

Point de vue | Jean-Marc Bergevin, M. Sc. Écon., expert en analyse des politiques, Québec

Trop cher le tramway, mieux vaut le bus

On assiste depuis quelques semaines à un blitz médiatique pour faire la promotion d'un projet de tramway à Québec. Le PQ s'est engagé à financer une étude de faisabilité de 8 M\$, le PLQ ne croit pas que ce soit pertinent et l'ADQ dit peut-être. Qui a la meilleure politique?

En mars 2003, le Réseau de transport de la Capitale (RTC) publiait une étude d'opportunité et de faisabilité d'un projet de tramway. Selon cette étude, l'investissement requis serait de 650 millions \$ et il en résulterait un accroissement de l'achalandage total de 6,3 millions de déplacements par année, principalement sur les axes Métrobus qui sont déjà les mieux desservis à Québec... Le RTC prétend que le coût annuel d'exploitation du tramway serait de 14,4 millions \$. Il faut toutefois ajouter les frais d'intérêt sur la dette du tramway, environ 32,5 millions \$ par année, pour obtenir le budget total annuel de 46,9 millions \$.

UNE FRACTION DU COÛT

Avec un budget annuel d'exploitation identique, mais à un coût d'investissement bien moindre (moins de 100 millions \$), il serait possible d'acquiescer et d'exploiter 188 nouveaux autobus qui s'ajouteraient aux 496 de la flotte actuelle. En supposant que le déploiement des autobus sur de nouveaux axes Métrobus permette d'atteindre le taux moyen d'achalandage du RTC observé en 2003, 15 millions de déplacements additionnels en ré-

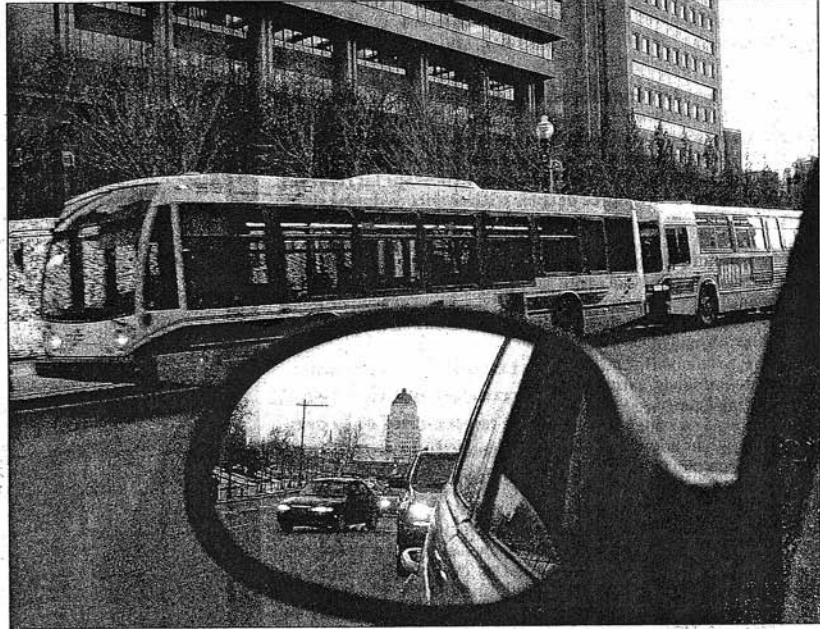
sulterait. Un impact 2,4 fois plus fort que l'achalandage projeté du tramway, et ce, pour une fraction du coût d'investissement!

Ces calculs ne prennent pas en compte l'argument massue en faveur du tramway selon ses promoteurs, celui de la réduction des gaz à effet de serre (GES). D'après le RTC, le tramway permettrait à terme d'effectuer 81 000 déplacements par jour, éliminant ainsi quotidiennement 50 000 déplacements en Métrobus et 31 000 déplacements en automobile.

TROP CHER LA TONNE DE GES

Si on fait l'hypothèse que le déplacement moyen est de 10 km, les 650 millions \$ investis dans le tramway permettraient d'éliminer 0,026 million de tonnes de CO₂ selon les paramètres publiés par Hydro-Québec — un coût de 25 000 \$ la tonne éliminée. Le scénario de 188 autobus permettrait d'éliminer environ 0,020 million de tonnes de CO₂ pour environ 4000 \$ la tonne. Pour atteindre les objectifs de Kyoto selon le PLQ, le gouvernement du Québec compte éliminer 10 millions de tonnes de GES avec un investissement de 326 M\$, au coût de 32,60 \$ la tonne — ce qui correspond à peu près à la valeur marchande du carbone à la Bourse londonienne.

Finalement, les calculs précédents reposent sur les projections de coûts effectuées pour le promoteur du projet, le RTC. Or, en moyenne, les projets publics se réalisent au double du budget initial, comme dans le cas de la réfection du Palais Montcalm, par exemple. Eh bien, si le coût du tramway de-



L'ajout d'autobus et la création de nouveaux axes Métrobus offrent de meilleures perspectives d'amélioration du service de transport en commun, et ce, à des coûts nettement plus raisonnables. — PHOTOTHÈQUE LE SOLEIL

rait atteindre 1,3 milliard \$, il serait non seulement possible d'ajouter les 188 nouveaux autobus au RTC à la place, mais on pourrait offrir gratuitement le service aux citoyens sans qu'il en coûte plus cher aux Québécois.

COÛTS PROHIBITIFS

En conclusion, les coûts du projet de tramway de Québec sont prohibitifs. En fait, l'ajout d'auto-

bus et la création de nouveaux axes Métrobus offrent de meilleures perspectives d'amélioration du service de transport en commun, et ce, à des coûts nettement plus raisonnables. Quant à l'argument des gaz à effet de serre pour justifier le tramway, il est peu convaincant. Si on doit améliorer le transport en commun, c'est pour des raisons d'accessibilité ou pour accroître la fluidité des

déplacements, pas pour la lutte contre les GES. Rien ne sert de dépenser 8 millions \$ pour une autre étude pour mesurer la viabilité du projet de tramway. L'étude d'opportunité démontre clairement que ce n'est pas socialement rentable, encore moins financièrement. Le PLQ a raison.

*Bureau d'études stratégiques et techniques en économie, Québec