

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'écartier 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

Justepicard

« 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 :