nous associons encore beaucoup le développement des routes à des promesses politiques. Prolonger un chemin, élargir une autoroute, réaliser une voie de contournement, c'est payant politiquement, observe-t-il. Ce l'est de moins en moins, mais il y a eu un moment où le syndrome de la coupure de rubans était très présent et il faut sortir de ça. »

Son agence, telle qu'il la concevait il y a 10 ans, aurait eu le mandat de concrétiser les grandes orientations déterminées par le ministère des Transports. « Le gouvernement, par exemple, énoncerait l'objectif de réduire de tel pourcentage l'usage de l'auto solo, mais ce serait à l'agence de le réaliser. Ça concentrerait l'expertise au même endroit et ça éviterait de jouer au yoyo comme avec le troisième lien ([https://www.ledevoir.com/troisieme-lien?utm\\_source=recirculation&utm\\_medium=hyperlien&utm\\_campaign=corps\\_texte](https://www.ledevoir.com/troisieme-lien?utm_source=recirculation&utm_medium=hyperlien&utm_campaign=corps_texte)), croit l'ancien ministre péquiste, qui évoque ce tunnel promis, renié puis ressuscité comme « le meilleur contre-exemple » d'une gestion politique d'un dossier de transport.

« Un bon matin, le premier ministre se lève et, parce qu'il est déçu du résultat d'une élection partielle, il décide de relancer le troisième lien qu'il avait enterré quelques mois auparavant. C'est très, très, très politique », explique Sylvain Gaudreault.

Robert Poëti, de son côté, doute que le salut se présente sous la forme d'une agence. « Pourquoi devrions-nous bâtir une expertise à l'interne ? Je caricature, mais c'est comme vouloir bâtir la meilleure équipe de hockey au monde pour une seule saison : sans limite de budget, nous recrutons les meilleurs joueurs, les meilleurs entraîneurs, nous construisons le meilleur amphithéâtre... mais pour un an. Il y aurait bien des petites affaires par-ci par-là en transport collectif, mais un autre chantier de l'ampleur du REM, au Québec, il n'y en aura pas avant pas mal de lunes, selon moi. »

## Suggérés pour vous



### Des républicains se distancient de Trump après ses propos sur Harris

(<https://www.ledevoir.com/monde/etats-unis/820792/republicains-distancient-trump-apres-propos-harris>)

Trump a qualifié sa rivale démocrate d'«attardée mentale» lors d'un rassemblement dans le Wisconsin.



### Un programme de francisation de l'Estrie fermera ses portes

(<https://www.ledevoir.com/societe/820817/programme-francisation-estrie-fermera-portes>)

Les coupes budgétaires auront raison du programme offert à la commission scolaire Eastern Townships.



## «Le sexe du pouvoir»: élues dans un monde d'hommes

(<https://www.ledevoir.com/lire/820793/sexe-pouvoir-elues-monde-hommes>)

Plus d'un demi-siècle après l'élection de la première femme, les élues se sentent comme des intruses.