

Theresa May et le spectre de « Maggie »

**KHALID
ADNANE**

ANALYSE

Collaboration spéciale



En novembre 1979 au Sommet de Dublin, Margaret Thatcher, à peine élue quelques mois auparavant comme première ministre du Royaume-Uni, avait décliné de manière très élémentaire sa vision de l'intégration européenne : « I want my money back » ! Son constat était simple : les coûts de cette aventure européenne sont trop élevés comparativement aux bénéfices encaissés. Elle a alors engagé des négociations très musclées avec ses partenaires européens en brandissant la menace d'une sortie si jamais elle ne parvenait pas à obtenir un accord favorable. On connaît la suite : elle finira en 1984 par soutirer le fameux « rabais britannique » sur la contribution du pays au budget européen. Pour 2015, cela représentait une économie d'environ 6 milliards d'euros pour le Royaume-Uni.

LE JEU DES COMPARAISONS

Certes, la situation est différente aujourd'hui, car les

négociations porteront sur les modalités de sortie de l'Union européenne (EU) et non pas sur des accommodements pour y demeurer. Mais en politique, le jeu des comparaisons est inévitable et Mme Theresa May, première ministre britannique depuis juillet dernier, devra s'y faire. Chargée de négocier le dossier du Brexit avec l'UE, elle marchera certainement sur les traces de celle qu'on surnommait la « dame de fer ». Observateurs et citoyens ordinaires vont donc épier ses faits et gestes afin d'évaluer sa détermination ainsi que sa capacité à imposer son agenda aux partenaires européens.

Entre temps, Mme May aura à jongler avec quelques scénarios et à relever certains défis importants et décisifs.

DIVISIONS POLITIQUES

Son premier défi renvoie à l'unité de son parti. La réunion convoquée le mois d'août dernier à sa résidence était

justement destinée à cet effet. C'est qu'à l'intérieur du Parti conservateur, il y a deux tendances clairement définies : les « pressés » et les « prudents ». Pour les premiers, dont fait partie l'ex-Maire de Londres, Boris Johnson (qui, rappelons-le, était le plus farouche partisan du Brexit pendant la campagne référendaire), on aimerait concrétiser très rapidement la volonté populaire exprimée le 23 juin dernier, et donc, engager les négociations le plus tôt possible avec les partenaires européens.

Pour les seconds, même si on prend acte du verdict populaire, on redoute encore les coûts potentiels de cette sortie : une sortie qui risque d'être coûteuse, voire hasardeuse, surtout lorsqu'on pense au marché dont le pays pourrait être privé, évalué à près de 500 millions de consommateurs, marché privilégié des exportateurs britanniques.

Devant cette situation, Mme May devra arbitrer afin de trouver un équilibre, une sorte de compromis qui lui permettra de pouvoir naviguer entre ces deux pôles du spectre politique de sa formation.

Pour le moment, Mme May semble avoir trouvé une formule très simple et gagnante : « Brexit is Brexit », dit-elle. Une coquille

floue, voire vide, mais qui a le mérite de conforter les deux groupes.

RENDEZ-VOUS ÉLECTORAUX

Au-delà de ces paramètres partisans, Mme May aura aussi à gérer les acteurs européens avec qui elle négociera prochainement. Peu après la victoire du Brexit, plusieurs dirigeants européens, dont la chancelière allemande Angela Merkel en tête, avaient vivement exigé que les négociations sur cette sortie soient enclenchées le plus tôt possible (mettre en marche le fameux article 50 du traité de Lisbonne). Cependant, Mme May est consciente des rendez-vous électoraux à venir, très prochainement, en Europe : notamment l'élection présidentielle en France au printemps 2017 et les législatives allemandes l'automne d'après.

C'est une part importante d'inconnu dans cette équation de négociations à venir qui pourrait s'avérer assez déterminante pour l'inciter, soit à négocier vite soit à laisser traîner les pourparlers avec les partenaires européens. La question reste à savoir lesquels seront les plus flexibles dans ces négociations, ceux en place ou ceux à venir (peut-être) ?

RÉALITÉ ÉCONOMIQUE

Mais Mme May devra prendre garde de trop étirer ces jeux politiques. Le ciel du Royaume-Uni s'assombrit de plus en plus sur le plan économique, les inquiétudes sont plus grandes que jamais et les pressions des marchés se font sentir de manière manifeste. La dégringolade de la devise britannique — la livre sterling — est significative à cet égard. Celle-ci a perdu près de 18 % de sa valeur depuis le référendum de juin dernier et personne ne peut prédire où cette chute va s'arrêter.

En ce sens, Mme May devra porter une attention particulière à cette réalité économique. Ses concitoyens britanniques y seront attentifs lors des tractations à venir avec les partenaires européens, notamment pour évaluer les gains qu'elle saura décrocher, comme l'avait fait dans le passé Mme Thatcher.

En cas de réussite, elle pourra asseoir son leadership et se détacher enfin de ce jeu des comparaisons. Dans le cas contraire, Mme May devra se résigner à composer avec le spectre de « Maggie » pour encore bien longtemps !

Économiste à l'École de politique appliquée Université de Sherbrooke

Révision 2016-2022 STS

En 2016, le discours de la STS dans sa Révision du Plan stratégique 2016-2022 en est encore un « d'entreprise », et cette fois, affirmé et proclamé « au-delà » des autres impératifs de sa mission : « la STS doit être gérée de la même manière que si elle était une entreprise privée », étant une « entreprise commerciale ». Elle ne s'identifie comme « transport public » que lorsqu'elle se réfère à la Ville, sur un terrain politique de gouvernance.

Si de bons principes sont émis, comme de lutter contre les GES, ainsi qu'une auto-évaluation critique sur les réalisations en cours, dont le RUTASM pourrait toutefois émettre des commentaires sur le sens donné au mot « accessibilité » du service et celui de « partenaire » attribué au client/usager, nous pouvons dire qu'il en ressort surtout une recherche constante d'une gestion visant la performance et centrée sur l'innovation et une atteinte d'une mobilité « intelligente », basée sur les

technologies nouvelles (STI), pour attirer de nouvelles clientèles, augmenter l'achalandage et les revenus. Et la clientèle priorisée, qu'on veut aller chercher, demeure surtout les personnes de moins de 25 ans utilisant des technologies numériques, son « marketing stratégique ». On ne veut plus parler de « déplacements », mais d'expériences « conviviales et connectées » !

On veut abandonner les vieilles pratiques et aller vers des innovations. Le confort de l'utilisateur se retrouve dans l'information en temps réel, avec supports numériques multiples. La gestion sera plus fiable avec les technologies diversifiées, les données pourront être exploitées, partagées avec des partenaires, pour l'intermodalité, et les modes doux, tels le covoiturage, les taxibus sur demande, etc. La réussite est dans les partenariats, l'interopérabilité des systèmes, les innovations, les tableaux pour évaluer les performances.

QUE DEVIENT LA MOBILITÉ « DURABLE » ?

Dans le Plan stratégique de la STS 2013-2022, et sa Révision 2016-2022, la mobilité durable y a perdu la référence à un troisième élément cimentant l'économie et l'environnement : le social. Le social fait référence aux citoyens et citoyennes qui peuplent une ville, un village, une agglomération.

Dans l'étude « Impacts sociaux du transport en commun - 2013 », également commandée par l'ATUQ, il est intéressant de considérer l'enjeu « social » du développement durable. On y lit que le transport en commun « vise des objectifs économiques, environnementaux et sociétaux dont l'essence même est le bien-être de tous (des générations futures comprises) par le maintien de l'intégrité environnementale, l'efficacité économique et l'équité sociale. » On y décrit bien cet aspect « social » d'une communauté où intervient le transport

en commun, et où une mauvaise desserte du service peut avoir un impact négatif sur la population, surtout sur les plus vulnérables. Il y est fait référence en détail aux dimensions qui constituent le bien commun public et qui nous concernent tous, à savoir la santé, la sécurité des rues, l'accès pour tous aux biens de consommation et en toute équité, l'autonomie à la participation active à la vie économique et sociale, la cohésion sociale pour un sentiment d'appartenance pour tous et les retombées économiques.

Les demandes actuelles pour une tarification sociale, à Sherbrooke et dans plusieurs municipalités, sont reliées à l'aspect « d'équité » du développement durable, tel qu'il est question dans la dernière étude citée.

Nous disons, comme certains parlent de la planète, « une cité sera plus humaine, ou ne sera pas ». Ne rechercher que les moyens de faire

plus de revenus, des profits ou des surplus, de vouloir tout régler par l'économie, la performance technologique et son développement en croissance continue, en oubliant l'humain, les gens plus vulnérables, c'est détruire la cohésion sociale et aggraver les inégalités sociales.

Nous espérons que la STS et la Ville entendent notre message d'usagers et usagères du transport collectif municipal, régulier et adapté et rajoutent, dans leurs stratégies, des préoccupations pour plus de service pour les personnes âgées, handicapées et en périphérie, avec les adaptations nécessaires, architecturales et modales, et par une tarification équitable pour tous.

*Raymond Duquette
Président du RUTASM
Réjean Rouleau
Vice-président
France Croteau
Coordonnatrice*