

## Crise financière des transports collectifs ?

Chronique du 22 avril 2024

La Presse, dans son édition du 18 avril, sous la plume d'Henri Ouellette-Vézina, a publié un article sur l'état plus qu'inquiétant des finances du transport collectif, orné du titre choc **Le transport collectif dans le rouge**. Le journaliste y citait un document interne confidentiel de l'ARTM récemment présenté aux municipalités.

Je n'ai bien sûr pas eu accès à la méthodologie utilisée par l'ARTM. Comme je suis d'un naturel méfiant, je suis allé vérifier ce qui pouvait l'être dans les budgets 2019 à 2024 et les rapports d'activités 2019-2022<sup>1</sup> de l'ARTM. J'ai alors constaté que pour ainsi dire aucun chiffre produit dans l'article ne correspondait aux chiffres officiels dûment publiés.

Depuis maintenant 5 ans, les municipalités et les transporteurs publics dénoncent sans cesse ce qui serait l'état catastrophique des finances du transport collectif. Leur but est toujours le même : convaincre le Gouvernement du Québec de sauver la situation en versant des centaines de millions de dollars supplémentaires. L'on n'hésite d'ailleurs pas à jouer sur la peur en menaçant de réduire les services, incluant les heures d'ouverture du métro, comme la mairesse Plante l'a fait en octobre dernier<sup>2</sup>.

Il y a quand-même quelque chose à tirer du peu que je sais du récent document de l'ARTM, comme on le verra dans une première partie de cette chronique. Pour ce qui est de jauger l'état de la supposée crise financière du transport collectif, je tenterai d'y voir clair en m'appuyant dans un second temps sur les publications officielles de l'ARTM.

### Métro : le chat sort du sac

Il est fréquent que l'information qui serait la plus importante pour éclairer un sujet soit précisément celle qui demeure cachée.

La STM a toujours pris soin d'amalgamer les coûts du métro et des autobus dans une rubrique unique **coûts d'opération**. Comme s'il ne fallait surtout pas que la population sache que certes, un métro coûte cher à construire, mais qu'il est très économe à opérer, et ce, durant des décennies. Par contre, l'autobus demande des investissements initiaux nettement moindres, mais est beaucoup plus coûteux à opérer.

#### Taux de couverture des dépenses du TC par les revenus d'exploitation

	2019	2024
Métro	94%	75%
Autobus	40%	27%
Train de banlieue		55%
REM		68%
Tous modes	59%	46%

Déterminer ce que paie l'utilisateur d'un mode de transport par rapport à un autre n'est pas aisé. Les gens qui paient leur titre de transport peuvent utiliser indistinctement l'autobus

<sup>1</sup> Le rapport d'activité de 2023 n'est pas encore disponible. Celui de 2024 ne le sera que dans 18 mois.

<sup>2</sup> Voir **Chantage au métro**, ma chronique du 30 octobre 2023

et le métro, seulement le métro, seulement l'autobus, ou encore passer de l'un à l'autre lors d'un seul et même déplacement. Et encore : en plus du métro, et toujours avec un unique titre de transport, nombre d'usagers prennent également le train de banlieue ou le REM. Dès lors, comment savoir quelle partie des revenus de tarification imputer au métro ? Et quel doit être le diviseur, puisque l'on cherche à connaître le revenu procuré par passager ? Les usagers du seul métro, ou l'ensemble des combinaisons du métro et d'un ou plusieurs autres modes ?

Quand j'étais à l'AMT, j'avais développé ma propre méthode d'évaluation. Je ne sais bien sûr pas comment l'ARTM s'y est prise pour obtenir les chiffres apparaissant au tableau. Cela dit, je suis rassuré. Car si l'on retient le taux prés-COVID, celui de 2019, la conclusion de l'ARTM correspond exactement à ma propre évaluation d'il y a plus de 20 ans :

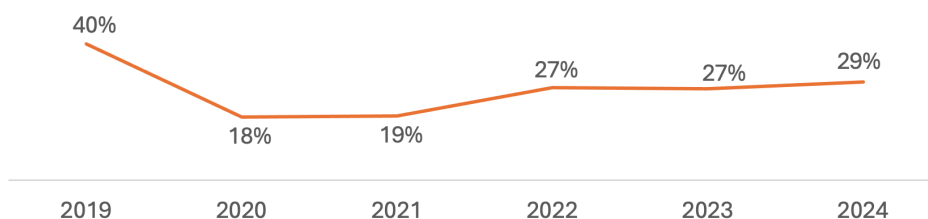
- À toute fin pratique, en achetant son titre de transport, l'utilisateur du métro paie en entier les coûts d'utilisation de ce mode, sans donc recourir à quelque forme de subvention que ce soit, en provenance de la municipalité, du gouvernement, des automobilistes ou même des « revenus commerciaux » de la STM;
- J'y vois le plus puissant argument qui soit en faveur du métro, malgré qu'il soit cher à construire.

Toujours est-il que c'est la toute première fois que de façon officielle, une *Autorité organisatrice du transport collectif*, l'ARTM, rend public<sup>3</sup> cette information.

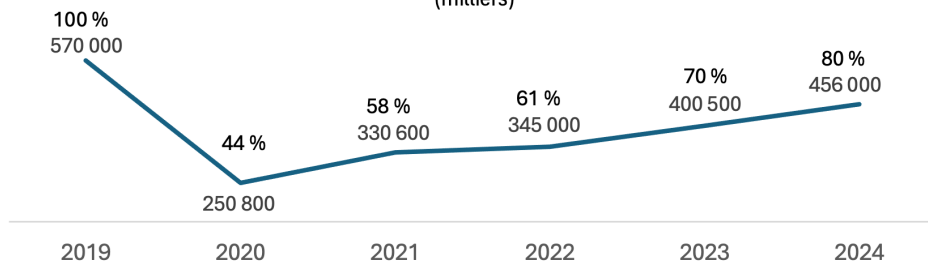
## Manque d'argent ?

La situation actuelle du transport collectif est bien sûr liée à la crise COVID. Voyons d'abord où nous en sommes du côté de l'achalandage du transport collectif et, ce qui en résulte, des revenus tarifaires.

**Proportion des coûts assumée par les usagers, via la tarification**



**Évolution 2019-2024 de l'achalandage du transport collectif en région montréalaise (milliers)**



Source : ARTM. Budgets et rapports financiers annuels. Les chiffres 2023 et 2024 sont pour l'heure des hypothèses.

<sup>3</sup> Encore qu'il s'agisse d'un document interne et confidentiel de l'ARTM. Reste qu'il circule.

Le budget global de l'ARTM a progressé de 25 % entre 2019 et 2024 (incluse). Durant cette période, l'inflation aura totalisé 22 %<sup>4</sup>. Ce qui conduit à un **premier constat** :

- Le transport collectif n'a aucunement manqué d'argent du fait de la COVID.

En prenant une hypothèse de croissance 2019-2024 très optimiste des revenus tarifaires, soit 5 % par année, le manque à gagner tarifaire peut être évalué à 2,3 G\$ au cours des 5 années 2020-2024. Or, le Gouvernement du Québec a déboursé une **Aide financière COVID** totalisant 1,9 G\$ durant cette période<sup>5</sup>. Les 400 M\$ manquants ont été assumés par les municipalités. **Deuxième constat** :

- Les manques à gagner du fait de la diminution des revenus tarifaires ont été entièrement compensés principalement par Québec, en complément par les municipalités.

Ce qui m'amène à mon **troisième et dernier constat** :

- À ce jour, sous l'angle financier, l'industrie du transport collectif n'a aucunement été affectée par la crise COVID et ses suites. C'est-à-dire que personne, œuvrant à quelque niveau que ce soit au sein de cette industrie, n'a perdu quoi que ce soit, pas même sa progression de carrière. Ce ne sont assurément pas tous les Québécois et Québécoises qui peuvent en dire autant.

## Conclusion

Ce que j'appelle l'industrie du transport collectif est la championne toutes catégories des larmoiements incessants, combinés chaque fois à des menaces allant jusqu'à l'obscénité, tel fermer le métro à 23H.

Le récent document de l'ARTM, qui s'est si opportunément retrouvé entre les mains d'un journaliste de La Presse, n'est à mon sens qu'un nouvel épisode de ce type.

Cette fois-ci, ce ne sont pas la STM et les autres sociétés de transport qui sont à la manœuvre, mais bien l'ARTM. Or, comme l'AMT avant elle, l'ARTM est une institution relevant du Gouvernement du Québec, placée sous la tutelle du ministère des Transports. Ce qui conduit à cette question :

***Qu'est-ce qu'attend la ministre des Transports et vice première ministre du Québec Geneviève Guilbault pour siffler la fin de la récréation ?***

---

<sup>4</sup> Budget de 2 258 M\$ en 2019, 2 914 M\$ en 2024. Pour ce qui est de l'inflation, elle a totalisé 17 % de 2019 à 2023, auquel ajouter 5 % pour l'année 2024.

<sup>5</sup> Sommes dûment identifiées **Aide financière COVID** aux budgets de l'ARTM pour les années 2020 à 2023, en partie sous la rubrique **Soutien à l'autorité** pour 2023 et 2024.