

OTTAWA – Un droit de passage oscillant entre 2,60 \$ et 3,90 \$ par traversée sur le nouveau pont Champlain permettrait de rentabiliser la structure et d'en couvrir le coût d'exploitation et d'entretien, conclut le Directeur parlementaire du budget (DPB).

Dans ces deux scénarios, il semble que l'hécatombe redoutée au chapitre de la congestion routière ne s'avérerait pas, si l'on en croit les données fournies par l'organisme indépendant.

Car si la facture du chantier atteint 3 milliards \$ et qu'un péage de 2,60 \$ est imposé, environ 5800 des quelque 171 000 véhicules qui devraient circuler sur la nouvelle traverse en l'an 2026 opteraient pour un trajet alternatif, ce qui représente une proportion de 3,4 pour cent.

Et dans l'éventualité où les coûts du mégaprojet grimperaient à 5 milliards, ce sont quelque 18 100 véhicules — soit environ un sur 10 — qui traverseraient le fleuve Saint-Laurent sur un autre pont.

On estime par ailleurs que pour maximiser les revenus, les droits de péage devraient être de 9,10 \$ par passage.

Mais au-delà de ce montant, les revenus totaux diminueraient.

«À 9,10 \$, tu maximises les revenus, mais il n'y a plus grand monde sur le pont», a fait valoir le directeur parlementaire du budget, Jean-Denis Fréchette.

Et à ce tarif, environ 38 pour cent de toute la circulation sur le pont — quelque 64 700 véhicules par jour — serait détournée vers d'autres axes, ce qui créerait une congestion importante sur le réseau routier montréalais, prévient le DPB.

Par ailleurs, ce montant semble excéder la limite que les Montréalais sont prêts à débours

pour emprunter le futur pont, a indiqué M. Fréchette.

«Selon ce qu'on a vu, 3,30 \$ semble être un point important en terme de déviation, alors ça devient quelque chose qu'il faut prendre en considération», a-t-il signalé.

Les deux derniers scénarios mis de l'avant par le DPB évoquent des droits de passage de 0,80 \$ et 1,40 \$ par traversée.

Dans le premier cas, seuls les frais d'entretien et d'opération — déneigement, exploitation des infrastructures de péage — seraient couverts, tandis que le second est basé sur un coût de 1,12 milliard \$ et ne comprend pas, par exemple, le prix de démolition de l'ancienne structure.

L'analyse du DPB, qui a été rendue publique mercredi matin, n'est pas basée sur les informations figurant dans le «rapport secret» de Transports Canada obtenu lundi par Radio-Canada, qui concluait à un exode plus important des véhicules vers d'autres ponts enjambant le fleuve Saint-Laurent.

En fait, au début du mois d'août, l'organisme avait demandé à Transports Canada de lui fournir l'étude, et il n'avait eu droit qu'à une copie caviardée. Le ministère lui a finalement remis le fameux rapport (et des excuses) dans son intégralité mardi soir, selon M. Fréchette.

L'une des différences de taille entre les deux études réside dans l'évaluation de l'impact d'un péage sur la circulation: le DPB préfère parler d'un détournement net plutôt que d'un détournement brut.

«Les gens qui quitteraient le pont seraient remplacés par des gens qui eux, seraient prêts à payer» pour éviter de se retrouver sur un autre pont engorgé, a expliqué M. Fréchette.

Le rapport du DPB a été commandé par le Nouveau Parti démocratique (NPD), qui s'oppose bec et ongles à l'imposition d'un péage.

Les trouvailles de l'organisme n'ont pas ébranlé la conviction du chef néo-démocrate Thomas Mulcair.

«Avec le NPD, il n'y aura pas de péage sur le pont, un point c'est tout», a tranché le leader lors d'un point de presse, précisant qu'il s'agissait d'une question d'«équité».

Son député Hoang Mai, qui a commandé le rapport au DPB, n'a cependant pas rejeté catégoriquement l'idée d'implanter un péage modeste sur l'ensemble des ponts de la région montréalaise.

Mais il faudrait que le gouvernement fédéral accepte de s'asseoir avec ses partenaires avant d'envisager ce scénario, a prévenu le représentant de la circonscription de Brossard-La Prairie.

«Imposer un péage juste sur le pont Champlain, nous on est contre (...) Par contre, si Québec et les municipalités sont d'accord pour avoir un plan concerté de transport qui inclut des péages, c'est sûr que nous, on est ouverts à l'idée», a-t-il affirmé en entrevue téléphonique.

Le chef libéral Justin Trudeau, qui s'est prononcé en défaveur de l'idée dans le passé, s'est quant à lui montré évasif au moment de commenter le rapport.

«Quand on aura un niveau de clarté, on pourra en parler», a-t-il laissé tomber lorsqu'on lui a demandé s'il était à l'aise avec l'imposition d'un péage sur la traverse.

Il a dit ne pas pouvoir se prononcer sur la question avant que le gouvernement ne dévoile le montant qu'il compte exiger des usagers de la route.

De son côté, le ministre de l'Infrastructure Denis Lebel garde visiblement le cap.

Pont Champlain un tarif entre 2 60 et 3 90 par traversée pour rentabiliser

Écrit par L'actualité

Mercredi, 17 Septembre 2014 15:51 -

Dans une déclaration transmise par son attaché de presse, il a dit avoir pris connaissance «avec intérêt» du rapport.

Sans se prononcer sur les montants avancés par le DPB, M. Lebel a précisé que le coût final du projet serait déterminé une fois le processus d'acquisition terminé et le partenaire privé responsable du projet dévoilé, ce qui est prévu pour la fin du mois d'avril 2015.

Au Québec, la levée de boucliers n'a pas tardé.

Le député péquiste Jean-François Lisée a suggéré qu'Ottawa imposait, avec ce péage, une «taxe déguisée» aux familles à faible revenu et de la classe moyenne.

«Le gouvernement fédéral est en train de construire, avec notre argent, un pont qui va servir aux riches», a-t-il tonné en point de presse à l'Assemblée nationale.

«Pas Question! Aucun péage», a pour sa part écrit sur Twitter le maire de Montréal, Denis Coderre.

Le ministre des Transports du Québec, Robert Poëti, a quant à lui réitéré son opposition à l'imposition d'un droit de passage.

Cet article [Pont Champlain: un tarif entre 2,60 et 3,90 \\$ par traversée pour rentabiliser](#) est apparu en premier sur [L'actualité](#).

Consultez la source sur Lactualite.com: [Pont Champlain un tarif entre 2 60 et 3 90 par traversée pour rentabiliser](#)