

## Débat sur le financement du transport collectif (1)

Chronique du 7 mars 2023

En prévision du prochain budget du Québec, annoncé pour le 21 mars prochain, un intense ballet communicationnel est en cours concernant le financement du transport collectif, lequel ferait présentement face à un déficit annuel de l'ordre de 500 M\$.

Il me semble avoir entendu deux intervenants prononcer des paroles de bon sens au cours des dernières semaines :

- La ministre des Transports Geneviève Guilbault a dit qu'il fallait « **rationaliser les dépenses (...) parce qu'on met déjà beaucoup d'argent en transport collectif** » (La Presse, 7 février);
- L'Autorité régionale des transports métropolitains, l'ARTM, y est pour sa part allée d'une proposition et d'un avertissement :
  - Côté **proposition**, elle a invoqué la possibilité que le service de transport collectif soit livré « **comme une seule business** », c'est-à-dire que les quatre sociétés de transport (EXO, STM, STL et RTL) soient réunies en une seule et même entité (La Presse, 3 mars);
  - Côté **avertissement**, l'ARTM « *n'acceptera pas que les usagers écopent de la situation avec des coupures de services* » (Le Devoir, 1<sup>e</sup> mars). Son directeur général Benoît Gendron y est allé d'une cinglante saillie : « **C'est trop facile de prendre l'usager en otage** » (La Presse, 1<sup>e</sup> mars).

Examinons la situation à partir de quelques *fondamentaux* du transport collectif.

### L'achalandage ne reviendra pas avant plusieurs années

La COVID a accéléré l'exode vers les régions du Québec, incité à la motorisation individuelle, en même temps que le télétravail réduisait les besoins de déplacement. Prenons l'exemple de Montréal :

- L'agglomération a essuyé une perte de 46 717 habitants en 2021;
- En même temps que le nombre de véhicules privés y a augmenté de 19 068 unités<sup>1</sup>.

Sauf exception, les gens qui quittent Montréal cessent d'utiliser les transports collectifs. Quant aux plus de 19 000 ménages qui se sont dotés d'une auto, ils étaient quasi forcément usagers réguliers du transport collectif auparavant :

- Rien que ces derniers se traduisent par une perte annuelle de 10 millions de passages pour la STM (un aller-retour par jour, durant 250 jours).

---

<sup>1</sup> Faisant passer son taux de motorisation de 434 à 454 véhicules par tranche de 1 000 habitants.

Le dilemme est bel et bien que l'on ne peut espérer reconstruire l'achalandage en réduisant l'offre de services, tout au contraire.

## Toujours plus d'argent

J'ai remarqué une chose étonnante de la part des sociétés de transport collectif :

- Quand l'achalandage augmente, elles disent qu'il leur faut plus d'argent;
- Quand l'achalandage diminue, elles disent qu'il leur faut plus d'argent;
- Bref, il leur faut toujours plus d'argent !

## Du bon usage de l'argent disponible

Le transport collectif est une « **industrie noble et vertueuse** », de celles qu'il serait malvenu de critiquer. À titre personnel, je me sens à l'aise de le faire, compte-tenu de mes états de service dans le domaine.

La STM est la société de transport que je connais le mieux. Penchons-nous sur diverses façons dont elle dépense l'argent des usagers autant que des contribuables.

## Angle des rémunérations

J'ai plusieurs fois évoqué le salaire du DG de la STM en **2021, 479 351 \$**, ainsi que la **moyenne de 284 017 \$** pour les **10 membres** du comité de direction. Par comparaison, le nouveau chef de police Fady Dagher touchera en **2023** un peu moins de **280 000 \$**, prime incluse :

- Qu'est qui est le plus difficile, être chef du SPVM ou l'un quelconque des 10 membres du comité de direction de la STM ?

Dans un effort de réduction de coûts, nous apprenions récemment que la taille du comité de direction de la STM avait été réduite à **7 membres**. Bizarrement, cela n'entraîne qu'une diminution de 8 % des coûts de fonctionnement du comité (La Presse, 11 février).

Il semble qu'il n'y ait pas que les directeurs à profiter de la manne financière dont bénéficie la STM. Les chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et agents de station y gagnent de 24,29 \$ à 33,59 \$ l'heure, alors qu'à Toronto, les mêmes fonctions sont payées de 20,12 \$ à 26,10 \$ (La Presse, 20 décembre). Où le coût de la vie est-il le plus élevé, à Montréal ou à Toronto ?

J'ai plusieurs fois évoqué ici la problématique plus générale des rémunérations à mon sens excessives des employés des grandes villes et de leurs créations, en proposant que Québec légifère sur le sujet afin de ramener l'écart à un **différentiel raisonnable** par rapport aux employés de la fonction publique provinciale :

- Plus Québec tardera à agir, plus le fossé s'élargira et plus devra-t-il augmenter la mise pour combler le « déficit » récurrent des sociétés de transport.

## Angle de l'investissement

Ici, je serai bref. Évaluer à 7 G\$<sup>2</sup> le prolongement de la ligne bleue du métro ou payer 584 M\$ pour un garage d'autobus à un endroit perdu de la ville (Bellechasse/St-Laurent), un garage oeuvre d'art adoptant la forme d'une **soucoupe volante**, c'est injustifiable.

## Angle de la planification financière

Chaque année, la STM nous fait le coup. Elle présente un budget déficitaire, puis demande à la Ville de Montréal et au Gouvernement du Québec de combler l'écart.

Elle a joué fort avec le budget de cette année. Elle a inscrit une augmentation des dépenses de **156 M\$, 10 %** de plus qu'en 2022. Coupant la poire en deux, elle a pris à sa charge 78 M\$, puis demandé à Québec de payer l'autre 78 M\$. Qu'est-ce que devrait répondre Québec ?

- Il devrait forcer la STM à réviser à **78 M\$, ou + 5 %**, l'augmentation de ses dépenses 2023 et, comme par enchantement, son budget serait équilibré.

Malheureusement, cette stratégie de préparer un budget déficitaire, puis demander à Québec une subvention spéciale, en menaçant de couper dans les services s'il n'obtempérait pas, commence à faire des petits. C'est présentement le cas avec EXO, qui ne demande pas moins de 30 M\$.

## Le rôle ambigu de la Ville

Dans un contexte de larmoiements permanents autant des villes que des sociétés de transport visant à obtenir toujours plus d'argent de Québec, la gratuité du transport collectif pour les 65 ans et plus, qui entrera en vigueur à Montréal le 1<sup>e</sup> juillet prochain, est la plus mauvaise idée qui soit :

- La Ville s'oblige à une dépense récurrente de 40 M\$ par an (24 M\$ en 2023);

J'ai déjà dénoncé l'approche par « clientèles » pratiquée par la STM et la Ville, ciblant les étudiants et les 65 ans et plus :

- Les étudiants pour se prémunir contre leur capacité à nuire en période électorale;
- Les 65 ans et plus parce qu'ils votent massivement à toutes les élections;

D'autant que les 65 ans et plus, dont je suis, constituent le groupe le plus fortuné de toute l'histoire de l'humanité :

- Déjà, je suis gêné de charger ma carte Opus de 10 billets pour à peine 10,50 \$, sachant que les gagne-petit d'un travail ingrat paient 3 fois plus cher;

---

<sup>2</sup> 6,4 G\$ de budget autorisé, plus 565 M\$ pour le système de contrôle, plus 46 M\$ pour le rapatriement du second édifice prévu à la station Lacordaire, un investissement qui avait été cédé à CDPQ-Infra, avant qu'elle ne se retire du projet.

- À compter du 1<sup>e</sup> juillet, ce ne sera plus de la gêne, mais carrément de la **honte**.

## **Conclusion**

Non, la situation actuelle n'est pas facile pour le transport collectif. Tous doivent y mettre du leur pour continuer à développer les réseaux et améliorer le service, seuls gages de la reconquête rapide des usagers :

- **À titre personnel**, je suis disposé à payer 31,50 \$ pour charger ma carte de 10 billets. Suis-je le seul 65 ans et + à penser de cette façon;
- **Du côté des sociétés de transport**, la règle doit être de « **rationaliser les dépenses** », dicit la ministre Guilbault. J'exprimerais ainsi la même idée :
  - ***Le party financier et les soucoupes volantes ont assez duré !***
- **Du côté des villes**, et je pense ici surtout à Montréal, il est temps que cesse l'entretien de clientèles à coups de dizaines de millions de dollars supplémentaires année après année;
- **Enfin, du côté de Québec**, c'est l'occasion ou jamais de procéder à un grand rebrassage des cartes en ce qui concerne le financement autant des grandes villes que des sociétés de transport.