

## Les grèves à la STM

Chronique du 16 juin 2025

Peut-être serez-vous surpris du titre au pluriel. C'est que si une grève est en cours, celle des employés d'entretien, une autre se profile puisque les chauffeurs et opérateurs de métro ont déjà voté à 99 % pour la grève. Ensuite ce sera un troisième groupe d'employés de la STM. Puis la tache d'encre va s'étendre à la Ville de Montréal, jusqu'à ce que tous les syndicats de la Ville et de ses organismes liés y aillent d'un conflit de travail de leur crû.

Mais tenons-nous-en aujourd'hui à la STM.

### La concurrence de l'automobile

J'en ai vu des grèves à l'ex STCUM, puis à la STM, depuis que j'habite à Montréal. Ce qui m'a toujours surpris, c'est que jamais je n'ai perçu que les grévistes aient craint que leur emploi ne soit menacé par la puissante concurrence de l'automobile. Pour cause :

#### Comparaison des qualités relatives de l'automobile privée et des transports collectifs

Automobile	Transports collectifs
Accessible directement au sortir de la maison	Déplacement à pied jusqu'à l'arrêt d'autobus, la station de métro/REM ou la gare de train de banlieue
Aucune période d'attente	Attente de l'autobus sur le trottoir, parfois au grand vent, en priant le ciel qu'il ne soit pas en retard ou déjà bondé. Les modes guidés offrent généralement une attente plus brève et confortable
Liberté de définir son itinéraire et d'en changer	Contraint aux tracés définis par les sociétés de transport
Cocon douillet et personnalisé, rien que pour soi	Modes impersonnels. Autobus ultra bruyants au confort minimaliste, surtout pour qui voyage debout, du fait des accélérations et des mouvements latéraux. Modes guidés (métro, REM, trains) au confort plus relevé, doublé d'une image de marque plus forte. Néanmoins, entassements de la <i>classe sardine</i> généralisés à tous les modes avant la COVID.
Déplacement porte à porte	Obligation faite à une part importante des usagers de transférer au moins un fois vers un autre mode
Temps de déplacement réduit et maîtrisé	En moyenne, temps de déplacements deux fois supérieurs à l'automobile. Dans de nombreux cas, trois à cinq fois plus.
Fort sentiment de sécurité, particulièrement pour les femmes	Sécurité réelle ou perçue variable, suivant l'évolution des problèmes sociétaux : criminalité, dépendances, itinérance, etc.
Cher pour qui voyage seul, nettement moins lors de déplacements en couple ou en famille	De plus en plus cher même à titre individuel. Parfois plus cher que l'auto dans le contexte de déplacements en couple ou en famille
Instrument d'affichage de son statut social	Le plus souvent, modes attestant d'une fragilité économique. Chez certains, instruments d'affichage de ses vertus sociales
Totale liberté d'emploi, en tout temps. L'automobiliste n'est jamais l'otage de quiconque.	Un conflit de travail peut à tout moment entraîner l'interruption du service. L'utilisateur est ainsi, en permanence, en situation d'otage potentiel

Présenté de cette façon, tous voudraient être automobilistes plutôt qu'usagers des transports collectifs. Croyez-moi sur parole, encore au début de la décennie 2000, certains membres de la haute direction des sociétés de transport auxquels j'expliquais ma vision des choses me répondaient qu'il allait de soi que quiconque avait les moyens d'acquérir une automobile cesserait définitivement d'utiliser les transports collectifs. Ce n'était pour eux qu'une question d'argent. La société dans son ensemble devenant de plus en plus prospère, l'achalandage du transport collectif diminuerait inexorablement. De fait, c'est ce déclin que les **Enquêtes Origine-Destination** réalisées aux 5 ans documentaient.

J'ai fini par lancer à l'un de mes interlocuteurs : *Coudonc, pourquoi m'a-t-on engagé à l'AMT ? Mon rôle se limiterait-il à accompagner dignement le mourant ?*

Ce que je viens de décrire correspond à ce qu'était alors la culture d'entreprise au sein des sociétés de transport. À l'enjeu que je soulevais de la concurrence de l'automobile, l'on me répondait, plus élégamment mais en substance : *Ne t'inquiète pas : pour les pauvres, le transport collectif est un service essentiel; ce n'est pas demain la veille que l'on manquera de pauvres à Montréal; conclusion, même si l'achalandage baisse, le gouvernement n'a d'autre choix que de nous financer.*

## Un urbaniste y va de son grain de sel

J'ai présenté les indéniables qualités de l'automobile à l'échelle d'un individu. Mais dès lors qu'il s'agit de millions d'automobiles, le portrait change radicalement. Entre autres :

- Saccage de dizaines de milliers de kilomètres carrés de territoire agricole ou à forte valeur environnementale;
- Destruction physique et symbolique de la ville historique, combiné à l'érection d'espaces urbanisés totalement dépendants de l'automobile;
- Repli individualiste entraînant une régression civilisationnelle parfaitement illustrée, une fois de plus, par la mort de 80 piétons l'an dernier;
- Gaspillage d'énergie à une échelle titanesque;
- Triomphe partout d'une laideur sans nom.

C'est ce gâchis que j'ai décrit dans **Le livre noir de l'automobile** (1999) et **Les Québécois au volant** (2005). J'en avais aussi démontré l'absurdité économique dans **L'économie de l'automobile au Québec** (2003).

Durant deux ans, en 1997 et 1998, au **ministère de la Métropole**, j'ai conçu une approche de redéveloppement urbain arrimé aux grandes infrastructures de transport collectif. En 2001, j'ai pu écrire cette phrase clef du **Cadre d'aménagement métropolitain** : « *Considérer les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine* » :

- Vous reconnaissez là ce fameux TOD qui constitue aujourd'hui le cœur des politiques d'aménagement autant du Gouvernement du Québec que de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Au cours des quinze dernières d'années, cette politique a produit de beaux fruits, à Montréal notamment, et particulièrement au centre-ville. Jusqu'à ce que la crise COVID en brise l'élan, les transports collectifs ont sans surprise connu une ferme relance, comme l'a attesté l'apparition de la *classe sardine* évoquée plus tôt.

Vous vous demandez peut-être pourquoi je viens de raconter cela. Pour que soit clairement établi le rôle crucial attendu des sociétés de transport, et par le fait même de leurs employés, relativement au présent et à l'avenir du Québec :

- Nous n'en sommes plus à dire que le déclin du transport collectif va de soi;
- Au contraire, le transport collectif est aujourd'hui à ce point au cœur de nos nouvelles politiques territoriales que tout ralentissement volontaire ou arrêt de service doit être décrété inadmissible;
- Soit donc les employés des sociétés de transport le comprennent et ajustent en conséquence leurs pratiques syndicales, soit le gouvernement du Québec devra interdire la grève chez les sociétés de transport, comme il l'a historiquement fait pour la police et les pompiers.

## **Pourquoi donc fait-on la grève à la STM ?**

À poste équivalent, les employés de la STM touchent les rémunérations les plus élevées au Québec. Plus que les fonctionnaires provinciaux ou fédéraux, plus que les employés des universités, plus que le secteur privé, syndiqué et *a fortiori* non syndiqué. En 2024, leurs rémunérations étaient de l'ordre de 40 % supérieures à celles des fonctionnaires provinciaux.

Mais alors, pourquoi font-ils la grève ? En 2023, de nombreux conflits de travail chez les employés du secteur public provincial, chez les infirmières notamment, ont conduit Québec à consentir des hausses significatives des rémunérations. Les fonctionnaires provinciaux ont alors, en partie, rattrapé les employés des grandes municipalités et de leurs organismes liés, la STM au premier chef.

En fin d'analyse :

- Les employés de la STM font la grève parce que leur avantage salarial sur les fonctionnaires provinciaux, de 50 % qu'il était en 2023, a chuté à 40 % en 2024;
- Pour ce qui est de l'évolution du contexte, qui rend les services de transport collectif plus essentiels que jamais, ils semblent n'y voir que l'augmentation de l'efficacité du chantage qu'ils sont en mesure d'exercer sur la population;
- So ! So ! So ! Solidarité !

Pour l'heure, je dis haut et fort **Honte à vous !** employés de la STM présentement en grève. Et j'invite le gouvernement à légiférer sans délais.