



© 2025 La Presse inc. Tous droits réservés.
Le présent document est protégé par les lois
et conventions internationales sur le droit
d'auteur et son utilisation est régie par ces
lois et conventions.

news-20250417-LAA-da95eba45c9435beb9a9f241357c3f8d

Nom de la source

La Presse+

Type de source

Presse • Journaux

Périodicité

Quotidien

Couverture géographique

Provinciale

Provenance

Montréal, Québec, Canada

Jeudi 17 avril 2025

La Presse+

• p. ACTUALITÉS_16

• 938 mots



Québec met la main à la poche pour le troisième lien

Attribution d'un important contrat d'ingénierie

Gabriel Béland

La Presse

Québec - Le projet de troisième lien du gouvernement Legault n'a pas encore de trace ni de budget, mais sa facture est bien tangible. Elle vient de gonfler un peu plus avec l'attribution d'un important contrat d'ingénierie de 46 millions de dollars.

Ce contrat est le plus important jamais accordé par Québec pour préparer la réalisation d'un nouveau lien entre la capitale et Lévis.

« C'est un contrat majeur », note Nicolas Vigneault, porte-parole du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). « C'est le premier projet majeur du ministère en mode entièrement collaboratif, alors il fallait être bien accompagné. »

Le contrat intitulé « Soutien en ingénierie dans le cadre du projet de nouveau lien interrives entre Québec et Lévis » a été attribué le 25 février dernier au consortium Parsons-Artelia-Hatch, association d'entreprises canadiennes et française.

Quel rôle ce groupe va-t-il jouer ? Il doit accompagner le MTMD tout au long du

processus de conception et de réalisation du troisième lien, jusqu'à la clôture.

Le triumvirat doit notamment aider Québec à « identifier la meilleure solution pour l'implantation d'un nouveau lien dans le corridor sélectionné ». Il devra aussi aider l'État dans « l'estimation des coûts » de ce nouveau pont entre Québec et Lévis.

Les entreprises qui bâtiront le futur pont seront choisies lors de l'appel de propositions à la mi-2026.

Les réactions ne se sont pas fait attendre. La députée libérale Marwah Rizqy a écrit sur X : « Alors que la cote de crédit du Québec est abaissée et que la vermine et les rongeurs élisent domicile à l'hôpital Maisonneuve-Rosemont... la CAQ sort son chéquier pour le 3 elien ! »

Le député péquiste Joël Arseneau a, quant à lui, qualifié de « scandaleux » ce contrat dans le contexte économique actuel.

De son côté, la Coalition de l'Est, qui regroupe une centaine d'élus et d'acteurs économiques des deux côtés du fleuve, s'est réjouie de la nouvelle. « Ça veut



Les ministres Jonatan Julien et Geneviève Guilbault ont rencontré des citoyens lors d'une séance d'information sur le troisième lien, le 26 février dernier.

PHOTO EDOUARD PLANTE-FRÉCHETTE, ARCHIVES LA PRESSE

dire qu'on s'en occupe et que le projet avance. Maintenant, il reste juste à choisir le corridor à l'est des centres-villes ! », plaide Alain Vallières, porte-parole de la Coalition.

Déjà 36 millions dans l'aventure

Ces nouvelles sommes s'ajoutent aux 36 millions déjà dépensés dans plusieurs contrats liés au troisième lien depuis 2018. Cette année-là, la Coalition avenir Québec (CAQ) a pris le pouvoir en promettant de construire un nouveau lien entre Québec et Lévis.

Or, il est difficile d'avoir le portrait exact du total des sommes déjà engagées dans ce projet abandonné puis ressus-

citée. C'est que les 36 millions déjà dépensés et ce nouveau contrat de 46 millions n'incluent pas les sommes dépensées à l'interne par le MTMD. Son bureau de projet du troisième lien a déjà compté 11 ressources et près de 50 collaborateurs parmi les fonctionnaires.

Le gouvernement avait estimé en 2021 à près de 10 milliards le coût d'un tunnel entre les deux rives. Un an plus tard, il révisait sa copie et proposait plutôt deux tunnels, un bitube, avant d'abandonner le projet de nouvelle autoroute en 2023.

En juin 2024, les experts de CDPQ Infra arrivaient à la conclusion qu'un troisième lien n'était pas justifié pour améliorer la mobilité dans la région de Québec. Ils s'inquiétaient aussi des problèmes de congestion causés par ce nouveau lien sur la Rive-Nord.

Le gouvernement Legault a toutefois décidé de relancer le projet. La ministre des Transports, Geneviève Guilbault, estime qu'il est « irresponsable d'avoir un seul lien pour le transport des marchandises dans l'est du Québec ».

« Si un jour le pont Pierre-Laporte devait fermer [...] il n'y aurait aucune alternative à Québec que de passer par Trois-Rivières ou par Montréal », arguait la ministre. Rappelons que les camions de marchandises sont interdits sur le pont de Québec.

Cette fois-ci, Québec privilégie un pont, normalement moins coûteux. Mais pour l'instant, le prix de l'ouvrage n'est pas public.

Un prix avant les élections

Alors, quand saura-t-on ce que doit coûter cette dernière mouture du troisième lien ?

Selon le MTMD, le « budget maximal » du projet sera connu au moment du lancement de l'appel de qualification. Ce dernier doit avoir lieu au début de 2026. C'est donc dire que le coût estimé du futur troisième lien devrait être connu avant les prochaines élections provinciales d'octobre 2026.

Le gouvernement n'a toujours pas indiqué où sera construit ce pont. Le MTMD étudie toujours quatre scénarios, tous des ponts. Les fonctionnaires ont déjà éliminé quatre des huit scénarios qui étaient à l'étude. Les trois hypothèses de tunnel ont été écartées, tout comme l'idée d'un pont de centre-ville à centre-ville.

Le gouvernement s'est engagé à dévoiler le corridor au printemps, soit avant le 20 juin. « Ce printemps, nous franchirons une nouvelle étape décisive avec le dévoilement du corridor retenu. Il s'agit d'un jalon important pour renforcer la sécurité économique des deux rives », a indiqué le cabinet de la ministre Guilbault dans un message à La Presse.

Puis l'appel de propositions doit avoir lieu avant la « mi-2026 » : ce sera le moment de sélectionner le consortium « offrant la meilleure solution technique » pour réaliser le projet.

Illustration(s) :

Les corridors 1, 2, 4 et 5, tous des ponts, sont toujours à l'étude par Québec, tandis que le scénario 3 a été écarté.

IMAGE FOURNIE PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE