

Chantage au métro de la mairesse Plante

Chronique du 30 octobre 2023

Les Sociétés de transport sont engagées dans un bras de fer avec Québec au motif qu'elles ont besoin de 2,5 milliards de dollars (GS) supplémentaires pour boucler leurs budgets des cinq prochaines années. Je m'intéresserai ici plus spécifiquement à la STM.

J'alimente de façon régulière un dossier titré *Larmoiements de la STM*. Ce dossier est devenu plutôt volumineux puisque la STM est continuellement en train de se plaindre. De quoi ? Du manque d'argent, vous l'aurez compris.

Assez régulièrement, la STM nous dit que si Québec ne lui donne pas un nouveau coup de pouce financier, elle sera placée devant l'obligation de réduire ses services. Quand cela se produit, certains observateurs de la vie publique n'hésitent pas à utiliser le mot « **chantage** ». Pour ma part, j'avais jusqu'à ce jour estimé ce terme abusif.

Pourquoi je l'utilise aujourd'hui ? Parce que la mairesse Plante a tenu ce propos :

« Si le métro ferme à 23 h, ça veut dire qu'après une game du Canadien, il n'y a plus de métro. Ça veut dire que quand on va au Grand Prix, dont on est si fier, tout le monde est pris sur l'Île Sainte-Hélène parce qu'il n'y a plus de métro »

Valérie Plante, citée par Le Devoir du 27 octobre

D'évoquer la fermeture du métro à 23 h, plutôt qu'à 1 h du matin, c'est vraiment aller trop loin. Voyons pourquoi.

Règle de base

Que ce soit à l'échelle d'un ménage, d'une entreprise privée ou d'une institution publique, que doit-on faire quand on s'aperçoit que l'on va manquer d'argent ? On doit se poser et croiser deux questions :

- Qu'est-ce qui me coûte le plus cher ?
- Qu'est-ce qui m'est le moins utile ?

En matière de transport collectif, le concept d'utilité réfère au nombre d'usagers affectés. Par croisement avec la question des coûts, dès lors que l'on n'a vraiment pas d'autre option que de réduire les services, la règle qui se dégage est la suivante :

- Couper là où le plus petit nombre possible d'usagers sera affecté, ajusté à l'importance des économies qui pourront être réalisées.

Fort de cette règle, voyons s'il serait avisé de couper le service du métro.

D'abord 500 000 \$ faciles

Le Journal de Montréal du 10 juillet dernier a paru se scandaliser que la rémunération totale du chef du SPVM, Fady Dagher, approche les 400 000 \$, une fois ajouté à son salaire de base un boni de performance et ses revenus de retraite.

La nouvelle directrice générale de la STM, Marie-Claude Léonard, éclate ce montant. En fait, approcher 400 000 \$, c'est la moyenne à la haute direction de la STM. Selon vous, qu'est-ce qui est le plus difficile, diriger le SPVM ou être l'un quelconque parmi la haute direction de la STM ?

Mme Plante, il y aurait facilement 500 000 \$ d'économies à aller chercher de ce côté. Sans qu'aucun usager ne soit affecté !

Rémunération globale des cinq plus hauts salariés de la STM en 2022

	STM
Directrice général	491 129 \$
Directeur	382 553 \$
Directeur	324 482 \$
Directeur	348 669 \$
Directrice	370 804 \$
Total	1 917 637 \$
Moyenne	383 527 \$

Source : Rapport d'activité 2022

Ensuite, identifier ce qui coûte le plus cher

Le tableau qui suit permet d'établir qu'en Grande région métropolitaine :

- C'est nettement sur le territoire de la STM que le transport est le plus utilisé, par conséquent le plus essentiel;
- C'est aussi là qu'il coûte le moins cher.

Budgets 2023 des sociétés de transport du Grand Montréal comparés à celui de la Ville de Québec

(Milliers de \$)

	RTC	STM	RTL	STL	EXO	ARTM
Municipalités	142 131	Revenus				878 810
Utilisateurs	70 586	provenant	1 589 742	157 616	168 996	448 300
Gouvernement du Québec	39 786	de l'ARTM			34 200	848 678
Autres revenus	3 751		37 648	45 526	17 581	9 600
Automobilistes	0					
Total	256 254		1 627 390	203 142	186 577	492 100
Part des utilisateurs	27,5%	Inconnue	Inconnue	Inconnue	Inconnue	18,8%
Achalandage 2022	24 239 512	237 100 000	16 704 000	13 888 212	16 853 784	284 545 996
Coût par déplacement	10,57 \$	6,86 \$	12,16 \$	13,43 \$	29,20 \$	8,33 \$

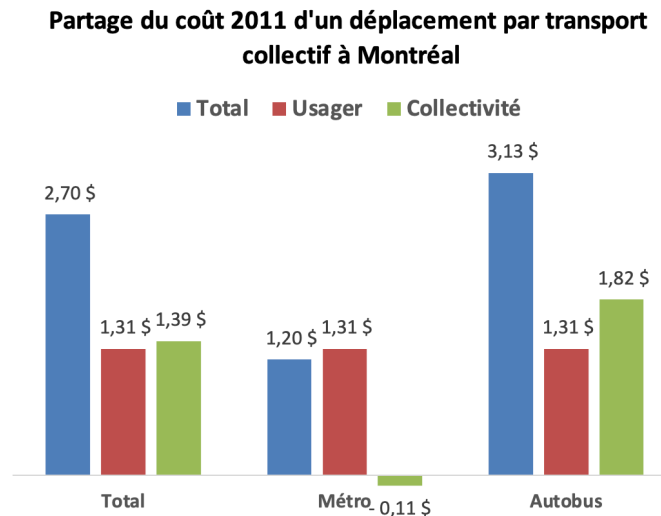
Sources : Budgets 2023 et Rapports d'activité 2022 des Sociétés de transport

En vertu de la règle définie plus haut, l'île de Montréal est le dernier endroit au Québec où, n'en ayant pas le choix, il serait avisé de couper dans les services de transport collectif.

On aura remarqué au tableau que depuis que l'ARTM est en fonction, les documents publics des sociétés de transport ne produisent plus le détail des revenus entre municipalités, utilisateurs et Gouvernement du Québec. Auparavant, nous avions ces informations, comme c'est encore le cas avec le Réseau de transport de la capitale (RTC). Or, pour aller plus loin dans notre investigation, nous avons besoin de connaître la part des revenus des sociétés de transport provenant des ventes de titres aux utilisateurs.

Faisons un pas de plus

Nous allons reculer dans le temps pour revenir à l'année 2011. Suite à la démission forcée de Gérald Tremblay en novembre 2012, j'ai été appelé à siéger au conseil d'administration de la STM à partir de ce moment jusqu'à l'élection de novembre 2013. J'en ai profité pour valider le modèle que j'avais conçu du temps que j'étais à l'AMT visant à distinguer entre les coûts d'opération du métro et des autobus de la STM. Comme le coût pour les usagers était alors connu, j'ai pu arriver à la figure qui suit :



Source : Données financières de la STM. Mes calculs.

Cette figure nous dit deux choses capitales :

- Que rapportés au nombre de passagers, les coûts d'opération du métro sont deux fois et demie moins élevés que ceux de l'autobus;
- Qu'en payant son titre mensuel de transport, l'utilisateur du métro non seulement ne coûte rien à la collectivité, mais encore finance-t-il en partie les autres services dispensés par la STM.

Toute personne qui s'y connaît un tant soit peu sait qu'un métro coûte cher à construire (coûts d'immobilisation) mais peu cher à opérer (coûts d'opération). Les chiffres ont bien sûr changé depuis 2011, mais je ne vois pas pourquoi les ordres de grandeur apparaissant à la figure ne seraient pas demeurés les mêmes.

Conclusion

À supposer que les problèmes financiers auxquels est confrontée la STM la forcent à réduire ses services, la décision de cibler le service métro serait la plus cruelle qui soit pour les usagers, en même temps que la plus bête qui soit sous l'angle financier.

Sachant cela, le chantage au métro auquel s'est livré Valérie Plante est proprement odieux.