

Ouest

[Alberta](#)
[Colombie-Britannique](#)
[Yukon](#)
[Manitoba](#)
[Saskatchewan](#)

Ontario

[Nord de l'Ontario](#)
[Ottawa](#)
[Toronto](#)
[Windsor](#)

Québec

[Abitibi-Témiscamingue](#)
[Bas-Saint-Laurent](#)
[Côte-Nord](#)
[Estrie](#)
[Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine](#)

Gatineau

[Mauricie-Centre-du-Québec](#)
[Grand Montréal](#)
Québec
[Saguenay-Lac-Saint-Jean](#)

Acadie

[Île-du-Prince-Édouard](#)
[Nouveau Brunswick](#)
[Nouvelle-Écosse](#)
[Terre-Neuve-et-Labrador](#)

[ACCUEIL](#) | [SOCIÉTÉ](#) | [QUÉBEC](#)

Laurentienne : Labeaume prévient le MTQ de ne pas gonfler les chiffres

PUBLIÉ LE JEUDI 19 MAI 2016 À 18 H 35 | Mis à jour le 19 mai 2016 à 19 h 45

Reportage de Marie-Maude Poiribriand sur l'élargissement de l'autoroute Laurentienne.

Moins de 24 heures après avoir présenté son projet d'élargissement de l'autoroute Laurentienne devant le ministre des Transports, Régis Labeaume prévient le gouvernement de ne pas tenter de gonfler les estimations de coûts de la Ville pour le faire avorter.

Pour le maire de Québec, les gouvernements ont souvent une réponse toute prête quand vient le temps d'écarter un projet d'infrastructure. « Tu dis qu'il coûte plus cher que ce que la Ville avait prévu, dit-il. On connaît le truc. »

Régis Labeaume affirme que son administration a fait ses devoirs et que le réaménagement proposé est mûrement réfléchi.

Avare de détails sur le plan de la Ville, le maire a seulement laissé filtrer qu'il concerne la portion entre les rues George-Muir et du Roi, dans les deux directions, soit un segment d'une douzaine de kilomètres.

L'élargissement annoncé par le gouvernement concerne seulement un segment de quatre kilomètres au nord du boulevard Louis-XIV, en direction sud.

Les fonctionnaires de la Ville ont toutes les compétences nécessaires pour évaluer la faisabilité d'élargir une autoroute provinciale, affirme le maire.

« C'est de l'asphalte, du béton, c'est toutes sortes d'affaires. Il n'y a pas de différence. On connaît ça aussi. »

— Régis Labeaume, maire de Québec

Régis Labeaume ajoute avoir en main une évaluation précise de l'achalandage de l'autoroute Laurentienne.

Il croit que la Ville de Québec a prouvé avec la construction de l'amphithéâtre qu'elle pouvait mener un chantier d'importance à terme et qu'elle n'a rien à envier aux experts du ministère des Transports.

« Eux autres, ils n'auraient pas été capables de construire un amphithéâtre à 365 millions », avance-t-il.

Malgré ces commentaires, Régis Labeaume s'est montré satisfait des discussions qu'il a eues avec le ministre des Transports mercredi soir. Il a parlé d'une [rencontre productive](#).

Le maire a promis de rendre public rapidement le plan proposé par la Ville.

Vers un futur pont Champlain



SLR et pont Champlain : l'achalandage gonflé pour favoriser un train?

Mise à jour le jeudi 29 janvier 2015 à 15 h 59 HNE

707 PARTAGES      

Des prévisions d'achalandage gonflées? Reportage de Marie-Maude Denis

Exclusif - Radio-Canada a obtenu un rapport du ministère des Transports qui laisse entendre qu'on aurait fait des prévisions d'achalandage beaucoup trop optimistes pour justifier une technologie pour le transport sur rails sur le nouveau pont Champlain. Le rôle de Bombardier et de SNC-Lavalin dans les études de l'AMT soulève aussi des questions.

Un texte de Marie-Maude Denis et de Martyne Bourdeau   de l'émission Enquête

Nous avons découvert qu'à la suite d'un appel d'offres, l'Agence métropolitaine de transports (AMT) a confié pendant des années plusieurs aspects de ses études à un consortium formé notamment de Bombardier et de SNC-Lavalin, qui ont un intérêt évident à soumissionner pour obtenir le contrat.

L'ancien chef de Projet Montréal Richard Bergeron, qui siège désormais au comité exécutif de la Ville de Montréal, s'interroge.

« Comme ils [Bombardier] ont l'expertise dans toutes les technologies, comment se fait-il qu'on soit tombé sur la plus chère? »

— Richard Bergeron, [conseiller municipal](#)

SLR ou métro de surface?

Contrairement au métro de surface, comme le Skytrain de Vancouver, le système léger sur rail (SLR) peut partager une voie avec d'autres modes de transport. On désigne aussi le SLR par les noms de trolleybus ou de tramway, selon l'American Public Transportation Association.

Quant au tram-train, c'est un tramway qui compte plus d'une voiture, et qui peut circuler à la fois en milieu urbain ou sur une voie qui lui est dédiée.

Le projet à l'étude par l'AMT ressemble plus à un véhicule lourd sur rail, puisqu'il prévoit des voies d'où sont exclus d'autres véhicules. Ce moyen de transport nécessite généralement des investissements plus élevés. On utilise également les termes métro de surface, trains surélevés

ou encore transport rapide sur rail.

Bombardier et SNC-Lavalin nous ont répondu que c'est l'AMT qui a dicté le choix technologique, et que plusieurs fournisseurs peuvent répondre aux critères qu'ils ont recommandés. Bombardier précise qu'un comité d'experts validait la neutralité des recommandations.

Mais les spécialistes que nous avons consultés y voient une pratique inacceptable. François Pépin, ingénieur retraité de la Société de transport de Montréal (STM), fait partie du nombre.

« C'est une pratique condamnable parce qu'une firme qui va participer à la réalisation du projet éventuellement comme fabricant du matériel roulant vend une technologie. Ces firmes-là devraient être exclues des études en amont. C'est certain que pour la population en général, il y a définitivement apparence de conflit d'intérêts », estime-t-il.



Depuis 15 ans, les gouvernements ont fourni 40 millions de dollars à l'AMT, qui à ce jour en a dépensé 22 millions pour étudier le SLR. Des études ont mis de l'avant un système calqué sur le Skytrain de Vancouver. Un métro de surface automatisé, beaucoup plus cher que des trains plus légers.

Le gouvernement lui-même a contribué à la confusion. Voici la photo que le ministère des Transports a remise aux journalistes en 2013 pour illustrer le SLR. Il s'agit du MGM CityCenter Shuttle, à Las Vegas. Un train relié par câble qui peut parcourir un maximum de 3 km, donc inutile pour traverser le pont Champlain.

MGM CityCenter Shuttle, Las Vegas

Document du MTO, avril 2013

Justaparc25

« Le SLR dont on nous parle, c'est une structure, malgré son nom, qui est assez lourde. C'est un train qui devra circuler dans des voies dédiées, parfois surélevées, parfois sous terre. Donc les infrastructures qu'on devra construire pour permettre à ce SLR de circuler sont importantes. »

— Jacques Roy, professeur titulaire au Département de gestion des opérations logistiques à HEC Montréal

Voici un extrait du reportage d'Enquête au sujet des différents modes de transports. Explications entre autres de l'ingénieur à la retraite François Pépin :

Pour voir la vidéo sur votre appareil mobile, cliquez ici.

93 documents d'étude et 0 train

- Depuis 1999, Québec a consacré 40 millions de dollars - dont la moitié a été dépensée à ce jour - pour 93 documents d'étude, dont 59 à l'Équipe SLR métropolitain, un consortium formé notamment de Bombardier et de SNC-Lavalin.
- La dernière étude de l'AMT, réalisée par AECOM en 2013 et rendue publique par La Presse en 2014, précise que son « mandat se situe ainsi au niveau des études préparatoires, en amont des études d'avant-projet ».

Des prévisions d'achalandage surestimées

Au-delà du conflit d'intérêts potentiel et du choix de la technologie, on peut se demander si l'AMT a surestimé l'achalandage pour justifier un métro de surface. Une étude de 2013, commandée par l'agence de transports, prédit que d'ici 2061, le nombre d'usagers du transport en commun va plus que doubler avec un SLR sur le pont Champlain.

« Pour prendre une image très simple, si on double l'achalandage du transport collectif actuellement, c'est la moitié des usagers, ben il n'y aura plus personne en auto sur le pont. C'est très surprenant. »

— François Pélissier, ingénieur rebattu de la STM

Or, le ministère des Transports du Québec a fait examiner cet automne les prévisions de l'AMT par un comité d'experts indépendants. Le verdict est sans appel. « Nous estimons que le scénario de demande optimiste mis de l'avant par l'AMT [...] n'est pas réalisable, et que le scénario conservateur est probablement surévalué. » Les experts concluent que certaines études de l'AMT « visent à entériner un choix technologique ».

La conclusion de leur rapport est accablante : les prévisions d'achalandage de l'AMT « ne peuvent même pas permettre de prendre une décision éclairée sur le choix du mode de transport à privilégier sur le pont Champlain ».



VERS UN FUTUR PONT CHAMPLAIN >

À lire aussi : Allégations de corruption contre Bombardier en Corée du Sud

[ACCUEIL](#) | [JUSTICE ET FAITS DIVERS](#)

L'ex-président de la Société des ponts fédéraux accusé d'avoir été corrompu par SNC-Lavalin

PUBLIÉ AUJOURD'HUI À 11 H 56 | Mis à jour à 12 h 21

L'ex-président de la Société des ponts fédéraux accusé d'avoir été corrompu par SNC-Lavalin

L'ex-président de la Société des ponts fédéraux Michel Fournier vient d'être accusé d'avoir reçu des pots-de-vin de SNC-Lavalin dans le cadre d'un important contrat qui avait été accordé à la firme d'ingénierie pour la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier.

Après une enquête de plus de deux ans, la GRC a indiqué mercredi qu'elle a arrêté M. Fournier en compagnie de sa conjointe, Judith Barkley Fournier, après avoir mené une perquisition dans leur résidence de Victoria, en Colombie-Britannique, mardi.

Ils ont tous deux été accusés de blanchiment d'argent et de recyclage des produits de la criminalité. M. Fournier devra aussi répondre à des accusations de fraude envers le gouvernement et d'abus de confiance.

Ils ont été libérés sous promesse de comparaître et reviendront en cour le 26 septembre, au palais de justice de Montréal.

Selon la GRC, les paiements à M. Fournier ont été effectués « au moment où le contrat était accordé à SNC-Lavalin [en tant que membre du Groupement SMDB] pour des réparations au pont Jacques-Cartier ».

L'accusé était alors président-directeur général de la Société des ponts fédéraux et président du conseil d'administration de la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée.

M. Fournier a été chef de cabinet de Jean Chrétien à l'époque où ce dernier était chef de l'opposition officielle, au début des années 1990. M. Chrétien l'a nommé à la Société des ponts fédéraux lorsqu'il est devenu premier ministre du Canada.

L'émission *Enquête* avait révélé en février 2014 qu'une somme de 1,2 million de dollars avait été déposée dans un compte en Suisse que M. Fournier avait ouvert après que le contrat de réfection de 127 millions de dollars eut été accordé à SNC-Lavalin.

L'argent avait été versé par l'entreprise Promotag, une agence commerciale régulièrement engagée par la firme de génie SNC-Lavalin.

La justice suisse laissait entendre que 4 millions de dollars avaient été versés au total dans ce compte, surnommé Zorro.

Interrogé à ce sujet, M. Fournier avait d'abord nié détenir un compte en Suisse, avant de soutenir qu'il avait ouvert le compte pour une belle-sœur, aujourd'hui décédée.

Avec les informations d'Anne Panasuk