

Un PSE à 36 milliards !!!

Chronique du 4 septembre 2023

Le coût pharaonique – 36 milliards de dollars (G\$) – du *Projet structurant de l'Est*, le PSE, a été rendu public le 1^{er} juillet, quelques jours seulement après le début de ma pause estivale au 15-18 : si vous saviez combien je me suis senti frustré de ne pouvoir vous livrer mes commentaires à chaud.

Bien sûr, chers auditeurs, vous avez beaucoup lu et entendu sur le sujet au cours des deux derniers mois. C'est pourquoi je vais me limiter à ce qui, à mes yeux, constitue l'essentiel à ce moment-ci de la réflexion sur l'avenir du transport collectif dans l'est de l'île de Montréal. Ce qui nécessitera deux chroniques, celle d'aujourd'hui et celle de mercredi.

Ai-je été surpris ?

C'est en janvier que le groupe de travail (ARTM, STM, MTQ, Ville de Montréal), créé huit mois plus tôt (mai 2022) a rendu public son **Rapport intérimaire** sur le **Projet structurant de l'Est**. J'y ai consacré ma chronique du 1^{er} février 2023. En considérant uniquement le **Scénario de référence** (23 km de longueur et 23 stations), j'ai commis cette prédiction, dont je cite la version rédigée :

« **La facture pourrait atteindre 20 milliards de dollars** ».

Souvenez-vous, chère Annie, que vous aviez paru surprise et quelque peu dubitative face à l'ampleur de ce chiffre. Or, non seulement avais-je ciblé le bon ordre de grandeur, mais encore fait montre d'un excès de prudence :

- Dans la **Version définitive** du **Rapport du groupe de travail**, daté du 30 juin, ce même scénario de référence est évalué à **22,8 G\$**;
- C'est en évaluant plusieurs scénarios de prolongement, au-delà donc du scénario de référence, que le Groupe de travail arrive à des coûts variant de 30 G\$ à 42,9 G\$, pour finir par recommander un projet à **36 G\$** (35,9 G\$ en fait), projet illustré en annexe.

Alors non, je n'ai pas été surpris par ces chiffres mirobolants.

J'étais à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) au moment de la construction du prolongement de la ligne orange à Laval, de 2003 à 2007. L'hystérie qui prévalait alors au niveau des coûts de ce projet, coûts jugés exorbitants, me conduisit à cette réflexion :

- Il y a 20 ans, **un million de dollars** (1 M\$), c'était de l'**argent**;
- Aujourd'hui, **1 milliard de dollars** (1 000 M\$), c'est du **p'tit change**... ce qui vaut pour le prolongement de la ligne bleue du métro autant que pour le PSE.

Comparaison des coûts de projets

Je prouverai rapidement ici ce que je viens tout juste d'avancer.

Chacun sait que pour savoir si l'on paie trop cher un quelconque bien ou produit, il faut comparer les prix. C'est la même chose avec les projets de transport collectif. Le petit tableau qui suit, dont le détail est produit en annexe, démontre que strictement sous l'angle financier, nous sommes nettement au-delà de ce qui est raisonnable dans le cas des 36 G\$ annoncés comme coûts du PSE.

Comparaison entre cinq grands projets en cours de modes guidés de transport collectif

Coût par kilomètre de voies		Coût par station	
REM	120 M\$	REM	308 M\$
Grand Paris Express	260 M\$	Eglinton Crosstown	365 M\$
Eglinton Crosstown	480 M\$	Grand Paris Express	619 M\$
PSE	1 060 M\$	Ligne Bleue	1 400 M\$
Ligne Bleue	1 170 M\$	PSE	1 715 M\$

Source : voir tableau détaillé en annexe

N'ayez crainte. Dès que l'on en saura plus sur les coûts révisés du tramway de Québec, je me ferai un devoir de les ajouter à cet échantillon.

Pour combien d'utilisateurs déjà ?

La version définitive du rapport du groupe de travail évalue à **24 600 l'achalandage** du PSE en pointe du matin (PPAM), en 2036. Ce qui permet d'évaluer à environ **35 000** le nombre quotidien d'utilisateurs du PSE¹ :

Question 1 : Est-il raisonnable d'investir 36 G\$ pour un si faible nombre d'utilisateurs, en l'occurrence **1 M\$ pour chacun** d'entre eux.

Poursuivons. Les études de CDPQ-Infra, reprises par l'ARTM, évaluent à 81 % la part des usagers actuels des transports collectifs qui constitueront l'achalandage du PSE. Il va de soi que passer des poussifs autobus au mini-métro proposé par l'ARTM représenterait une importante amélioration qualitative pour les usagers actuels. Encore que la mise en service récente du REM a permis de constater que la problématique des **rabattements forcés** des circuits d'autobus vers le REM mécontente nombre d'usagers.:

Question 2 : Cette amélioration, au moins pour la plupart des usagers, vaut-elle vraiment 36 G\$? Ne serait-il pas possible d'améliorer la situation de ces 81 % d'usagers actuels du transport collectif pour beaucoup moins cher ?

¹ Le ratio (PPAM+PPPM) / 24 H calculé à partir des données de l'Enquête Origine-Destination la plus récente, celle de 2018, donne le chiffre de 39 678, arrondi à 40 000. En considérant que les passagers hors pointes utiliseront eux aussi le PSE à l'aller et au retour, le nombre minimal d'utilisateurs du PSE serait de 32 000, majoré à 35 000 par simple convention.

Ce qui nous amène au **GRAAL** recherché par tous les projets structurants de transport collectif, à savoir le **transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs**. En l'occurrence, nous disent les études, les utilisateurs du PSE seraient représentés à hauteur de 19 % par d'anciens automobilistes, soit tout de même 6 200 personnes. Ne vous réjouissez pas trop vite, car il y a un piège :

- Cela est conditionnel à l'aménagement de 2 000 espaces de stationnement incitatifs aux têtes de lignes;
- Les 2 000 utilisateurs de ces espaces de stationnement, que l'on qualifie de **bimodaux**, n'auraient pas du tout renoncé à l'automobile;
- Au contraire, ils profiteraient de cet accès facilité au cœur de Montréal pour déménager encore plus loin, jusqu'à la nouvelle limite correspondant au fameux 60 minutes maximum de temps de déplacement;
- Rappelez-vous ce que j'ai déjà dit à cette antenne : les stationnements incitatifs construits aux têtes de lignes des modes structurant de transport collectif, historiquement les trains de banlieue, auxquels s'ajoutent désormais les REM et PSE, sont de puissants moteurs d'étalement et même d'hyper-étalement urbain;
- Ainsi, les véritables transferts de l'automobile au transport collectif qui résulteraient d'un PSE à 36 G\$ ne seraient **plus au nombre de 6 200, mais bien 4 200**;
- Pour info, ces 4 200 représentent **0,9 %** des quelques 462 492 déplacements par automobile (24 H, sans retours : Enquête O-D 2018) de la zone d'étude de l'ARTM.

Question 3 : Accepteriez-vous, chers auditeurs, d'investir **9 M\$ chacun pour convaincre 4 200 automobilistes** de migrer vers les transports collectifs ?

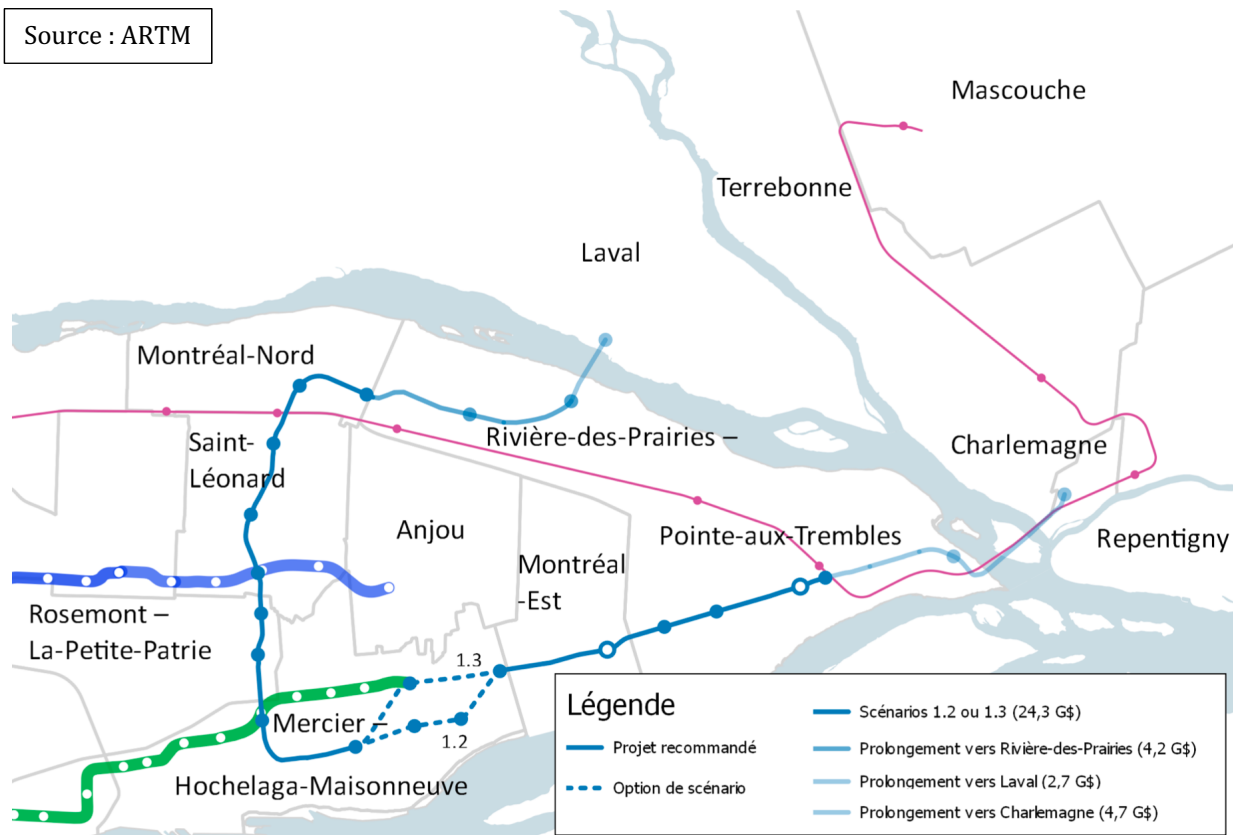
Conclusion

À sa face même, la proposition d'un PSE à 36 G\$, correspondant à un investissement par usager de l'ordre de 1 M\$ chacun, ou encore de 9 M\$ l'unité pour susciter un nombre très limité de transferts modaux de l'automobile vers le transport collectif, **cela est totalement déraisonnable**.

Je n'ai rien dit là de très original puisque c'est le constat **quasi unanime** qui fut fait par les Québécois, à commencer par le premier ministre François Legault, dès l'annonce de ce chiffre renversant. J'ai parlé de **quasi unanimité** en référence à la **maire Plante**, qui, elle, maintient contre vents et marées son appui au PSE.

Reste à savoir ce que l'on pourrait faire d'autre pour révolutionner le transport collectif au bénéfice des habitants de l'Est de Montréal. C'est ce que nous verrons mercredi.

Source : ARTM



Comparaison des coûts de projets de transport collectif urbain

	Longueur			Stations			Coût
	(km) Surface	(km) Souterrain	(km) Total	(n) Surface	(n) Souterrain	(n) Total	(millions) Total
REM 1	59	8	67	22	4	26	8 000 \$
	Coût moyen au kilomètre		120 M\$				
	Coût moyen par station :		308 M\$				
Eglinton Crosstown	8	11	19	12	13	25	9 100 \$
	Coût moyen au kilomètre		480 M\$	Note : inclut le matériel roulant et l'entretien du système durant 30 années			
	Coût moyen par station :		365 M\$				
Grand Paris Express	20	180	200	4	76	84	52 000 \$
	Coût moyen au kilomètre		260 M\$				
	Coût moyen par station :		619 M\$				
Projet structurant Est	0	34	34	0	21	21	36 000 \$
	Coût moyen au kilomètre		1 060 M\$	Note : Coût moyen pour le transfert			
	Coût moyen par station :		1 715 M\$	de 4 200 personnes de l'auto au TC			9 \$
Prolongement Ligne Bleue	0	6	6	0	5	5	7 000 \$
	Coût moyen au kilomètre		1 170 M\$	Note : N'inclut ni le matériel roulant, ni l'entretien du système, ni les futurs déficits annuels d'opération			
	Coût moyen par station :		1 400 M\$				