

Métro d'Anjou : quand 1 G\$, c'est du p'tit change

Chronique du 8 octobre 2019

Le lancement des travaux du prolongement de la ligne Bleue est prévu pour 2021, son inauguration pour 2026. Après avoir mis 35 ans à planifier ce prolongement, on en prendra 5 de plus pour le construire :

- Je ne manque pas l'occasion de rappeler que le réseau initial du métro, 3 lignes, 26 km de tunnels, 26 stations, incluant la traversée du fleuve Saint-Laurent ajoutée en cours de travaux, a été **PLANIFIÉ ET CONSTRUIT** en 6 ans.

Pourtant, le prolongement du métro à Anjou, contrairement au **pont Samuel de Champlain** ou au **Réseau Express Métropolitain**, ne comporte aucun enjeu particulier :

- S'il y a une chose que nous savons faire, c'est bien de construire du métro;
- D'autant qu'entre les boulevards St-Michel et Des Galeries d'Anjou ne coule aucune rivière, ni en surface, ni souterraine;
- Si bien que l'on pourrait presque qualifier ce projet de **banal**.

Ceci étant, je voudrais insister aujourd'hui sur la question des coûts.

Voyage au bout de la déraison

2,0 G\$: Déjà, en première moitié des années 2000, alors que je travaillais à l'AMT et que le métro de Laval était en construction, une équipe de la STM oeuvrait au prolongement à Anjou. À la faveur de mes échanges épisodiques avec certains membres de l'équipe, j'appris que l'on tablait sur un coût de projet de l'ordre de 2 G\$. Ce à quoi je répondais, mi rieur :

- C'est deux fois et demie le coût de Laval, pour des projets très semblables :
 - 5,5 km de tunnels à creuser dans les 2 cas;
 - 4 stations au projet de Laval (incluant Henri-Bourrassa), 5 à celui d'Anjou.
- Puisque vous invoquez la traversée de la rivière Des Prairies pour justifier les coûts et la durée des travaux du projet Laval, permettez que je pose cette question :
 - *Où est la rivière entre les boulevards Saint-Michel et Des Galeries d'Anjou ?*

On me répondait par ce très énigmatique : « **Vers Anjou, nous allons construire le métro du XXI^e siècle** ». À force de picosser, j'ai fini par en identifier deux caractéristiques :

- Les **quais seront centraux**, plutôt que latéraux. Soit, mais qu'est-ce que ça change ?
- Les quais seront équipés de **portes palières**. Compte-tenu du faible achalandage prévu à ces 5 stations, ce sont bien les dernières qui justifieraient cet équipement !
- Sans compter que j'étais outré que l'on **qualifie implicitement d'arriéré notre métro** non seulement tel qu'il existe depuis 1966 mais encore tel que l'on était à ce moment même en train de le prolonger à Laval.

2,5 G\$: En 2012-2013, j'ai siégé au CA de la STM. Désormais, quand il était question du prolongement d' Anjou, sur lequel les experts de la STM travaillaient plus que jamais, c'était 2,5 G\$ que l'on évoquait comme coût de projet.

Je n'ai pu m'empêcher de revenir à la charge On m'a ressorti l'énigmatique *Métro du XXI^e siècle*, en me disant que l'on ne pouvait m'en dire plus, mais – Oh la la ! – que je tomberais en bas de ma chaise quand le projet serait dévoilé.

3,3 G\$: En 2017, le chiffre officiel passa à 3,3 G\$. En novembre de cette année, j'ai publié un **premier article** dans La Presse montrant combien ce montant était excessif :

- Si l'État avait vraiment cette somme à dépenser, je suggérais d'y aller plutôt d'un réseau TCFL¹ long de 65 km;
- Un réseau TCFL 12 fois plus étendu que les 5,5 km du métro d'Anjou.

3,9 G\$: En 2018, nouveau bond des coûts, à 3,9 G\$. Constatant que les chefs de tous les partis politiques reprenaient ce chiffre, lequel risquait de se retrouver noir sur blanc dans leurs plateformes – ce qui fut le cas – dans le cadre de la probable campagne électorale d'automne (le vote a effectivement été tenu le 1^e octobre), je décidai en avril de publier un **second article** dans La Presse pour les mettre en garde :

- Bien mal m'en prit. Permettez à cet égard que je cite Antigone, de Sophocle, 441 av. J.C. : « *Personne n'aime le messager porteur de mauvaises nouvelles* ».

4,5 G\$: En mai 2019, l'absurde fut poussé plus loin par l'annonce d'un coût porté à 4,5 G\$.

5,0 et plus G\$: Enfin, le 18 août dernier, en commission parlementaire, le ministre des Transports François Bonnardel a réagi avec véhémence quand on lui apprit que la facture monterait encore suite aux contestations juridiques des expropriations prévues au projet :

- 5,0 G\$ pour 5,5 km de métro, cela correspond à **910 M\$ / km**;
- Soit **près de 6 fois les 156 M\$ / km**, tout compris, du prolongement vers Laval.

Les explications de la STM

Suite à la publication de mon article d'avril 2018, la STM a tout de même été sommée de s'expliquer. Le problème, c'est que ses arguments sont hautement discutables :

- Minimiser les coûts d'**acquisition de terrains**, de gré à gré ou par expropriation, a toujours été une règle absolue lors des phases antérieures du métro. Pour le projet Anjou, on ouvre les vannes en prévoyant pas moins de **450 M\$** à ce chapitre :
 - Sans compter qu'avec les contestations juridiques annoncées, ce pourrait être des centaines de millions de plus.

¹ **TCFL** pour **Transport collectif ferroviaire léger**. Il s'agit de ma traduction du **Light rail transit (LRT)** américain, selon moi bien mal rendue par **Système léger sur rails (SLR)**.

- On annonce **757 M\$** au double titre de la « **Provision pour risques** » et de la « **Marge pour mode de réalisation** », un maigre million de plus que les 756 M\$ du prolongement vers Laval (sans les stationnements et débarcadères d'autobus) :
 - « Provision pour risques », « Marge pour mode de réalisation » : il serait déplacé que je dise sur les ondes de Radio-Canada ce que je pense de cette sorte de jargon.
- On ajoute **617 M\$** au titre de coûts de **financement**, ce qui modifie la méthode habituelle d'évaluation et brouille les comparaisons entre projets;
- On ajoute enfin **600 M\$**, au motif que si l'AMT, maître d'œuvre du projet de Laval, n'avait pas à payer de **taxes** puisqu'il s'agissait d'un organisme gouvernemental, ce ne sera pas le cas de la STM, maître d'œuvre du projet d'Anjou.

Tenons-nous en à deux comparables

Le **Réseau Express Montréalais (REM)**, présentement en construction:

- 3 km de tunnels, du Technoparc Saint-Laurent à l'aéroport P.E.T.;
- 4 stations souterraines, McGill, Édouard-Montpetit, Marie-Curie et Aéroport P.E.T.;
- Le coût du projet, si l'on tient compte des investissements transférés à d'autres parties, avoisinera 7 G\$;
- Soit **105 M\$ / km**, pour un réseau de 67 km et 26 stations;
- Incluant le matériel roulant, est-il pertinent d'insister.

La ligne **Eglinton Crosstown**, à Toronto, également présentement en construction :

- Ligne **TCFL** longue de 19 km, soit 10 km en tunnels et 9 en surface;
- 25 stations, dont 12 en souterrain et 13 en surface;
- Coûts récemment revus à 5,3 G\$, soit **279 M\$ / km**;
- Incluant le matériel roulant, insisterai-je à nouveau.

Tant qu'à être dans la démesure...

Pont Samuel de Champlain : les 4,5 G\$ du projet incluent l'exploitation du pont et son entretien durant une période de 30 ans. Ce qui n'est pas prévu pour Anjou.

REM : les 7,0 G\$ du projet incluent le matériel roulant, ce que ne fait pas le projet d'Anjou.

Appliquées au métro d'Anjou, on peut grossièrement estimer que ces deux particularités valent 500 M\$ chacune :

- Pourquoi se priverait-on de les ajouter aux coûts du projet ?
- Lesquels passeraient dès lors à 6,0 G\$, soit plus de **1 G\$ ferme du km et par station**;

- Ce qui autoriserait à nous vanter de **construire le métro le plus cher du monde**, de battre à ce **jeu du toujours plus cher** les métropoles mondiales que sont Londres, New-York et Hong-Kong !

J'ai eu l'occasion de faire de vive voix cette démonstration à Philippe Schnobb, président du conseil de la STM : il ne l'a pas trouvée drôle.

Conclusion

Il y a 20 ans, le politique **sous-évaluait** grossièrement le coût d'un projet, ce qui était la condition pour qu'il soit accepté par la population.

Aujourd'hui, le politique **surévalue** grossièrement le coût d'un projet, ce qui est devenu la nouvelle condition pour qu'il soit accepté par la population :

- On jongle avec les centaines de millions et même les milliards comme s'il s'agissait de simple argent de poche.

Il demeure néanmoins, en dernière analyse :

- Qu'en première moitié des années 2000, le coût international d'un prolongement de métro tournait autour de 150 M\$ / km, ce qui appelait un coût de projet de l'ordre de **800 M\$ à Laval** ;
- Qu'aujourd'hui, ce même coût international s'élève à 250 M\$ / km, ce qui appelle un coût de projet de l'ordre de **1,5 G\$ à Anjou**.

Quand CDPQ-Infra a constaté que le REM était plus cher qu'elle l'avait initialement estimé, elle a réduit la portée de son projet pour en réduire les coûts.

Quand Régis Labaume a constaté que son projet Tramway était plus cher qu'initialement estimé, il en a réduit la portée pour en réduire les coûts.

Finalement, le Gouvernement du Québec ne devrait-il pas retirer à la STM la maîtrise d'œuvre du prolongement du métro à Anjou pour la confier à CDPQ-Infra ou à Régis Labaume, au choix ?