

Audit de performance du TC

Chronique du 18 novembre 2024

La firme Raymond Chabot Grant Thornton a rendu public la semaine dernière son **Audit de performance des dix sociétés de transport du Québec et de l'ARTM** (Audit RCGT), qui lui avait été commandé par la ministre des Transports Geneviève Guilbault le printemps dernier.

L'audit RCGT, qui ne fait pas moins de 514 pages, est indéniablement une énorme et fort utile source d'informations. Cela dit, on a l'impression que ses auteurs marchent sur des œufs tant certaines informations sont délicates, ce qui les conduit à formuler des recommandations à mon sens beaucoup trop partielles et timorées.

Le retour de l'information

Historiquement, chacune des quatre sociétés de transport de la région montréalaise (STM, STL, RTL et EXO) exposait à son budget annuel le détail de ses sources de revenus. L'arrivée de l'ARTM a mis fin à cette pratique, l'essentiel des revenus d'une société de transport se limitant à un intitulé **revenus provenant de l'ARTM**. Il en a résulté une perte d'informations grand public qui a beaucoup nui au travail des analystes externes.

Budget STM 2014	Budget STM 2024	Audit RCGT STM 2024
Revenus-clients	Revenus provenant de l'ARTM	Revenus (millions)
Bus et métro	Rémunération liée à l'exploitation	2022
Titres STM	Contribution aux immobilisations	Municipalités
Recettes métropolitaines	Services rendus pour l'ARTM	Tarifaires
		Automobilistes
Transport adapté	Risque à pourvoir – mesures d'optimisation	Gouvernement
Autres revenus d'exploitation	Risque à pourvoir – actions à identifier en vue de maintenir le service	Autres revenus
Quote-part - Transgesco S.E.C.	Autres revenus d'exploitation	Total
Autres revenus	Quote-part - Transgesco S.E.C.	
Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté	Autres revenus	
Subventions du gouvernement du Québec liées à l'amélioration des services et autres	Total	
Subvention du gouvernement du Québec liée aux intérêts du service de la dette		
Nouvelles sources de revenus		
Surplus reporté		
Contribution de l'agglomération de Montréal ¹		
Contribution spéciale de l'agglomération de Montréal		
Total		

La première vertu de l'audit RCGT est de recomposer les budgets des sociétés de transport à la façon traditionnelle. Dans ce cas-ci, cela est fait pour les 5 années de la période 2019-2023. Si l'on persiste à restreindre l'accès à des informations utiles au public, il ne restera plus qu'à souhaiter qu'un tel audit ait lieu à chaque cycle de 5 ans.

Métro, autobus, trains

La STM a toujours présenté ses coûts d'opération autobus-métro sans distinguer entre ces deux modes. Ce choix n'était pas innocent, dans la mesure où il permettait de taire l'énorme différence au niveau des coûts d'opération. À titre personnel, j'en étais resté au ratio 1 vs 3 auquel j'avais eu accès la seule année – 2013 – où j'ai siégé au conseil d'administration de la STM.

L'audit RCGT fait à nouveau oeuvre utile en exposant les coûts d'opération STM par déplacement, suivant le mode.

Coût par déplacement	2019	2020	2021	2022	2023
Autobus	2,81 \$	5,69 \$	8,93 \$	4,24 \$	3,82 \$
Métro / Train	0,98 \$	2,47 \$	2,48 \$	1,72 \$	1,48 \$
Transport Adapté	19,72 \$	28,97 \$	28,41 \$	23,11 \$	25,80 \$

La première chose essentielle que disent ces chiffres, c'est ***pas de chantage au métro !*** genre menacer d'en réduire les heures d'ouverture si Québec refusait de payer, comme cela s'est vu l'an dernier.

Le coût par déplacement du transport adapté est une autre information que la STM n'aime pas voir mise en exergue. Pas plus que les autres transporteurs : l'an dernier, il atteignait 42,96 \$ au RTL-Longueuil, 52,52 \$ chez EXO.

L'audit RCGT nous apprend aussi que le coût d'opération par déplacement par train de banlieue était de 28,47 \$ l'an dernier. Ce qui fait 56,94 \$ pour un aller-retour, 284 \$ par semaine pour un usager régulier, au minimum 12 000 \$ sur base annuelle :

- Le titre mensuel plein tarif et tous modes pour les zones ABC est présentement à 196 \$. Faites le calcul :
 - Il vous confirmera que l'usager régulier reçoit une subvention annuelle train de l'ordre de 10 000 \$, en plus d'un stationnement incitatif gratuit.

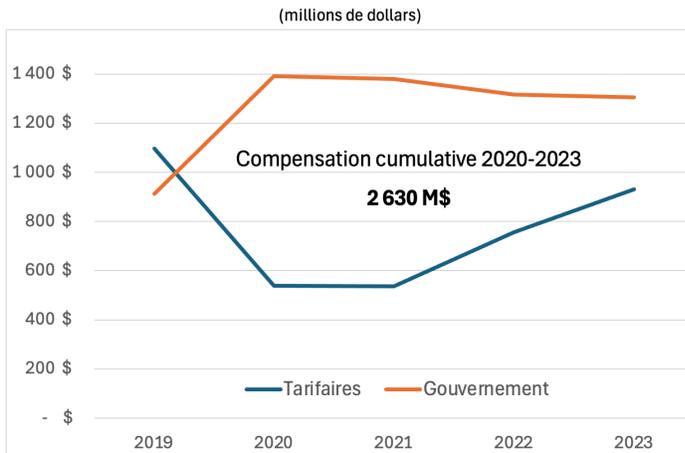
L'audit RCGT présente « à plat » ce sujet des coûts relatifs des divers modes de transport collectif, sans faire le moindre commentaire et, conséquemment, sans ensuite indiquer quelles devraient être les priorités en termes de réduction des coûts et/ou de réallocation des sommes dans le but d'accroître l'usage du transport collectif.

Les sociétés de transport n'ont pas souffert

Oh ! ce que l'on a pu entendre de jérémiades de la part des sociétés de transport tout au long des années COVID.

Le fait est qu'aucune société de transport n'a financièrement souffert de la crise COVID puisque le gouvernement du Québec a entièrement compensé les manques à gagner tarifaires. Pour les quatre années 2020-2023, cette aide exceptionnelle de Québec s'est élevée à pas moins de 2 630 M\$.

Compensation par Québec des pertes tarifaires subies par les sociétés de transport du fait de la crise COVID



Source : RCGT. *Audit de performance des sociétés de transport du Québec*, octobre 2024

À cela s'ajoutent les 200 M\$ consentis par Québec à l'ARTM pour la présente année 2024. Et parions qu'une nouvelle allonge sera nécessaire en 2025.

On se souviendra de la sévérité de ma réaction à l'encontre des élus montréalais et de la DG de la STM suite à la fermeture de trois stations de métro sur la ligne Bleue au début octobre :

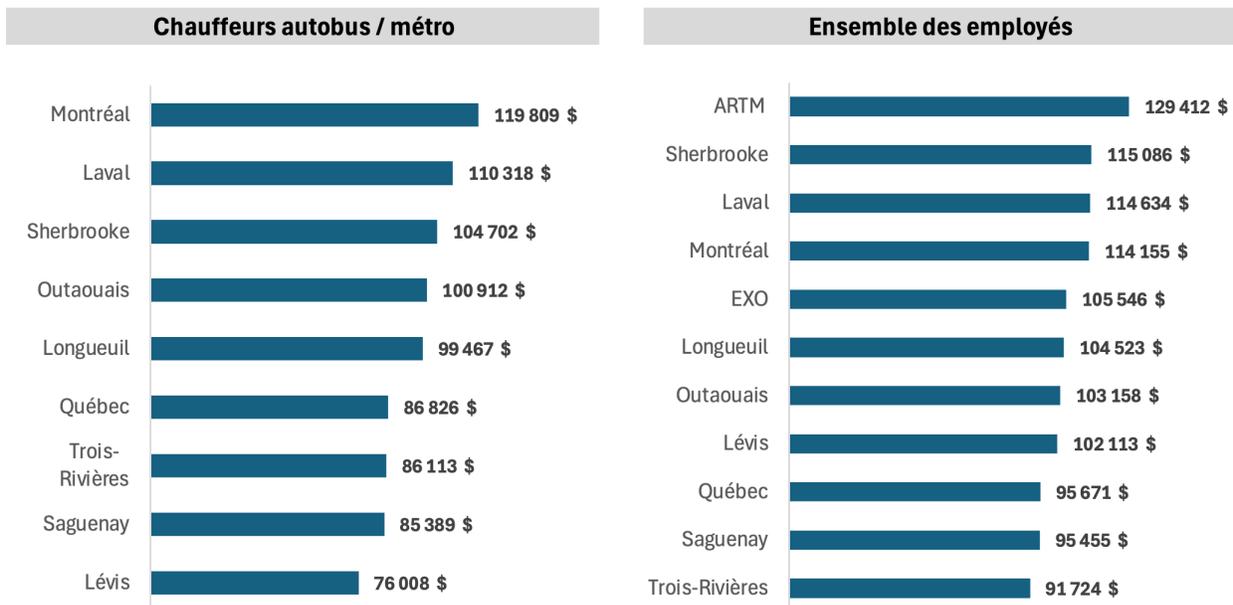
- Quand on a à ce point besoin de Québec, la moindre des choses est de demeurer poli disais-je;

- J'ajoute aujourd'hui qu'il est avéré que Québec soutient les sociétés de transport à bout de bras depuis maintenant 5 ans, ce qui motiverait un minimum de reconnaissance de la part des autorités municipales concernées.

Les rémunérations

Les rémunérations sont au cœur de la problématique du financement du transport collectif, puisqu'elles représentent les deux-tiers des dépenses des sociétés de transport. D'autant que les rémunérations moyennes paraissent clairement excessives. Chacun s'en fera une idée à partir des deux graphes qui suivent.

Rémunération moyenne 2023 des employés des sociétés de transport du Québec



Source : RCGT. *Audit de performance des sociétés de transport du Québec*, octobre 2024

Ces rémunérations ont globalement été ajustées à l'inflation durant la période considérée, soit des hausses de l'ordre de 16 % (chauffeurs Montréal) à 21 % (chauffeurs Longueuil), quand l'inflation cumulative s'est élevée à 17 % de 2019 à 2023.

L'audit n'est pas inconscient du type d'entreprise que sont les sociétés de transport :

« Les conventions collectives, avec leurs clauses restrictives, limitent la capacité des sociétés de transport à optimiser leurs pratiques et à améliorer leur situation financière. Des clauses telles que l'interdiction de l'impartition, de licenciement des employés, et la préférence accordée à l'ancienneté plutôt qu'aux compétences restreignent la flexibilité organisationnelle » (page 367);

- Sans surprise, l'audit n'évoque pas le facteur que j'ai plusieurs fois signalé à cette antenne, à savoir que les sociétés de transport ont une formidable capacité à nuire lorsqu'elles sont insatisfaites.

Malgré cela, l'audit, prenant exemple sur EXO dont les autobus et trains sont opérés par des entreprises privées, recommande d'emprunter la voie de l'impartition. C'est ce que je recommandais moi-même dans ma chronique **Mobilité Opérations Québec** (29 mai 2024), chronique inspirée de l'organisation des transports collectifs en Suède.

La réplique syndicale ne s'est pas faite attendre :

- **« Ils disent que ça n'impactera pas le service. Moi, je vous le garantis que ces mesures-là vont avoir un impact »** assure le président du Syndicat des chauffeurs d'autobus de la STM, Frédéric Bastien;
- Je suis personnellement porté à ne pas prendre à la légère ces propos.

Les auteurs de l'audit RCGT savent très bien que leurs recommandations n'ont aucune chance d'être acceptées dans le contexte actuel. S'ils écoutaient le 15-18 de Radio-Canada Première 95,1 FM, ils sauraient que seules deux solutions sont envisageables :

- Que Québec crée **Mobilité Opérations Québec**;
- Ou que ce même Québec légifère pour fixer un écart limite entre les salaires payés à ses propres fonctionnaires et ceux payés aux employés des municipalités et de leurs organismes liés.

Mot de la fin

Tant déployer de moyens, pour un si petit résultat.

D'autant que l'audit RCGT ne dit mot du garage souterrain à 600 M\$, non plus que du salaire de 500 000 \$ de l'ex DG de la STM, pour s'en tenir à ces deux seuls exemples.