

## Retour sur le 1<sup>e</sup> semestre 2025

Chronique du 16 juin 2025

Comme chaque fois, pour la dernière chronique de la saison, je vais brièvement revenir sur quelques sujets qui ont été abordés au cours des derniers mois.

### Le nouveau régime forestier

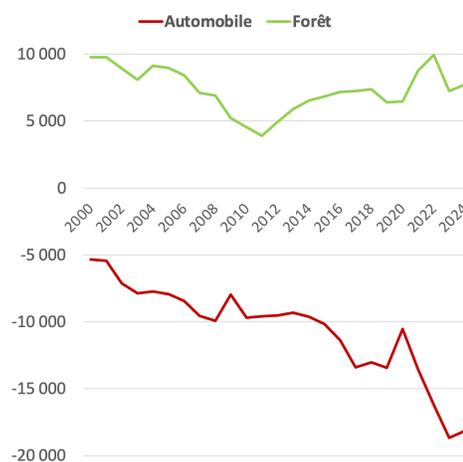
Le nouveau régime forestier proposé par le gouvernement Legault a fait couler beaucoup d'encre depuis quelques mois. On lui reproche essentiellement un penchant pro-industrie qui se traduira par une intensification de l'exploitation commerciale de nos forêts, déjà surexploitées. Pour savoir qu'en penser, je reviens à certaines réalités économiques :

- Dans ma chronique du 12 mars, je notais que la vente de **471 000** véhicules neufs au Québec en 2024 a constitué un record de tous les temps. Selon Statistique Canada, le prix global payé pour ces véhicules s'est élevé à **25,8 G\$**. En comptant les taxes, chacun de ces véhicules est revenu à **70 709 \$**. Les VUS ont pesé 86 % des ventes. Un VUS coûtant en moyenne **16 150 \$** de plus qu'une automobile, le simple fait que nous ayons massivement préféré acheter des VUS plutôt que des automobiles s'est traduit par un surcoût de **6,5 G\$...** que les Québécois ont accepté de payer, sourire aux lèvres;
- Selon le magazine **L'actualité** du 21 février 2024, le coût moyen de possession et d'utilisation d'un véhicule automobile au Québec s'élèverait à **15 720 \$** par an. Ainsi, la dépense globale imputable aux 5,6 millions de véhicules roulant sur nos routes fin 2024 totaliserait le chiffre fantastique de **88 G\$**;
- Enfin, le 16 avril, j'ai mis en lumière que l'automobile constitue le pire déficit du Québec au niveau de son commerce extérieur, moins **17 G\$** en 2024.

Ces chiffres illustrent notre insatiable boulimie de consommation automobile. Or, dans ma chronique du 16 avril, j'attirais l'attention sur le fait que les échanges internationaux ne sont pas que des écritures comptables mais des échanges de produits entre pays. En contrepartie de ce que nous achetons à l'étranger, le Québec a trois secteurs d'excellence à l'exportation : l'aéronautique, les mines et les métaux de première fusion, les produits de la forêt.

Comme le montre le graphe ci-contre, l'an dernier, l'excédent commercial net du Québec au titre des

Évolution 2000-2024 comparée des secteurs de l'automobile et de la forêt au niveau de la balance du commerce international du Québec (millions de dollars)



Source : Institut de la statistique du Québec, Officiel-CI-scian6.

produits de la forêt s'est élevé à **8 G\$**, couvrant donc moins de la moitié de notre déficit commercial dans l'automobile. La très forte progression de ce déficit au fil des ans ne nous laisse d'autre choix que de poursuivre sur la voie du saccage de nos forêts.

## TGV Québec-Toronto

Avant de quitter la politique, Justin Trudeau a promis le TGV (ma chronique du 24 février). En mars, le nouveau premier ministre du Canada Mark Carney a officialisé un contrat de conception du projet, nommé **Alto**, au montant de 3,9 G\$ avec le consortium **Cadence**, qui réunit la Caisse de dépôt et placement du Québec, AtkinsRéalis, Systra Canada, Keolis Canada, Air Canada et SNCF Voyageurs. On notera la forte présence de l'expertise française, probablement la meilleure d'Occident en ce domaine.

Si les conservateurs de Pierre Poilievre avait remporté l'élection du 28 avril dernier, ce projet serait sans doute passé à la trappe... et le tramway de Québec aurait couru un très grand danger. L'élection quasi majoritaire du gouvernement Carney a sauvé les meubles.

Il semble que cette fois, ce soit du sérieux. Mais ce n'est pas pour demain. Le consortium Cadence a 5 ans pour compléter ses travaux, ce qui nous amène à 2030. Suivra le processus d'appel d'offres et de négociation des contrats, qui devrait prendre 2 bonnes années. Ainsi, si tout va bien, c'est au printemps 2033 que les travaux de construction seront lancés, qui s'échelonnent sur une période minimale de 10 ans. Pour éviter d'inutiles déceptions, tablez sur 2045 pour votre premier Montréal-Toronto en TGV.

## ZFE abandonnées en France

Ma chronique du 5 mai dernier portait sur les **Zones à faible émissions**, les ZFE. Il s'agissait d'une réglementation complexe visant à interdire des villes françaises les véhicules polluants. En l'espèce, ce ne sont pas moins de 12,5 millions de véhicules, 32 % du parc automobile national, qui eurent été exclus des villes.

Je vous ai parlé du mouvement **Les Gueux** lancé par l'écrivain Alexandre Jardin, scandalisé que comme au moyen-âge, les habitants des villes entendaient en exclure les pauvres. Par un vote pris le **28 mai** dernier, les députés siégeant à l'Assemblée nationale ont donné raison aux Gueux et annulé le projet de ZFE.

Voyons-y une invitation à la prudence, adressée à qui serait porté à s'emballer un peu trop facilement face aux « innovations » qui surgissent inopinément un peu partout dans le monde, que ce soit en France, aux États-Unis, au Danemark ou à Singapour. Continuons de faire les choses à notre façon, une façon qui a donné de bien beaux résultats depuis une quinzaine d'années.

## Coûts des projets de transport collectif

Les auditeurs m'ont beaucoup entendu critiquer les coûts annoncés des projets de transport collectif. Je conserve un souvenir douloureux de la cabale du supposé scandale des coûts de construction du métro de Laval en première moitié de la décennie 2000, un projet qui, en fait, a égalé très exactement le coût international de l'époque, soit 150 M\$

du kilomètre. Par comparaison, je constate que personne, ni journaliste, ni analyste financier, ni « expert » d'aucune sorte, ne conteste les coûts du prolongement de la ligne Bleue du métro, 7,6 G\$ aux dernières nouvelles, ou encore le coût avancé par l'ARTM pour le Projet structurant de l'Est (PSE), soit l'extravagante somme de 18,6 G\$. S'il est un sujet sur lequel j'ai l'impression de prêcher dans le désert, c'est bien celui-là<sup>1</sup>.

Je n'ai eu de cesse de me demander à quoi pouvait tenir cette totale indifférence face à des absurdités qui crèvent les yeux. Je vais tester aujourd'hui l'**hypothèse de l'unité** :

- Si je dis qu'un projet coûte 100 M\$, comme ce fut le cas de la Place des Montréalaise, la plupart des gens vont estimer que c'est un coût élevé;
- Si ensuite je dis qu'un simple garage d'autobus a coûté 600 M\$, nombreux seront ceux qui comprendront sans autre information que c'est drôlement cher;
- Si je poursuis en disant qu'un projet dont le **coût final promis-juré** avait été fixé à tant de millions a récemment reçu une dotation supplémentaire de 1 200 M\$, ce qui est tout de même 200 M\$ de plus que le scandale de 1 000 M\$ à la SAAQ, il semble impossible que personne n'exige la moindre explication;
- Enfin, si je conclus en parlant d'un projet dont le coût sera de 7 600 M\$, d'un autre dont le coût est estimé à 18 600 M\$, les cheveux vont se dresser sur la tête de bon nombre de personnes : « **Mais pourquoi Bergeron nous parle-t-il du retour sur la Lune dans le premier cas, de l'épopée vers Mars dans le second ?** »

Je viens simplement d'exprimer les mêmes chiffres que ci-haut, suivant une unité familière à la majorité des gens, le **million**. Au contraire, bien peu de gens sont capables de visualiser le concept de **milliard**. Son utilisation peut même en induire bon nombre en erreur, qui penseront que 7,6 G\$, c'est 100 fois moins que 750 M\$, non pas 10 fois plus.

Si cette hypothèse de l'unité est juste, elle commanderait de ne plus jamais parler de milliards, mais uniquement de millions. Qu'en pensez-vous ?

## **Lion est sauvée**

Aux dernières nouvelles, **Lion** serait sauvée. À tout le moins dans un premier temps, l'entreprise se limitera à la fabrication d'autobus scolaires à son usine de Saint-Jérôme : exit donc les camions et la fabrication de batteries, exit également l'aventure américaine. La clef de la reprise de cette entreprise par des investisseurs québécois a été la confirmation par le Gouvernement du Québec qu'il maintenait les importantes subventions qui permettent aux entreprises de transport scolaire d'acquérir des autobus à motorisation électrique, subventions majorées de 165 000 \$ à 240 000 \$ l'unité.

Tous mes vœux de succès à cette nouvelle entreprise Lion.

---

<sup>1</sup> Et l'eau, sur laquelle je suis revenu dans ma chronique du 19 mai dernier