

Ligne Bleue : retirer le projet à la STM

Chronique du 25 mai 2021

En avril dernier, le Gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont créé un **Groupe d'action** sur le prolongement de la ligne bleue jusqu'à Anjou.

Les deux motifs justifiant le Groupe d'action sont l'articulation du métro à la future ligne Lacordaire du REM de l'Est et la dérive constatée au niveau des coûts de projet.

Depuis toutes ces années qu'elle travaille au prolongement vers Anjou, **la STM a pris ses aises sans jamais regarder à la dépense**. Ce qui a conduit aux chiffres faramineux évoqués aujourd'hui, soit plus de 6 G\$ pour un projet, à première vue, simple et modeste.

Au sein du **Groupe d'action**, le MTQ, le ministère de la Métropole, la Société québécoise des infrastructures (SQI) la Ville de Montréal et l'ARTM tentent essentiellement de convaincre la STM d'élaguer son projet pour en diminuer les coûts. **Selon les échos que j'en ai, la STM freine des 4 fers**.

Je m'invite aujourd'hui à la discussion au sein du **Groupe d'action**, lequel devra remettre son rapport fin juin prochain.

Dérive des coûts

Rappelons ce que fut la progression des coûts du prolongement du métro vers Anjou :

- **2 G\$** en première moitié des années 2000, quand j'étais à l'AMT;
- **2,5 G\$** en 2012, alors que je siégeais au CA de la STM;
- **3,3 G\$** en 2017. Le 20 novembre, je publie un premier article dans La Presse pour dénoncer ce chiffre prohibitif;
- **3,9 G\$** en 2018. Il s'agissait alors de « **l'avant-projet définitif** » Le 31 mars, je publie un second article dans La Presse, soutenant bien sûr la même thèse.
- **4,5 G\$** en mai 2019. Chiffre officiel du « **projet de référence** ».
- **5,0 G\$** en août 2020. Évoqué en commission parlementaire, ce chiffre soulève l'ire du ministre des Transports François Bonnardel;
- **6,1 à 6,6 G\$** en août 2020. « **Projet de référence révisé** » par la STM¹.
- **Jusqu'à 7 G\$**. Estimation en date d'aujourd'hui, compte-tenu que plusieurs postes de dépense ont augmenté au cours de la dernière année, comme on le verra.

¹ STM, *Prolongement de la ligne bleue du métro, Rapport d'analyse de scénarios de réalisation*, 14 août 2020 – révision 00. Ce rapport donnait suite à la demande du gouvernement formulée trois semaines plus tôt, le 23 juillet 2020.

Est-il nécessaire de préciser que les derniers chiffres correspondent à plus de **1 G\$ par station ou par kilomètre** ? Le prolongement vers Anjou décrocherait ainsi la palme du métro le plus cher jamais construit dans le monde.

Expliquer cette dérive des coûts

Pour démontrer le caractère totalement déraisonnable, absurde même, des chiffres que nous venons de voir, je m'en tiendrai à 3 postes de dépense.

a) 1 Milliard \$ et plus d'honoraires professionnels

Le **Bureau de projet** de la ligne Bleue est à l'œuvre depuis juin 2019. Officiellement, 200 personnes y travaillent, plutôt 300 à 350 selon certaines sources :

- Je n'arrive pas à comprendre pourquoi l'on aurait besoin d'autant de monde, et aussi longtemps, pour un projet à la fois techniquement simple et plutôt modeste.

Le **projet de référence** prévoyait 682 M\$ au titre des honoraires professionnels. Une année plus tard, le **projet de référence révisé** annonçait 1 005 M\$.

b) 1 Milliard \$ et plus de contingences et provisions

Des contingences sont prévues pour tout projet. Au **projet de référence révisé** d'août 2020, la STM fixe les contingences et provisions pour risques à 1,2 G\$, à 1,4 G\$ même si l'on compte la provision supplémentaire ajoutée en lien à la COVID². Aujourd'hui, en août 2021, les 1,5 G\$ ont assurément été dépassés :

- S'il y a une chose que l'on sait évaluer et construire à Montréal, c'est bien du métro. Nul besoin de prévoir des taux élevés de contingences.
- Quel risque le prolongement à Anjou court-il, un projet simple par comparaison à la traversée du fleuve dans les années 60 ou de la rivière des Prairies récemment ?

Soit dit en passant, 1,5 G\$ de contingences et provisions pour risques... c'est deux fois le coût total du prolongement du métro à Laval !

c) 1 Milliard \$ et plus d'expropriations

Initialement évalué à 300 M\$, le coût des acquisitions immobilières était passé à 462 M\$ à l'étape du **projet de référence** (mai 2019), montant auquel fut ajouté 330 M\$ au **projet de référence révisé** (août 2020). Le président de la STM, Philippe Schnobb, confirmait récemment que « *Là, on est rendu au dessus de 1 milliard* »³.

- De un, il n'est pas dans la mission de la STM de prétexter la surchauffe du marché pour distribuer des centaines de millions de dollars en gains de capital à une poignée de propriétaires immobiliers ;
- De deux, par principe, aucun stationnement incitatif ne devrait juxter une station de métro sur le territoire de Montréal;

² STM, op.cit., tableau 8, p. 29.

³ Interrogé par Jean-Sébastien Cloutier, Téléjournal de 18 h, Radio-Canada, 22 avril 2021.

- De trois et enfin, la Ville de Montréal et l'ARTM ont toutes deux demandé à la STM de retirer les stationnements incitatifs du projet⁴.

Recommandation

Considérant que :

- La STM a fait preuve de son incapacité et/ou absence de volonté de réviser le projet de la ligne Bleue dans le but d'en ramener les coûts à un niveau raisonnable;
- À la base, ce projet consiste en la construction de 5,5 km de tunnels et de 5 stations dotées chacune d'un édicule d'accès;
 - Toute autre composante à ce projet – édicule d'accès secondaire, terminus d'autobus, garages et ateliers en tête de ligne, stationnement incitatif, ou autre – ne doit être considérée que si son impact sur les coûts est minime;
- La comparaison entre le prolongement de la ligne Bleue à Anjou et celui de la ligne Orange à Laval, inauguré en 2007, demeure pertinente autant sous l'angle de la portée du projet que des coûts :
 - **Portée** : un peu plus de 5 km de tunnels dans les deux cas, 4 stations (incluant Henri-Bourassa) et la traversée de la rivière Des Prairies pour Laval, 5 stations sans contrainte géographique pour Anjou;
 - **Coûts** : **809 M\$** à Laval, soit **756 M\$** pour le métro lui-même et **53 M\$** pour trois débarcadères d'autobus et 2 000 espaces de stationnement. Au kilomètre, c'est **145 M\$** pour le métro, **156 M\$** avec les débarcadères et stationnements incitatifs.
- La limite à ne pas dépasser pour prolonger le métro jusqu' à Anjou est de **2,5 G\$** :
 - Ce qui est **le triple** des coûts de Laval;
 - Et **le double** du coût international moyen actuel.
- Enfin, avec le nouveau **CHUM** et le nouveau **pont Samuel-de-Champlain**, la preuve fut faite que de confier la conception et la réalisation d'un grand projet public à une partie externe peut être une option avisée autant en termes de qualité globale du projet que de respect des délais de réalisation et des coûts.

Je recommande que le Gouvernement du Québec :

- 1) Retire le prolongement de la ligne Bleue à la STM;
- 2) Fixe les coûts de ce projet à un maximum de 2,5 G\$;
- 3) Offre à CDPQ-Infra de le réaliser;
- 4) En cas d'impossibilité de CDPQ-Infra, lance un appel d'offre international pour la conception et la réalisation du projet, comme cela vient tout juste d'être fait à Montréal avec succès pour deux projets d'envergure similaire.

⁴ Ville de Montréal, *Prolongement de la ligne bleue du métro : propositions pour relever les défis qui freinent le projet*, Janvier 2021, p. 6.