

Ligne Bleue : coût officiel à 7,6 G\$

Chronique du 2 septembre 2024

Il y a 10 jours je vous parlais des nouveaux coûts publiés à titre non officiel du projet de prolongement de la Ligne Bleue vers Anjou : 8 milliards de dollars (G), dont 1,1 G\$ dans le cadre d'un contrat accordé au groupe Pomerleau visant l'excavation du tunnel ainsi que de 3 des 5 futures stations.

Vendredi 23 août, une annonce officielle fut faite par le Bureau de projet : ce sera 7,6 G\$ pour le coût total du projet, dont un contrat de 1,27 G\$ au groupe Pomerleau.

Le contrat Pomerleau porte sur le percement de 8 km de tunnels et l'excavation d'au moins 3 des 5 stations¹. Comme je l'ai déjà précisé, cela inclut les travaux de bétonnage visant à étayer et sécuriser les tunnels et les futures stations. À ce stade, ce seront autour de 50 % des travaux de construction qui auront été réalisés.

Il est étonnant de constater combien les **coûts de construction** pèsent peu lourd sur le total annoncé des coûts de projet, soit tout au plus un tiers :

Annonce non officielle à 8,0 G\$: $1,1 \text{ G\$} \times 2 \div 8 \text{ G\$} = 27,5 \%$

Annonce officielle à 7,6 G\$: $1,27 \text{ G\$} \times 2 \div 7,6 \text{ G\$} = 33,4 \%$

J'ai eu l'occasion de faire remarquer qu'avec le REM, CDPQ-Infra réalise le grand projet de transport collectif le moins cher d'Amérique du Nord. CDPQ-Infra a récidivé le printemps dernier en coupant par deux les coûts du tramway de Québec (à projets similaires). Croyez-vous vraiment que chez CDPQ-Infra, les travaux de construction ne pèsent qu'un quart à un tiers du total des coûts de projet ?

En fait, c'est la façon dont depuis une vingtaine d'années le gouvernement du Québec exige que soient établis les coûts de projet qui pose problème. Regardons-y de plus près.

Les coûts historiques montréalais

Montréal a une grande expérience en construction de métro. De 1962 à 1987, tout au long de 35 années, nous en avons construit de façon quasi ininterrompue. En 1998, le premier ministre Lucien Bouchard a annoncé le projet vers Laval, qui fut inauguré en 2007.

Je n'ai pas souvenir de quelque atermolement que ce soit au niveau de la conception des projets et de la réalisation des travaux. Une fois que le GO ! était donné, les ingénieurs et travailleurs du Québec se mettaient à l'ouvrage et livraient le produit attendu dans les temps impartis. Tout tournait aussi rondement du côté financier, les coûts montréalais

¹ Nombre non précisé dans l'annonce du 23 août.

tombant pile-poil au niveau des comparatifs internationaux, essentiellement européens. Incluant en ce qui concerne le projet le plus récent, celui de Laval : la cabale des coûts a dans ce cas exclusivement résulté d'une stratégie politique défailante.

Au tableau qui suit, les coûts du prolongement de la Ligne Bleue sont évalués à la lumière de cet « **historique montréalais** ». Depuis des années, j'évalue la valeur de ce projet à 3 G\$. Le chiffre apparaissant au tableau est à peine plus élevé :

- Constatons notamment que la construction pèse 80 % du total;
- CDPQ-Infra n'a jamais publié le détail de ses coûts de projet. Je mettrais toutefois ma main au feu que les travaux y pèsent autour de ce même 80 %.

Prolongement de la Ligne Bleue : comparaison entre le Groupe d'experts (voir source) et l'historique montréalais quant à la façon d'évaluer les coûts de projet

	Groupe d'experts		Historique MTL	
	(millions)		(millions)	
Transactions immobilières	1 157,6 \$	16,7%	120,0 \$	3,8%
Honoraires professionnels	801,4 \$	11,6%	500,0 \$	15,6%
Construction	2 273,7 \$	32,8%	2 540,0 \$	79,4%
Autres frais	40,5 \$	0,6%	40,0 \$	1,3%
Sous-total	4 273,2 \$	61,7%	3 200,0 \$	100%
Contingences et risques	1 579,2 \$	22,8%		
Sous-total	1 579,2 \$	22,8%		
Taxes	285,9 \$	4,1%		
Frais de financement à court terme	144,1 \$	2,1%		
Frais de financement à long terme	635,1 \$	9,2%		
Sous-total	1 065,1 \$	15,4%		
TOTAL	6 921,5 \$	100%	3 200,0 \$	100%

Source : *Ligne Bleue, Rapport du groupe d'experts* (ARTM, STM, Ville de Montréal, SQI, MTQ)
Section 1.3.6, page 13, 6 juillet 2021

La folle nouvelle manière d'évaluer les coûts

Nous ne connaissons pas le détail item par item du nouveau total annoncé à 7,6 G\$. En fait, le MTQ et les autres corps publics impliqués sont très réticents à divulguer la structure de leurs coûts de projet. Pour la Ligne Bleue, à ma connaissance, cela ne fut fait qu'au *Rapport du groupe d'experts*, à l'été 2021. Et encore, plusieurs lignes ont été caviardées, ne donnant qu'un seul chiffre pour la réserve mode de réalisation, la réserve risques, les contingences et les autres dépenses. On constate par ailleurs qu'au début de cet exercice les coûts étaient estimés à 6,9 G\$, montant que le Groupe d'experts a ramené à 6,4 G\$, chiffre officiel qui a circulé les trois années suivantes :

- Cette différence des chiffres n'a toutefois pas ici d'importance, puisque c'est à la structure des coûts que nous nous intéressons. Examinons-la item par item.

Transactions immobilières

Le souci de limiter les acquisitions foncières au plus faible montant possible a toujours été une priorité lors des phases antérieures de construction du métro. C'est pourquoi :

- 5 stations ont été construites dans des parcs (Angrignon, Jolicoeur, Henri-Bourassa, Préfontaine, Jean-Drapeau);
- 3 autres l'ont même été dans des cimetières (Sauvé, Savane, Langelier);
- Les terrains vagues étaient aussi très recherchés (Montmorency, Concorde, Cartier, Lasalle, l'Assomption, Champ-de-Mars, Place d'Armes);
- L'on a également jouté les infrastructures autoroutières (Crémazie, Namur, George-Vanier, Lucien-Lallier... comme cela sera fait avec la future station A-25).

À la lumière de tous ces précédents, je considère que les 1,2 G\$ d'acquisitions foncières de la Ligne Bleue constituent une faute professionnelle de la part des planificateurs.

Honoraires professionnels

Faire vivre un **Bureau de projet** abondamment doté en personnel durant plusieurs années, ça coûte combien ? À cet égard, la comparaison avec CDPQ-Infra, une toute petite équipe, s'impose.

Mode de réalisation, contingences, risques et autres dépenses

Tout cela est intégré dans les prix chargés par les attributaires des contrats de réalisation, tel celui avec le Groupe Pomerleau, qui pèse environ la moitié des coûts de construction. Dès lors, cette rubrique à composantes multiples n'a plus lieu d'être.

Taxes

Les taxes ne sont pas un coût, mais une simple opération comptable de retour partiel de l'argent investi par les gouvernements dans le projet. Il s'agit donc à nouveau d'une rubrique qui n'a pas lieu d'être.

Frais de financement

L'usage veut que les deux composantes, à court et long terme, soient consolidées à la fin du projet, pour ne laisser qu'une charge à long terme.

Les frais de financement à long terme procèdent d'une logique distincte :

- L'on ne veut plus savoir combien a coûté le projet **au Jour 1** de son inauguration;
- Mais bien quels sont les engagements financiers à long terme, usuellement 30 ans, que prennent les pouvoirs publics en s'impliquant dans le projet.

En matière de saine gestion des fonds publics, ce second ordre de préoccupation est légitime. Mais alors, l'exercice devrait être fait jusqu'au bout, car il manque au calcul :

- Le système de **contrôle des trains**, d'une valeur de 566 M\$, qui a été retiré du projet Ligne Bleue pour réapparaître sous la forme d'un projet distinct, accepté par Québec;
- Les **rames supplémentaires** requises, à quelque chose comme 25 M\$ l'unité. Je considère irrecevable l'argument de la STM à l'effet que cet investissement n'a pas à être pris en compte puisque les rames ont déjà été achetées, à la faveur du plus récent contrat de rames AZUR;
- Puisque l'on parle d'une évaluation sur 30 ans, il faudrait également prendre en compte sur ce même horizon les coûts dits de « **maintien de l'actif** », volet infrastructure et volet matériel roulant;
- Enfin, en Occident, contrairement à l'Asie, l'opération d'un système de transport collectif est déficitaire. Les pouvoirs publics doivent d'une façon ou d'une autre couvrir les **déficits d'opération**, toujours sur une durée de 30 ans.

Je répète que dès lors qu'il est réalisé sans rien omettre, un tel calcul sur 30 ans des engagements financiers à long terme pris par les corps publics impliqués dans un projet procède d'un honorable souci de bonne gestion des fonds publics :

- Sauf que cela est d'une autre nature que l'évaluation des coûts du projet;
- En conséquence, la pratique récente consistant à inclure les coûts de financement aux coûts de projet est une erreur méthodologique.

Conclusion

Je critique, je critique. Mais dans le fond, je suis heureux que les travaux de prolongement de la Ligne Bleue soient enfin lancés. Comme je l'ai fait en 2007 à Laval, j'ai très hâte de découvrir les 5 nouvelles stations de la Ligne Bleue en 2031.

