

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

Métro de Laval : quand 1 M\$, c'était de l'argent

Chronique du 6 octobre 2020

Mon intention est de vous parler du prolongement du métro à Anjou, sous l'angle des coûts annoncés de ce projet. J'estime utile de commencer par nous mettre en contexte en comparant Anjou à Laval, de façon à montrer combien les choses ont changé en moins de 15 ans, ce qui explique ces deux titres de chroniques :

- Métro de Laval : quand 1 M\$, c'était de l'argent
- Métro d'Anjou : quand 1 G\$, c'est du p'tit change

L'énigme du kilomètre manquant

Allons-y d'abord d'une anecdote savoureuse.

Le prolongement du métro à Laval fut annoncé par le premier ministre Lucien Bouchard **mercredi le 7 octobre 1998**, au sortir de la séance du Conseil des ministres. Il s'agissait à l'évidence d'une annonce électorale, en vue du scrutin qui serait tenu le 30 novembre.

En 1998, j'étais consultant au ministère de la Métropole. **Vendredi le 2 octobre**, en fin de journée, un appel téléphonique est entré au ministère en provenance du cabinet du premier ministre, nous informant que celui-ci comptait annoncer le prolongement du métro à Laval dès le mercredi suivant.

Vous devinez que vers 16h, un vendredi, il ne reste plus beaucoup de monde dans un ministère. De fait, nous n'étions que 2 sur place : un fonctionnaire en titre, dont je n'ai pas ici à divulguer le nom, et moi-même, qui avais le statut de consultant.

Il faut saisir l'état de quasi panique dans lequel nous nous sommes retrouvés :

- La description technique et les coûts du projet devaient être acheminés au Comité interministériel de Montréal pour sa séance du **lundi 5 octobre**, puis au Conseil des ministres du 7 octobre;
- Or personne n'avait jamais travaillé au prolongement à Laval à partir de la branche Est de la ligne orange (station Henri-Bourassa):
- Depuis 10 ans, c'est au prolongement à partir de la branche Ouest (station Côte-Vertu) que la STM s'était consacrée.

Un appel téléphonique fut placé à la STM, maître-d'œuvre de tout projet de métro, pour leur annoncer la nouvelle et l'échéancier de livraison :

- On nous informa qu'il ne restait presque plus personne sur place, que tous les experts du métro étaient déjà rendus à leur chalet.
- La STM disposait d'à peine 2 jours pour rapailler son monde et concevoir le projet.

Voulant gagner du temps, l'interlocuteur de la STM nous posa la question la plus élémentaire qui soit :

- Quelle est la distance entre la station Henri-Bourassa et la future station terminus Montmorency ?
- Le fonctionnaire et moi avons déroulé une carte et mesuré : **4,2 km.**
- L'état d'urgence était tel que, les jours suivants, tous en sont restés à cette mesure.

Le problème, c'est que l'échelle au bas de la carte utilisée était erronée. Nous le savions et avons déjà commandé au fournisseur une nouvelle carte. Nous aurions dû mettre immédiatement la carte fautive à la poubelle... ce que nous n'avons pas fait. Quand l'appel est entré de Québec, nous étions dans un état d'empressement tel que ce « **détail** » de l'échelle erronée de la carte que nous utilisions nous a échappé.

Après que l'erreur eut été constatée et corrigée, les médias se sont unanimement gaussés de ces imbéciles de fonctionnaires incapables de mesurer une distance sur une carte :

- Les auditeurs le savent maintenant : **l'un de ces imbéciles, c'était moi.**

Le supposé scandale des coûts du métro de Laval

Venons-en au vif du sujet. Je vous vends tout de suite la mèche :

- Il n'y eut aucun scandale avec le métro de Laval.

Rappelons d'abord que le prolongement du métro impliquait le percement de 5,2 km de tunnels et la construction de 4 stations, 3 à Laval, en plus du doublement de la station Henri-Bourassa. La traversée de la rivière Des-Prairies constituait également un enjeu.

169 M\$: Ce fut le premier coût annoncé le soir même de la l'annonce du projet par le premier ministre Lucien Bouchard, se fondant sur un linéaire de 4,5 km.

269 M\$: Coût corrigé, dès que l'on s'est rendu compte qu'un kilomètre manquait :

- Dès ce moment, on commença à critiquer le coût excessif du métro de Laval.

379 M\$: Chiffre de **juin 2000**, annoncé par le ministre des Transports **Guy Chevrette** :

379 M\$, bis : en **août 2002**, pour démentir une rumeur que ce sera 200 M\$ plus cher, le nouveau ministre des Transports, **Serge Ménard**, confirme que le plafond des coûts demeurerait bel et bien à 379 M\$:

- On m'avait à cette occasion demandé, à titre de responsable des analyses stratégiques à l'AMT, de produire une opinion technique confirmant ce coût de 379 M\$;
- J'ai répondu que j'étais disposé à produire une telle opinion, mais que le coût que j'y ferais figurer serait 750 M\$;
- Car tout le monde savait, parmi ceux qui connaissaient un tant soit peu le sujet, que le coût international de ce type de projet était à ce moment de 150 M\$ / km.
 - Devant ma réaction, on m'a simplement dit de laisser faire.

570 M\$: Moins d'une année plus tard, en **mai 2003**, un nouveau ministre des Transports, **Yvon Marcoux**, annonce ce nouveau chiffre.

809 M\$: La vraie valeur du projet Laval sort enfin, en **juin 2004**, suite au rapport qui avait été commandé par le gouvernement au **vérificateur général du Québec** :

- Ce rapport a définitivement établi que le métro lui-même coûterait **756 M\$**, auxquels il faut ajouter **53 M\$** pour la construction de 2 000 espaces de stationnements et des débarcadères d'autobus aux trois stations;
- Le coût au km s'établit donc à **145 M\$** si l'on considère le seul métro, à **156 M\$** si l'on inclut les stationnements incitatifs et les débarcadères.

C'est peu dire que les médias se sont alors déchaînés, jusqu'à dire que le scandale du métro de Laval serait **pire que celui du Stade olympique**. J'ai été particulièrement peiné de l'article publié le 26 août 2004 par Claude Picher, chroniqueur économique à La Presse, que je tenais en estime. Jugez-en :

- *« Le scandale du métro de Laval est en train de prendre des proportions hallucinantes. (...) Le désastre est d'autant plus désolant (...) Le plus révoltant, c'est que cet inadmissible gaspillage de fonds publics (...) Le projet a été marqué par toute une panoplie d'horreurs : magouille, dissimulation, tripotage de chiffres (...) graves erreurs de jugement (...) Un gâchis sur toute la ligne... »*

Votre serviteur s'est dit qu'il y avait tout de même des limites à dire et écrire n'importe quoi. J'ai pris l'initiative, le 21 septembre 2004, de publier un article dans Le Devoir titré **Métro de Laval : il n'y a pas de scandale**, dont phrase clef était:

- *« Le métro de Laval coûte 809 M\$ parce qu'il vaut 809 M\$: que peut-il y avoir de scandaleux à ce qu'un projet coûte ce qu'il vaut ? »*

Serez-vous surpris d'apprendre que sitôt arrivé au bureau, ce 21 septembre 2004, j'ai reçu la visite d'un membre de l'équipe métro qui, les larmes aux yeux, m'a dit :

- *« Merci d'avoir mis fin au supplice que nous vivions depuis des années ».*

Conclusion

Nous venons de voir qu'il y a 15 ans, le politique **sous-évaluait** grossièrement le coût d'un projet, condition pour qu'il soit accepté par la population. Nous verrons dans une prochaine chronique sur le prolongement à Anjou que c'est aujourd'hui l'inverse.

Petit détail pour finir, qui sera également utile pour la chronique sur Anjou :

- Chaque fois que j'avais l'occasion de croiser un membre de l'équipe métro, je m'étonnais de la lenteur des travaux, qui ont duré 5 ans (mars 2002 à avril 2007);
- *« C'est que la traversée de la rivière Des Prairies constitue un enjeu technique énorme »,* me répondait-on... alors que 40 ans plus tôt, c'est le fleuve Saint-Laurent que l'on avait traversé en 3 ans, en plus d'y construire une station au beau milieu ?
- Aujourd'hui, pour justifier les coûts d'Anjou, on ose affirmer que la traversée de la rivière Des Prairies n'était aucunement un enjeu.