26 avril 2007, Laval

Allocution à l'occasion de l'inauguration des trois stations de métro à Laval

Distingués invités,

Mesdames, Messieurs,

J'étais à New York au début du mois et je suis tombé sur un article du New York Times dont le titre était *Is that Finally the sound of a 2nd Ave. Subway?* Ce qui pourrait se traduire par *Est-ce finalement le bruit du métro de la 2^e avenue?*

Je vous raconte la petite histoire du métro de la 2^e avenue. La ville de New York annonce son intention de construire une ligne de métro le long de la 2^e avenue pour mieux servir le East Side et le Bronx. Il s'agit d'un projet de 99 millions \$. Nous sommes le 30 août 1929 ! La grande crise reporte le projet. On en reparle en 1951, mais il y a plus urgent à faire.

Le projet renaît en 1968. Et on procède à une première pelletée de terre en 1972. Le chantier est ouvert, cette fois, c'est la bonne. La facture est alors rendue à 1 milliard \$. Mais les travaux sont interrompus trois ans plus tard, en 1975, parce qu'il n'y a plus d'argent.

Avril 2007, on annonce la relance des travaux. Le projet est plus petit. 4 stations. Mais pas la facture : 3,4 milliards \$. Mise en service 2013. Tous les projets d'infrastructure publique ont leur petite histoire.

Je vous raconte ceci pour dire une chose : nous pouvons être fiers du prolongement du métro de Montréal vers Laval. Nous pouvons être reconnaissants envers les femmes et les hommes qui l'ont bâti. Les Québécois, et tout spécialement la population de Montréal, de Laval et de la Rive-Nord, doivent dès maintenant s'approprier ce métro. Il a été construit pour eux et pour leurs enfants. Il a été construit pour l'avenir d'un Québec qui croit dans sa métropole, qui croit dans le transport en commun, qui croit dans le développement durable.

En ce jour d'inauguration, il faut remettre les pendules à l'heure. La facture finale de 745 millions \$ est inférieure de presque 60 millions \$ au budget fixé en 2004. Ce projet a été réalisé à un coût de 143,2 M \$ /km. C'est 22 % moins cher que la moyenne internationale. Ce projet a été finalement réalisé à un coût très concurrentiel.

Pourtant, rappelons-nous en 1998, à quel point ce projet est mal parti. L'administration précédente n'avait pas prévu à ses budgets les sommes nécessaires pour mener ce projet correctement à terme.

En 2003, les cinq candidats libéraux de la région de Laval se sont engagés avec moi à exercer le leadership nécessaire pour réussir ce projet. Et surtout, pour en assurer une gestion rigoureuse et transparente. C'est ce que nous avons fait.

Au terme de ce projet, je crois que nous avons eu raison de dire aux Québécois le coût réel de ce projet. C'est essentiel pour que pour que les citoyens puissent débattre de façon éclairée des choix de leur gouvernement. C'est essentiel aussi pour ne pas tirer de mauvaises conclusions.

Je veux que les Québécois soient fiers du prolongement du métro de Montréal vers Laval. Ce projet, c'est la preuve que nous avons le talent et l'expertise pour faire aussi bien, sinon mieux que les autres. Notre métropole abrite tout le savoir-faire pour relever le défi de la concurrence dans le domaine des infrastructures publiques comme dans tous les autres.

Je tiens à féliciter toute l'équipe de l'AMT et son président-directeur général, M. Joël Gauthier, pour la rigueur de sa gestion. Mes félicitations également à M. Trudel et à tous les employés de la STM qui sauront assurer un service de qualité aux nouveaux usagers.

Je salue messieurs les maires Vaillancourt et Tremblay pour leur collaboration dans ce projet métropolitain.

Et c'est avec fierté et émotion que je déclare officiellement ouvertes les stations de métro Cartier, de La Concorde et Montmorency!