



2 % moins cher au Québec

Une analyse plus approfondie du rapport de Transports Canada sur le coût des routes au Canada tranche en faveur du Québec

Étonnée à juste titre de l'affirmation de certains intervenants à l'effet que les travaux routiers coûteraient 36 % plus cher au Québec que dans le reste du Canada, l'Union des municipalités du Québec (UMQ) a demandé aux experts de la firme Les conseillers ADEC Inc. de l'accompagner dans une analyse plus poussée des résultats du rapport produit par *Applied Research Associates Inc.* (ARA), pour le compte de Transports Canada et dont la mise à jour fut publiée le 7 août 2008¹.

C'est ainsi que l'UMQ en est arrivée rapidement à l'évidence que nul ne peut conclure que les routes coûtent plus cher au Québec. Bien au contraire, selon les calculs qui suivent, elles coûteraient 2 % de moins que la moyenne canadienne lorsqu'on considère tous les éléments sur le cycle de vie des routes.

D'où vient le calcul ayant conduit à une différence de 36 % ?

Les auteurs de ce calcul n'auraient tenu compte que des données partielles recueillies sur le coût de construction des structures de chaussées en dollars annualisés².

Selon les informations obtenues, le calcul de la différence dans les coûts de construction des routes entre le Québec et le reste du Canada aurait été fait de la façon suivante :

- Ils auraient d'abord calculé la moyenne québécoise des coûts de construction de la structure de surface pour les routes de juridiction provinciale en milieu rural et urbain.
- Ils auraient ensuite établi la moyenne comparable pour l'ensemble des provinces et territoires du Canada.
- Enfin, en effectuant la différence de ces deux sommes, ils ont obtenu le fameux 36 % de différence, pourcentage en apparence défavorable au Québec.

¹ Le titre de ce rapport est : Estimation of the Representative Annualized Capital and Maintenance Costs of Roads by functional class. Revised final report and Revised Addendum TP-14743, August 7, 2008. Applied Research Associates Inc., Transports Canada.

² Ces données se trouvent à l'Annexe E du rapport de Transports Canada.



Le calcul global des coûts donne un tout autre portrait !

La construction d'une route nécessite non seulement une structure de chaussée mais aussi des ouvrages d'art et des ponts ainsi que des aménagements périphériques à la chaussée, tels le drainage, la préparation du terrain, le dynamitage, l'éclairage, les clôtures. De plus, comme le font les auteurs du rapport de Transports Canada, il faut aussi inclure les frais d'entretien et de réhabilitation majeure.

C'est l'ensemble de ces coûts qui permet de calculer le coût total d'une route sur son cycle de vie.

Malheureusement, les personnes qui ont avancé le chiffre de 36 % n'ont tenu compte que des coûts relatifs à la structure de surface de la chaussée lesquels ne représentent que le tiers des coûts totaux.

En réintroduisant comme il se doit tous les éléments de coûts, et en utilisant la même méthode de calcul, on arrive à une différence des coûts totaux entre le Québec et le reste du Canada qui est de 2 % en faveur du Québec.

En d'autres termes, le total des coûts est de 2 % moins cher au Québec que la moyenne canadienne lorsqu'on considère tous les éléments sur le cycle de vie des routes.

De plus, si on ne retient que les routes sous juridiction municipale, les mêmes données indiquent qu'il en coûterait 7 % moins cher au Québec qu'ailleurs au pays.

Les limites de la comparaison des coûts

L'étude de Transports Canada ne procède ni à une comparaison des coûts totaux ni même des coûts par composantes entre les provinces et territoires. Le ministère a fait toutes les mises en garde nécessaires à cet effet dans son communiqué de presse du 9 février dernier, en spécifiant que la comparaison des coûts de construction et d'entretien était difficile vu le manque d'uniformité des données recueillies.

Bien que nous ayons nous aussi de fortes réticences à comparer les résultats du rapport pour chaque territoire et province, nous avons tout de même établi les bonnes comparaisons qui auraient dû être faites si les « produits » de la construction étaient comparables entre eux, c'est-à-dire s'ils disposaient des mêmes éléments de coûts.

En effet, bien que les normes de conception géométrique et structurale soient uniformes au Canada, l'application de ces normes permet la réalisation de routes dont les épaisseurs et les géométries varient selon les besoins dictés par la topographie, le climat, la structure des sols, les usages, etc. Ces particularités sont bien reflétées dans l'étude de Transports Canada où apparaissent les dimensions variables des chaussées et les quantités variables de matériaux à déplacer ou à poser.

Des données à compléter pour mieux comprendre les faits

La comparaison des coûts entre les diverses juridictions dépend étroitement de la qualité des données disponibles. L'UMQ entend donc approfondir ce dossier au cours des prochains mois, en obtenant notamment la collaboration active des principaux ministères et intervenants concernés. Des comparaisons solides devraient nous permettre d'améliorer notre capacité à juger de l'efficacité des marchés et à nous assurer que les contribuables en aient pour leur argent.



UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC