

Un ancien DG de la STM ne devrait pas dire ça

Chronique du 15 mai 2024

Luc Tremblay fut directeur général (DG) de la STM de juin 2015 à février 2022. Le 1^e mai, il a publié une lettre d'opinion dans le journal La Presse, sous le titre : **Commençons par libérer la STM de l'ingérence politique.**

« Qui mieux que lui pour expliquer au public ce qui ne va pas en matière de financement du transport collectif », vous serez-vous dit. Pardonnez-moi de vous détromper :

- Le reproche principal que je fais à la STM est de 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;
- Cette priorité donnée à ses objectifs d'entreprise est flagrante autant au niveau de la gestion interne de la STM qu'à celui de ses stratégies d'investissement.

Nous allons voir que la lettre publiée par Luc Tremblay valide parfaitement ces énoncés.

Gestion interne de la STM

L'année 2021 fut la dernière au cours de laquelle Luc Tremblay a touché une pleine rémunération de la STM. Et quelle rémunération !

Rémunération de Luc Tremblay, DG de la STM, en 2021

Salaire de base	Avantages sociaux	Rémunération totale
479 321 \$	78 602 \$	557 923 \$

Source : STM, Rapport d'activité 2022

Monsieur Tremblay touchait en 2021 une rémunération totale supérieure de 150 000 \$ à celle du **DG de la Ville de Montréal**, Serge Lamontagne, supérieure de 250 000 \$ à celle du **Chef police de la Ville**, Fady Dagher. Je pose à nouveau cette question :

- D'après vous, qu'est-ce qui est le plus difficile comme tâche, diriger la STM ou diriger la Ville de Montréal ou son Service de police ?

Le Journal de Montréal a publié samedi dernier la liste de 1 000 fonctionnaires les mieux payés du Québec. Fort de son salaire de base en 2022, soit 491 129 \$, M. Tremblay aurait occupé le 30^e rang de cette liste (il a toutefois quitté en cours d'année).

À ma connaissance, nous ne sommes que deux à dénoncer les salaires extravagants versés au sein de l'industrie du transport collectif, à la STM tout particulièrement : **Francis Vailles**, le journaliste économique de La Presse, et votre serviteur. M. Vailles s'est intéressé aux chiffres publiés les plus récents, ceux de l'année 2022. Commençons par la haute direction de la STM :

Rémunération 2022 des 5 plus hauts salariés de la STM

	Salaire de base	Avantages sociaux	Rémunération globale
Directrice générale	365 755 \$	50 127 \$	415 882 \$
Directeur	328 005 \$	67 420 \$	395 425 \$
Directeur	273 619 \$	37 526 \$	311 145 \$
Directeur	229 377 \$	59 616 \$	288 993 \$
Directeur	218 617 \$	49 749 \$	268 366 \$

Sources : Journal de Montréal, 11 mai 2024 : *Liste des 1 000 fonctionnaires et élus les mieux payés* pour les salaires de base; Francis Vailles, *Patrons du transport collectif : Une grosse paye intacte, malgré la crise*, La Presse, 1 novembre 2023, pour ce qui est de la rémunération globale.

Ces chiffres sont encore élevés, bien que plus raisonnables que ceux de l'année 2021. Le facteur décisif a été le départ de Luc Tremblay, qui fut remplacé par l'actuelle DG, **Marie-Claude Léonard**. Reste que Mme Léonard demeure tout de même au **premier rang** des salariés de la Ville de Montréal, devant le DG Serge Lamontagne. À l'échelle du Québec, elle figure au **52^e** des fonctionnaires les mieux rémunérés.

Francis Vailles s'est également intéressé aux rémunérations des personnels des sociétés de transport, en distinguant entre les chauffeurs et les autres personnels.

Rémunérations 2022 des personnels des sociétés de transport

		Proportion du personnel	Salaires moyens	Avec avantages sociaux	Hausse 2022/2021
STM (Montréal)	Chauffeurs	44%	83 140 \$	112 126 \$	7,1%
	Autres personnels	56%	88 793 \$	119 679 \$	-0,5%
RTL (Longueuil)	Chauffeurs	54%	84 442 \$	105 753 \$	6,6%
	Autres personnels	46%	96 709 \$	121 093 \$	11,3%
STL (Laval)	Chauffeurs	57%	85 133 \$	105 269 \$	2,3%
	Autres personnels	43%	91 325 \$	115 073 \$	-0,2%

Sources : Francis Vailles, *Transport collectif : les déficits et la paye des chauffeurs d'autobus*, La Presse, 13 novembre 2023.

Au vu de ces chiffres, il a fallu beaucoup d'arrogance à Luc Tremblay, à moins que ce ne fut de l'inconscience, pour oser écrire ce qui suit dans sa lettre :

« Bien payer ses employés qui font un métier exigeant sur des horaires atypiques est une bonne chose. Le rattrapage salarial en cours en éducation et en santé n'est pas nécessaire pour le transport collectif ».

Les milieux de la santé et de l'éducation viennent effectivement tout juste de vivre des conflits de travail. Pris à l'échelle de chaque individu concerné, la nécessité d'en venir à cette extrémité est toujours une cruauté. Cela dit, les conflits de travail épisodiques sont la preuve que les fonds publics sont gérés de façon serrée et responsable :

- Considéré sous cet angle, ne trouvez-vous pas suspect qu'aucun conflit de travail n'ait marqué les sept premières années d'administration Plante ?

Qu'est-ce que révèlent à cet égard les mots de l'ex-DG cités ci-haut, sinon ceci :

- Qu'à la STM, le premier objectif de gestion est de verser des salaires élevés;
- À commencer par moi, Luc Tremblay, qui ai jugé que je valais 557 923 \$.

En 2024, les budgets des 4 sociétés de transport du Grand Montréal, la STM, la STL, le RTL et EXO, totalisent 2,6 milliards de dollars (G\$). Allons-y d'un petit calcul :

- La main-d'œuvre pèse 60 % de ce total, soit 1,6 G\$;
- Poste à poste, les salaires versés par la Ville et ses organisme liés, dont la STM, sont 35 % supérieurs à ceux versés aux fonctionnaires québécois;
- Si donc le transport collectif était opéré directement par Québec, aux salaires de la fonction publique québécoise, les coûts d'opération seraient abaissés de 560 M\$;
- S'ajoutant aux 200 M\$ annuels accordés par Québec la semaine dernière, l'actuelle crise financière du transport collectif s'évanouirait.

CQFD pour ce qui concerne la gestion interne des sociétés de transport.

La STM et l'investissement

La lettre de Luc Tremblay visait principalement à dénoncer la supposée **ingérence politique** de Québec au chapitre des investissements, notamment :

- L'obligation d'acheter les autobus de Nova-Bus;
- L'obligation imposée de commander les rames de métro à Bombardier-Alstom;
- Les 800 M\$ transférés de Montréal à la ville de Québec pour y financer le tramway;
- L'abandon forcé qui en a résulté du projet consistant à installer des portes palières sur l'ensemble du réseau actuel de métro;
- L'obligation d'acheter bientôt des autobus électriques, etc., etc.

Il est culotté, cet ex-DG. Car que dit-il, sinon ceci :

- Nous, à la STM, nous n'en avons rien à cirer de l'objectif du Gouvernement du Québec d'assurer la vitalité industrielle et régionale du Québec;

- Que la Ville de Québec se dépêtre avec son projet de tramway. Nous, ce qu'on veut, c'est d'équiper le métro de portes palières;
- Plus généralement, c'est à nous et nous seuls de décider quels sont les projets prioritaires, de même que de fixer les coûts et l'échéancier des travaux :
 - Si l'on vous dit que le prolongement du métro à Anjou coûtera 7 G\$ et ne sera pas complété avant 2035, acceptez-le sans discuter;
 - Il est hors de question de réaliser ce petit projet consistant à prolonger la ligne Orange Ouest du métro de la station Côte-Vertu et la gare Bois-Franc du REM. Attendez notre grand projet de seconde ligne vers Laval, à 10 milliards de dollars, prévu pour 2050;
 - Si notre garage Bellechasse coûte si cher, c'est de votre faute, parce que vous nous avez obligés à le construire plus tôt que prévu :
 - Cette énormité-là, je la garde pour une prochaine chronique.

Conclusion

Enfin, ce qui ressort de la lettre de Luc Tremblay, c'est que la STM se considère bel et bien un État dans l'État.

C'est ainsi que passe à la trappe sa mission consistant à offrir à la population les meilleurs services de transport collectif possibles, à budgets donnés.