

Hôtel de Ville, Tramway Québec, PUM

Chronique du 17 juin 2024

Nous venons de vivre une très grosse semaine d'actualités. Le programme est chargé : ne perdons pas de temps.

Hôtel de Ville rénové

La première fois qu'il en fut question au comité exécutif, on parlait d'un projet à 25 M\$ qui durerait autour d'une année. Finalement, la rénovation de l'Hôtel de Ville aura coûté 211 M\$ et requis 5 ans de travaux. Je vous entends crier au scandale !

Vous avez tout faux. L'Hôtel de Ville de Montréal est le second édifice historique le plus important du Québec, après l'Assemblée nationale. Repenser et remettre à neuf un tel bâtiment est forcément une entreprise de grande ampleur, qui mérite d'être conduite avec toute la rigueur et le talent requis.

Moi qui ai bien connu l'ancienne version de l'Hôtel de Ville – caverneux et sentant le moisi – je puis vous confirmer que le résultat est somptueux. On ne sera plus gêné d'y accueillir des Personnalités. Quant aux Montréalais et Montréalaises, ils peuvent être fiers de la nouvelle mouture de leur Maison des Citoyens. Quant aux soupçons de scandale :

- Il faut bien comprendre **la relation entre valeur et coût**. Il y a légitime odeur de scandale quand le coût d'un projet est nettement supérieur à sa valeur, définie suivant des critères objectifs. Dans le cas qui nous occupe, le projet a coûté 211 M\$ parce qu'il valait 211 M\$;
- Le même raisonnement vaut pour la durée des travaux. Ils ont pris 5 ans parce qu'un travail aussi ample et soigné ne pouvait être accompli en moins de 5 années.

En passant, j'ai cru comprendre que le fameux balcon serait désormais dénommé **Balcon du discours**. Remarquez le singulier : de fait, ce balcon est réputé pour un discours bien particulier qui y fut déclamé en début de soirée, le 24 juillet 1967.

Trêve donc de tournage autour du pot : que ce balcon soit officiellement baptisé **Balcon Charles De Gaulle**.



En ce qui a trait aux coûts du réseau tramway, et tel que je le prévoyais, CDPQ-Infra les a bel et bien réduits de moitié concernant la portion Québec, bien que l'antenne Québec-Lévis augmente significativement la moyenne du réseau pris dans son ensemble.

Tramway de Québec : comparaison des coûts de projets de la Ville de Québec et CDPQ-Infra

	Longueur			Stations			Coûts		
	(km) Surface	(km) Souterrain	(km) Total	(n) Surface	(n) Souterrain	(n) Total	(millions)		
							Total	Par station	Au km
Ville de Québec (Note 1)	17	2	19	27	2	29	8 969 \$	309 \$	465 \$
CDPQ-Infra (Note 2)	28	7	35	39	4	43	10 930 \$	254 \$	312 \$
Québec	26	2	28	38	2	40	7 060 \$	177 \$	252 \$
Québec-Lévis	2	5	7	1	2	3	3 870 \$	1 290 \$	553 \$

Note 1 : Le projet annoncé par la Ville à 8,4 G\$ a été majoré de 569 M\$ afin d'inclure la fourniture du matériel roulant (rames tramway, garages et autres matériels), puisque les chiffres avancés par CDPQ-Infra incluent ces coûts.

Note 2 : Le linéaire étant approximativement le double du projet de la Ville de Québec, l'on doit considérer que le matériel roulant représente dans ce cas environ 1,1 G\$ de la facture.

Source : CDPQ-Infra, *Plan directeur de mobilité Circuit intégré de transport express (CITÉ)*, 11 juin 2024

Il n'y a rien là qui doit surprendre. CDPQ-Infra a simplement évalué les coûts suivant la méthode recommandée par Marco Chitti (**coût « propre » du projet**) autant que par votre serviteur (**total des coûts du projet au jour 1 de sa mise en service**).

Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM)

L'administration Plante a présenté vendredi dernier son **projet de PUM**. Nous aurons largement l'occasion d'en reparler puisque ce **projet** sera soumis à l'OCPM, pour adoption formelle par le conseil municipal de la Ville dans un an environ. Suivra la révision de leurs règlements d'urbanisme par chacun des 19 arrondissements. Ce n'est donc pas avant 18 mois environ que ce PUM produira ses pleins effets.

Au stade actuel, je vais me limiter à deux commentaires.

Manque d'ambition

La mairesse Plante est fière d'annoncer que **200 000** logements seront construits à Montréal d'ici 2050. Or, au cours des 25 dernières années (2019 à 2023, inclusivement), il s'en est construit **180 000**... et Dieu sait que ça n'a pas toujours été de bonnes années.

Par déduction, considérant 1,5 personnes par logement, la mairesse Plante envisage **300 000** nouveaux habitants à Montréal sur ce même horizon 2050. Or, au cours des 25 dernières années, la ville de Montréal en a gagné **308 000**.

Bref, il n'y aurait pas plus ni d'habitants, ni de mises en chantier de logements au cours des 25 prochaines années qu'il n'y en a eu ces 25 dernières années. Est-ce que ça vaut vraiment la peine d'autant se casser la tête pour un si timide résultat attendu ?

Quand j'en ai fait la remarque aux présentateurs, lors du *briefing* technique de vendredi dernier, l'on m'a répondu que l'on s'était fondé sur le plus récent scénario démographique prévisionnel de l'ISQ, celui de 2022. C'est ici que se situe l'erreur. Jugez-en :

- En 2019, l'ISQ, constatant l'embellie démographique de l'agglomération montréalaise, lui prédisait une population de 2 322 000 habitants en 2041;
- En 2022, cette même ISQ, constatant cette fois combien la COVID avait été cruelle pour Montréal, ne lui accordait plus que 2 088 000 habitants en 2041;
- En trois ans à peine, l'ISQ a donc soustrait 234 000 habitants à Montréal, et ce, non pas sur l'horizon 2050, mais bien 2041.

On croit erronément que l'ISQ regarde vers l'avenir. En fait, c'est tout le contraire : elle a les yeux fixés sur le rétroviseur, vers le passé, et encore, le passé tout récent; elle n'est pas la locomotive, mais le wagon de queue :

- Comme Montréal a gagné 90 000 habitants l'an dernier, attendez-vous à ce que l'automne prochain, quand elle produira son scénario démographique 2024, elle accorde plusieurs centaines de milliers d'habitants supplémentaires à Montréal.

Le propre de la fonction politique est de concevoir le scénario d'avenir désiré, puis mettre en oeuvre les moyens de l'atteindre. Croyez-vous vraiment que je me suis soucié de l'ISQ quand j'ai fixé les cibles de 50 000 habitants supplémentaires au centre-ville en 2030, 100 000 en 2050 ?

200 km de tramways

C'est là l'hameçon auquel tous les analystes ont mordu. En fait, il y a déjà plusieurs mois que ce chat était sorti du sac : voir à cet égard ma chronique *Les ambitions transport collectif de Montréal*, du 3 avril dernier.

Rappelez-vous : en y ajoutant les projets de métro et de SRB, j'évaluais ce vaste programme à **38 G\$** sur la base des coûts européens (ou CDPQ-Infra), contre **134 G\$** si l'on persiste à utiliser la façon ridicule de compter des dernières années.

Je suis du même avis que Marco Chitti, qui était dans ce studio mercredi dernier : ce sera beau si Montréal compte 50 km de réseau tramway en 2050.