

Du métro de Laval à la rue Notre-Dame

Dans son éditorial du 20 février 2009, M. Pratte conclut avec justesse que les politiciens ne semblent pas avoir appris de la saga du Métro de Laval. Il affirme que le ministère des Transports « devrait être en mesure de prévoir... les imprévus » (sic).

Le 20 novembre 2007, la ministre des Transports présente la modernisation de la rue Notre-Dame comme un « projet final ». Le maire de Montréal parle alors d'un « projet ficelé ». Pourtant, les consultations publiques sur l'intégration urbaine du projet restent à réaliser. Tout comme le métro de Laval, les plans et devis sont incomplets. L'évaluation des sols est fragmentaire. Des détails pour les politiciens mais des essentiels pour les ingénieurs.

Le 750 M\$ annoncé par la Ministre est en dollars 2007 alors que le budget pour les routes est de 1,7 G\$. Aujourd'hui il atteint 3,7 G\$, créant une pression sur les prix d'environ 30 %. Un autre détail, quoi!

Enfin, tout comme pour le métro de Laval, la quasi-totalité de l'ingénierie est réalisée à fort prix par deux firmes de génie-conseil. Il n'y a qu'un seul ingénieur du gouvernement affecté au projet.

Qui blâmer alors? Les politiciens faisant des annonces prématurées et ajoutant au projet sans ajouter au budget? L'armée d'ingénieurs du secteur privé? Ou l'unique ingénieur du gouvernement affecté au projet? Poser la question c'est y répondre.