

Richard Bergeron, chroniqueur urbain  
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

## Trop chers les projets de transport collectif ?

Chronique du 18 octobre 2023

Le tramway de Québec et le TGV Québec-Toronto sont récemment revenus dans l'actualité pour ce même motif qu'ils seraient tous deux trop chers. Voyons voir...

### Le tramway de Québec

Fin septembre 2002, le maire Jean-Paul Lallier de Québec était à Bordeaux pour y inaugurer la première rame du tramway, baptisée Ville de Québec.

Il invita alors le maire de Bordeaux, Alain Juppé, à l'inauguration du tramway de Québec, en 2008, année du 400<sup>e</sup> anniversaire de notre capitale.

L'invitation demeura sans suite puisque le maire Lallier finit par renoncer à son projet, au motif, je le tiens de sa bouche, qu'il ne voulait pas laisser une dette de 1 milliard de dollars (G\$) à sa ville. Question :

- Si le tramway de Québec avait été inauguré tel que prévu, en 2008, qui, aujourd'hui, 15 ans plus tard, se soucierait encore qu'il ait coûté 1 G\$ ?



Le maire Bruno Marchand livre présentement une lutte héroïque pour sauver son projet tramway. Ses détracteurs font valoir un argument massue : initialement annoncé autour de 4 G\$, on s'attend désormais à ce que le coût de ce projet soit d'environ 5,5 G\$ :

- Le contrat pour le matériel roulant a donné le ton, puisque prévu à 400 M\$, il fut signé à 569 M\$, une hausse de 42 %;
- C'est simplement l'application de ce taux qui permet d'envisager 5,5 G\$.

Je ne sais pas si vous avez remarqué, mais tous les indicateurs des coûts de construction ont progressé de 35 à 40 % au cours des dernières années. Ce qui signifie que tout projet évalué à 4 G\$ il y a 3 ans coûte désormais 5,5 G\$. S'il ne dépassait pas ce dernier montant, on devra conclure que le tramway de Québec n'a simplement pas échappé au choc post COVID qui a frappé tous les grands projets d'équipement et de construction. Cela dit, l'essentiel est ailleurs :

- En 2050, utilisant et appréciant le tramway depuis une quinzaine d'années, qui accordera de l'importance ou même se souviendra qu'il ait coûté 5,5 G\$ ?

## Le TGV Québec-Toronto

Le TGV se trouve piégé dans le même dilemme que le tramway de Québec :

- En 1995, le coût du TGV Québec – Windsor, un corridor long de 1 100 km, était évalué à 11 G\$<sup>1</sup>, soit 10 M\$ / km. Le projet fut sans suite, parce que jugé trop cher par les trois gouvernements concernés<sup>2</sup>;
- Aujourd'hui, le fédéral évalue le coût d'un TGV Québec – Toronto, un corridor de 900 km, à au moins 80 G\$. Beaucoup d'observateurs ne craignent pas d'arrondir le tout à 100 G\$, ce qui donnerait un coût de 111 M\$ / km... onze fois plus cher qu'en 1995. Jugeant ce chiffre trop élevé, Ottawa propose un TGF (Train à grande fréquence), dont le coût serait environ moitié moindre.

1995, c'était il y a 28 ans. Si une décision positive avait été prise à ce moment et que le TGV était entré en service en 2005, qui aujourd'hui parlerait encore de son coût ?

Je rappelle que ce projet de 1995 a été coulé sur pressions des deux grands transporteurs aériens de l'époque, Air Canada et CP-Air, et par l'industrie automobile ontarienne. Le tableau qui suit montre où se situait l'intérêt de ces deux groupes.

### Répartition de l'utilisation des moyens de transport entre Montréal et Toronto en 2025<sup>1</sup>

	Nombre de voyageurs			Dépense pour les voyageurs	
	Sans TGV	Avec TGV	Différence	Prix actuel	Gains / surcoûts totaux
Avion	9 195 205	4 965 753	-4 229 452	300 \$	(1 268 835 616) \$
Autocar	308 219	13 699	-294 521	190 \$	(55 958 904) \$
Rail	1 250 000	7 191 781	5 941 781	150 \$	891 267 123 \$
Auto	6 369 863	4 948 630	-1 421 233	400 \$	(568 493 151) \$
Total	17 123 288	17 123 288			(1 002 020 548) \$

Source : Hemson et Pluram inc., *Projet de train rapide Québec-Ontario : Effets sur le système urbain et les types de peuplement*, pour Canada-Ontario-Québec, février 1995. Calculs de l'auteur, qui considère ces chiffres très approximatifs, puisque l'étude Hemson-Pluram apparaît à maints égards contradictoire.

Note : Prix avion, autocar et rail : sites internet des transporteurs. Auto : 550 km X 0,75 \$ / km.

Globalement, les voyageurs toucheraient un bénéfice de plus de 1 G\$ par an si le TGV avait été construit, et Via-Rail des revenus supplémentaires approchant 900 M\$. C'est donc véritablement au détriment des voyageurs et de Via-Rail que la décision de ne pas construire le TGV fut prise.

Le dossier du TGV est revenu dans l'actualité par l'intervention du professeur de HEC Robert Gagné. Comme le signale La Presse (édition du 6 octobre) « *l'homme est connu pour sa critique acerbe de la manière dont les administrations publiques gèrent l'argent des contribuables* ». Certes, M. Gagné invoque deux arguments rationnels, à savoir que le TGF

<sup>1</sup> Une série d'arguties financières en élevait le coût officiel à 18 G\$. Mais si l'on se limite au seul coût de réalisation du projet, infrastructure et matériel roulant, c'était bel et bien 11 G\$.

<sup>2</sup> Gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec, *Étude de faisabilité sur un train rapide Québec-Windsor*, Rapport final, août 1995.

aurait un impact quasi nul sur l'achalandage des divers modes de transport, alors que le TGV augmenterait la compétitivité de cet espace économique mieux intégré que constituerait le couple Montréal – Toronto. C'est en ajoutant ce qui suit qu'il surprend :

*« Moi, j'irais **all in** pour le TGV, quitte à ce que ça coûte 100 milliards. C'est quoi, 100 milliards, de nos jours ? Le gouvernement canadien a dépensé bien plus que ça pendant la COVID<sup>3</sup> ».*

Si quelqu'un d'aussi sérieux que M. Gagné se permet d'être frivole au sujet du TGV, je me sens à mon tour libre de l'être. À mes arguments habituels, j'ajoute donc :

- Une infrastructure TGV a une durée de vie d'au minimum 100 ans. 100 G\$ étalés sur une durée de 100 ans, cela fait tout juste 1 G\$ par année, une « pinotte » pour un pays aussi riche que le Canada;
- En m'appuyant sur le tableau ci-avant, et toujours en raisonnant sur 100 ans, investir l'équivalent de 1 G\$ par année pour procurer un avantage économique annuel de ce même montant aux voyageurs canadiens, c'est l'équivalent de construire un TGV à coût nul.

Redevenons sérieux :

- Qui, aujourd'hui, ne regrette pas que le TGV n'ait été construit en 1995, quand il n'aurait coûté que 11 G\$ ?
- Qui, en 2050, moment où le TGV aura vu son coût passer à 250 G\$, ne regrettera pas que nous ne l'ayons construit en 2025, quand son coût était d'à peine 100 G\$;
- Et qui, toujours en 2050, utilisant et appréciant le TGV depuis une quinzaine d'années, accordera de l'importance ou même se souviendra qu'en 2025, il avait coûté 100 G\$ ?

## Conclusion

En 1960, 230 M\$, c'était beaucoup d'argent. Ça aurait pu être un bon motif pour ne pas construire le réseau initial du métro :

- Qui, aujourd'hui, se soucie des 230 M\$ qu'a coûté le réseau initial du métro ?
- Imaginez ce que serait aujourd'hui Montréal – et votre propre vie pour bon nombre d'entre vous, chers auditeurs – si le réseau initial du métro n'avait pas été construit en première moitié des années 1960.

---

<sup>3</sup> Vérification faite, le fédéral avait dépensé 224 milliards au 31 décembre 2021. Source : Statistique Canada, *Dépenses du gouvernement fédéral pour les mesures liées à la COVID-19 - quatrième trimestre de 2021*

---