

L'adhésion à l'Agence métropolitaine des transports coûterait moins cher à la Ville, mais plus aux citoyens



Si la Ville optait pour un train de banlieue, l'adhésion à l'AMT serait incontournable. - (Photo Rémy Boily)

L'adhésion à l'Agence métropolitaine des transports (AMT) de Montréal réduirait les coûts de transport en commun de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. En contrepartie, ses citoyens paieraient collectivement beaucoup plus. Plus précisément, ce sont les automobilistes qui paieraient plus.

Le projet du train de banlieue ramène dans l'actualité la pertinence pour la Ville de faire partie de l'AMT. Cet organisme a le mandat de promouvoir, de développer, de financer et de coordonner le transport en commun dans la grande région de Montréal.

Si les autorités municipales décidaient d'aller de l'avant, l'adhésion à l'AMT deviendrait incontournable. Il est évident que Saint-Jean n'a pas les moyens de s'offrir une infrastructure de 200 M\$. Cependant, train ou pas, rien n'empêche la Ville d'adhérer à l'AMT. Une telle mesure comporte des avantages et des inconvénients.

L'an dernier, la Ville a fait une évaluation sommaire du coût d'adhésion à l'AMT. En vue de la rencontre d'information d'Éco-Train Saint-Jean, le responsable du transport en commun de la Ville de Saint-Jean, Michel Larivière, a fait une mise à jour de ces chiffres.

Les dépenses de transport en commun s'élèvent à 7,6 M\$ à Saint-Jean-sur-Richelieu. Par contre, la Ville tire des recettes de 4,1 M\$ provenant des usagers. De son côté, le ministère des Transports lui verse des subventions totalisant 1,3 M\$, soit 848 000\$ pour le transport interurbain et 456 000\$ pour le transport urbain. Il faut souligner que l'aide gouvernementale n'a pas bougé depuis 1996. La Ville éponge la différence, une somme de 2,2 M\$.

Situation actuelle

Dans ses dépenses, Saint-Jean verse 380 000\$ à l'AMT. Cette somme représente sa part des dépenses pour accéder au terminus Panama, à Brossard, pour utiliser la voie réservée du pont Champlain et pour occuper un quai au terminus du centre-ville, au 1000, La Gauchetière. Si on exclut le Réseau de transport de Longueuil, la Ville est la seule parmi les différents organismes de la Rive-Sud à avoir son propre débarcadère. Les autres CIT se partagent les autres quais.

Ça, c'est la situation actuelle. À ces données, il faut ajouter que la Ville s'apprête à investir 10 M\$ dans un nouveau terminus d'autobus. Dix millions, c'est beaucoup, mais les contribuables ne ramasseront pas toute la facture. Comme l'AMT, Saint-Jean est admissible à des programmes de subvention du ministère des Transports. Québec subventionne l'acquisition du terrain en plus de verser une aide de 2250\$ par case pour le stationnement incitatif. Il supporte aussi les installations comme les abribus et les supports à vélo.

Par contre, le ministère ne paie pas pour le bâtiment du terminus, souligne Michel Larivière. Pour cette portion du projet, la Ville compte soumettre une demande au programme de financement des infrastructures locales, financé par la taxe fédérale sur l'essence. Au bout du compte, la Ville épongera la différence. L'ennui, c'est qu'il n'est pas clair pour le moment à combien s'élèvera la part de Saint-Jean, mais il est certain que ce sera loin du dix millions. Dans une vingtaine d'années, le terminus sera payé et lui appartiendra.

Si la Ville adhère à l'AMT, elle ne paierait rien du terminus. L'Agence le prendrait en charge. La Ville verrait sa contribution pour les terminus et la voie réservée passer à environ 130 000\$, une économie de 250 000\$ par rapport à la situation actuelle. En plus, l'Agence lui verserait 250 000\$ comme aide de base et 100 000\$ pour l'aide aux tarifs réduits. Elle lui paierait en outre quelque 300 000\$ sur les recettes des usagers. Dans ce cas, il s'agit d'une hypothèse, précise M. Larivière, puisque l'évaluation de ces recettes pourrait varier entre 52 000\$ et 362 000\$. Ces montants totalisent 650 000\$ à l'avantage de la Ville.

Par contre, la ville devrait verser un cent du 100\$ d'évaluation comme cotisation à l'AMT, soit 565 000\$. En plus, elle épongerait un manque à gagner en raison de l'intégration tarifaire (carte TRAM). Au bout du compte, elle réaliserait des économies nettes d'environ 85 000\$.

SOURCE :

Gilles Bérubé
Journal Le Canada-français
Édition du 21 novembre 2007
Page A-10