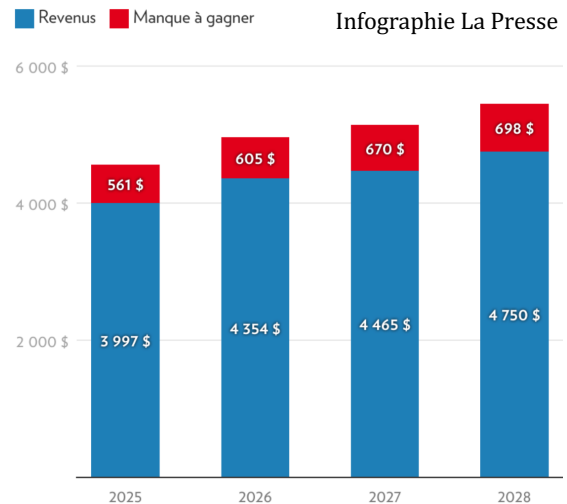


Crise financière des transports collectifs, prise 2

Chronique du 29 avril 2024

La chicane est prise pour de bon entre les villes de la région montréalaise et la ministre des Transports Geneviève Guilbault. La raison en est le déficit cumulatif (manque à gagner) prévu de 2,5 milliards de dollars (G\$) pour le financement du transport collectif au cours des seules quatre prochaines années. La ministre s'en lave les mains :

« Gérer le transport collectif et les sociétés de transport, ce n'est pas une mission de l'État », ajoutant que c'est aux municipalités d'assumer leurs responsabilités, avec les pouvoirs dont elles disposent.



Moi qui la semaine dernière invitait Mme Guilbault à « brasser la cage » de l'industrie du transport collectif, industrie qui à mes yeux en prend un peu trop à ses aises. Faut croire que j'avais tout faux. Mais encore...

Pourquoi je suis suspicieux

Je me suis souvent montré sévère à l'endroit de l'industrie du transport collectif. Voyons brièvement ce qui fonde ma suspicion, en commençant par le développement de projets :

- L'ARTM a fait montre d'un sans-gêne inouï en proposant un REM de l'Est à 36 G\$, sans paraître se rendre compte de l'énormité d'une telle bourde;
- La STM, qui via l'AMT avait pourtant livré le métro de Laval à 750 M\$ en 2007, ose aujourd'hui proposer avec un égal sans-gêne un projet de portée semblable, le prolongement de la ligne Bleue, à un prix pratiquement 10 fois plus élevé;
- Cette même STM s'est faite plaisir en transformant un simple garage d'autobus, le garage Bellechasse, en icône architecturale de classe mondiale... plusieurs centaines de millions de dollars trop cher;
- Enfin, je ne pardonne pas à la STM d'avoir laissé filer les cinq dernières années sans prolonger la ligne Orange de la station Côte-Vertu à la gare REM Bois-Franc.

Cette brève énumération des inepties les plus flagrantes suffit à éclairer deux tares dont souffre manifestement l'industrie du transport collectif :

- De un, elle est complètement déconnectée de la réalité, manipulant les centaines de millions et les milliards de dollars comme si c'était du p'tit change;
- De deux, elle tend systématiquement à prioriser ses objectifs d'entreprise plutôt que ce pourquoi elle existe, à savoir offrir à la population les meilleurs services de transport collectif possibles, à budget donné.

Le développement de projets, c'est la partie visible de l'iceberg. La gestion interne des sociétés de transport, c'est sa partie cachée. Si vous saviez tout ce que j'ai déjà entendu dans les corridors mais que je ne peux répéter, faute de preuves. Je me bornerai à dire que les principaux joueurs de cette industrie se comportent en États dans l'État :

- Quand elle prend la tête d'une cabale réunissant les quatre sociétés de transport de la région montréalaise et les mairies des trois principales villes pour tenter de contraindre l'État québécois à verser des milliards de dollars supplémentaires, l'ARTM se comporte alors bel et bien comme un État dans l'État;
- L'ARTM a pourtant le même statut vis-à-vis du gouvernement qu'avait auparavant l'AMT. Il aurait été inimaginable, du temps de Florence Junca-Adenot et de Joël Gauthier, les deux PDG qui se sont succédés à la tête de l'AMT, que celle-ci engage un bras de fer avec son ministre de tutelle.

Côté gestion interne des sociétés de transport, enfin, j'ai plusieurs fois évoqué la nécessité que l'Assemblée nationale légifère afin de fixer une limite entre la rémunération des fonctionnaires québécois et celle des employés des grandes villes et leurs créations. Les principales « créations » que je visais étaient bien sûr les sociétés de transport.

Les causes de la crise

Au cours des 5 dernières années (2020-2024), le « manque à gagner » de l'industrie des transports collectifs imputable à la crise COVID a été entièrement compensé principalement par Québec, en complément par les municipalités. C'est ce que j'ai montré la semaine dernière, sans à ce moment m'être suffisamment questionné sur l'ampleur de la crise financière annoncée pour les 4 prochaines années (2025-2028). Sitôt sorti du studio, l'évidence m'a sauté aux yeux, à savoir que cette nouvelle phase de crise est due :

- Accessoirement, à la queue de comète de la crise COVID, sous la forme de revenus de tarification qui vont mettre encore quelques années avant d'atteindre puis dépasser leur niveau de 2019;
- Principalement, à l'entrée en service graduelle du REM, lequel, quand il réalisera ses objectifs d'achalandage, nécessitera des versements annuels de 600 M\$ et plus à CDPQ-Infra. Or, ce sont précisément ces 600 M\$ que l'on n'a pas.

J'ai depuis le tout début été favorable au REM. Mon seul bémol, c'était son modèle financier. Puisque le REM vient essentiellement remplacer des services préexistants¹, les

¹ L'autobus entre Brossard et le Centre-ville, le train de Deux-Montagnes, en partie le train de Mascouche et le circuit d'autobus 747 vers l'aéroport.

économies ainsi réalisées contribueront à rémunérer CDPQ-Infra. Mais à l'évidence, cela ne suffira pas. D'où pourrait bien venir l'argent qui manque ?

J'ai souvent dit que les sommes qui seront versées à CDPQ-Infra sont en fait de l'argent que les contribuables puiseront dans leur poche droite pour le mettre dans leur poche gauche. C'est le principe de l'épargne forcée. À tout prendre, et sans en dire plus aujourd'hui, la meilleure solution parmi celles explorées par la Ville de Montréal serait de viser les automobilistes.

Le précédent Longueuil

S'il existe présentement au Québec une entreprise privée à laquelle je souhaite belle et longue vie, c'est bien le fabricant d'autobus scolaires et de camions électriques Lion, de Saint-Jérôme. Faisant face à de graves problèmes de croissance, Lion a dû mettre 370 employés à pied depuis novembre dernier. Quand les choses iront mieux, elle réembauchera. Et pas forcément les mêmes employés, puisqu'elle en profitera pour revoir sa structure organisationnelle. Ça, c'est ce que fait le privé en cas de coup dur.

Les sociétés de transport font autrement. Elles affirment haut et fort qu'elles ne profiteront pas de la mise en service du REM pour réduire leur **offre de service**, mais qu'ils la « redéployeront ». Redéployer l'offre de service signifie utiliser les autobus libérés par le REM pour augmenter la fréquence des passages sur les circuits existants, ou créer de nouveaux circuits desservant des secteurs qui jusque-là ne l'étaient pas.

Au stade actuel, seul le **Réseau de transport de Longueuil (RTL)** a été affecté par la mise en service du REM, le 31 juillet dernier. Voyons comment le RTL a réagi :

- Il faut savoir que ce qu'une société de transport appelle « offre de service » se mesure au kilométrage réalisé en une année par les autobus (et le métro chez la STM) composant sa flotte;
- En 2019, l'offre de service du RTL s'élevait 23,9 millions de km (Mkm). En 2024, il se situe à 88 % de ce chiffre, soit 21,0 Mkm, pour une diminution de ± 3 Mkm;
- Or, l'on peut estimer à ± 3 Mkm le kilométrage pré-REM annuel réalisé entre les terminus Panama et Centre-ville par les anciens circuits d'autobus 45 et 90²;
- En cette année 2024, la seule offre de service perdue par le RTL, ce sont donc ces ± 3 Mkm désormais assumés par le REM;
- Ce dont on déduit que l'offre de service 2024 du RTL, **strictement sur son territoire, est la même aujourd'hui qu'elle était avant le REM.**

² Le nombre d'usagers pré-REM de ces deux circuits aurait été de 10 000 environ. À 40 passagers en moyenne par autobus, ceux affectés à ces 2 circuits réalisaient 250 trajets quotidiens aller-retour le matin, puis aller-retour à nouveau en fin de journée pour ramener ces 10 000 personnes à la maison. Le nombre de trajets est ainsi porté à 500. La distance aller-retour entre les terminus Panama et Centre-Ville est de 20 km. En multipliant ce kilométrage par 500 trajets, puis par 300 jours, l'on obtient une cette estimation à 3 Mkm.

Le RTL a modifié pratiquement tous ses circuits d'autobus suite à l'entrée en service du REM, ce qui empêche toute comparaison avec la situation antérieure. Je soupçonne fortement que *in fine*, par ce grand jeu de chaises musicales, saupoudré d'augmentations de fréquences de passage et de desserte de nouveau territoires :

- À peu de choses près, le RTL opère le même nombre d'autobus conduits par le même nombre de chauffeurs en 2024 que c'était le cas les années précédentes;
- Ce qui signifie que l'arrivée du REM n'a pratiquement entraîné aucune économie au niveau des coûts d'opération de ce transporteur;
- Illustrant à son échelle ce que j'identifiais plus tôt comme étant la seconde tare de l'industrie du transport collectif, à savoir prioriser ses propres objectifs d'entreprise plutôt que ce pourquoi elle existe.

Il n'en ira pas différemment à mesure que le REM entrera pleinement en service. Ce que le RTC fait aujourd'hui, la STL, EXO et la STM le feront demain. Bye ! Bye ! les économies attendues.

Conclusion

Je persiste et signe :

Madame la ministre des Transports Geneviève Guilbault, le moment est mal choisi de vous défausser. Car il est plus urgent que jamais que vous vous intéressiez à la gestion interne des sociétés de transport collectif.