

1,50\$ par semaine pour les automobilistes

Si elle adhère à l'AMT, les contribuables johannais économiseraient, mais les automobilistes johannais écoperaient.

Sur le territoire couvert par l'AMT, les propriétaires de véhicules paient 30\$ de plus en frais d'immatriculation, soit environ 75 cents par semaine. Le parc automobile local compte environ 55 000 véhicules, ce qui représente une somme de 1,6 M\$. En outre, l'AMT touche une taxe de 1,5 cent par litre d'essence. Cette charge est à peu près égale aux frais d'immatriculation supplémentaires, soit 1 650 000\$. Au total, les automobilistes paieraient 3,3 millions de plus par année, soit environ 1,50\$ par semaine. Globalement, la collectivité paierait près de 3,3 millions de plus.

Plusieurs sont d'avis que la taxe sur l'essence ne paraîtrait pas. À Saint-Jean, l'essence se vend actuellement à des prix comparables à ceux qu'on paie dans des municipalités voisines membres de l'AMT et même parfois plus cher.

En adhérant à l'AMT, la Ville continuerait d'exploiter son système d'autobus dans des conditions un peu différentes. Les usagers bénéficieraient de la carte TRAM (train, autobus, métro), qui permet d'accéder au transport urbain de Montréal sans frais supplémentaires. De son côté, la municipalité perdrait un peu de son autonomie.

Cependant, observe Michel Larivière, la Ville est susceptible d'être éventuellement mise à contribution pour le déficit du métro. Montréal réclame que les banlieues épongent leur part dans le manque à gagner du métro.

Si une ligne ferroviaire est mise en service, elle devra contribuer au déficit d'exploitation de la ligne. L'AMT absorbe 60% du déficit d'exploitation du train de banlieue. Sur chaque ligne, les municipalités se partagent 40% du déficit. Deux lignes, celle de Deux-Montagnes et celle de Blainville, ne font pas de déficit en raison de leur fort achalandage. Les trois autres lignes se partagent un manque à gagner de 10 millions.

Lors de la soirée d'information d'Éco-Train Saint-Jean, M. Larivière a avoué sans détour que l'adhésion à l'AMT n'est plus qu'une question de temps, même sans le train. Ce sera le cas quand le métro de surface sera en place sur l'estacade ou sur le pont Champlain même, comme il en est maintenant question. Mais certains pensent que le projet ne pourrait bien voir le jour que dans une quinzaine d'années.