



1 000 000
d'esprits tranquilles

Québec, le 17 novembre 2010

Monsieur Laurent Lessard
**Ministre des Affaires municipales, des Régions
 et de l'Occupation du territoire**
 Édifice Jean-Baptiste De La Salle
 10, rue Pierre-Olivier-Chauveau
 Aile Chauveau – 4^e étage
 Québec (Québec) G1R 4J3

**Objet : Position de CAA-Québec à l'égard de la demande de la Ville de Montréal de prélever une
 taxe spéciale sur l'immatriculation des automobilistes**

Monsieur le Ministre,

D'emblée, CAA-Québec, une organisation sans but lucratif comptant plus d'un million de membres au Québec, reconnaît que la mobilité de tous les usagers du réseau routier représente un défi de taille, voire un enjeu de société pour les années à venir. De par sa population, Montréal, à l'instar d'autres centres urbains, doit composer avec une circulation dense et sans cesse grandissante sur ses principales artères, ce qui se traduit inévitablement par des épisodes de congestion de plus en plus fréquents.

Si le défi est bien circonscrit, soit permettre à tous les usagers de son territoire et aussi ceux des municipalités voisines qui y travaillent d'avoir un accès facile à ce grand centre urbain grâce à un service de transport collectif efficace et durable, la solution du financement est quant à elle loin d'être simple.

Pour y arriver, l'administration montréalaise a insisté récemment sur la nécessité de disposer à court terme de sommes d'argent plus importantes afin de financer les nombreux chantiers qui figurent dans son plan d'ensemble. Encore une fois et sans grande surprise, ce sont les automobilistes qui sont directement visés par cette administration, et ce, sans égard aux bonnes habitudes de transport en commun que ces derniers adoptent en nombre grandissant, ainsi qu'aux centaines de millions déjà versés annuellement par ces automobilistes par l'entremise de divers droits et taxes. **Peut-on réellement parler d'une mesure équitable?**

De plus, en s'adressant au gouvernement pour établir une contribution spéciale pour chaque véhicule immatriculé sur son territoire, la Ville veut ni plus ni moins s'ingérer dans un champ de compétence provincial pour prélever cette taxe dont on ignore encore précisément l'ampleur. Or, nous croyons qu'il s'agit d'un dangereux précédent susceptible d'engendrer confusion et iniquité. Au surplus, ce financement supplémentaire souhaité à court terme n'est assorti d'aucune garantie ni démonstration concrète que la mobilité des citoyens de la grande région de Montréal sera améliorée à très court terme. **Doit-on comprendre que l'administration montréalaise demande un chèque en blanc?**

Pour CAA-Québec, il est clair qu'un enjeu de société comme celui du transport collectif doit être financé équitablement par l'ensemble de la population et non en ajoutant des mesures à l'allure punitive à l'endroit d'un groupe en particulier, les automobilistes. De plus, pour susciter de l'adhésion sociale, vous conviendrez de l'importance cruciale de la transparence et de l'information, deux éléments qui font défaut dans l'actuelle demande de Montréal.

Par ailleurs, n'oublions pas que la Ville de Montréal dispose depuis près de deux ans maintenant d'un pouvoir exceptionnel de taxation accordé par le gouvernement du Québec sur son territoire. Après avoir déjà entrepris de taxer les parcs de stationnement auprès des propriétaires d'immeubles non résidentiels, voilà qu'elle cible encore une fois l'automobile.

Autre élément d'importance, nous comprenons que Montréal souhaite que les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal emboîtent le pas pour bénéficier elles aussi d'une taxe à l'immatriculation. S'il semble évident qu'on ne peut demander aux seuls automobilistes de Montréal de financer de futures améliorations qui vont à coup sûr profiter à tous ceux des couronnes travaillant à Montréal, on ne peut d'avantage consentir à ce que tous soient ainsi ciblés alors qu'aucune nouvelle action concrète n'est en place pour faciliter des choix. Or, il appert qu'aucun plan d'action n'a jusqu'à présent été présenté permettant, dans un court laps de temps, de réduire de façon significative la circulation automobile sur le territoire du Grand Montréal.

En somme, plusieurs questions demeurent concernant le financement des projets inscrits au Plan de transport de Montréal, dont une majorité vise des services situés sur le territoire de Montréal. Nous sommes de ceux qui croyons que des actions doivent être prises afin d'éviter d'accentuer le phénomène de congestion urbaine typique aux grandes villes. Toutefois, nous estimons qu'il est prématuré et inapproprié de permettre à Montréal et à ses villes voisines de prélever des sommes additionnelles par le biais de l'immatriculation.

Enfin, j'attire votre attention sur le document joint à la présente correspondance faisant état de l'ampleur des sommes annuelles versées par les automobilistes pour le bénéfice strict du développement des transports en commun. Vous conviendrez, à une période où il est encore loin d'être acquis que les transports en commun puissent s'avérer un choix possible pour tous, que ces sommes sont franchement imposantes.

Nous espérons que vous prendrez en considération les arguments invoqués dans cette correspondance et que votre réflexion vous mènera à adopter une vision de bien collectif à l'égard du financement du transport en commun pour le futur. De plus, il apparaît clair qu'avant d'autoriser quelque prélèvement financier que ce soit, il faudra s'assurer que des bénéfices tangibles et à court terme seront offerts aux usagers de toutes provenances qui se déplacent sur le territoire de Montréal.

En vous réitérant mes sincères salutations, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le président-directeur général,



Paul A. Pelletier

p. j.

c. c. Monsieur Sam Hamad, ministre des Transports
Monsieur Gérald Tremblay, maire de Montréal



CONTRIBUTIONS DES AUTOMOBILISTES AU TRANSPORT EN COMMUN EN 2010

AVANT LE BUDGET DU QUÉBEC 2010-2011

✓ Droits d'immatriculation (30 \$/immatriculation visée)	77 M\$
✓ Agence métropolitaine de transport (AMT) (taxe spéciale de 1,5 ¢/litre)	53 M\$
✓ Fonds vert du gouvernement du Québec (redevance verte payée par l'industrie pétrolière et retransmise aux automobilistes)	120 M\$
	<hr/>
	250 M\$

IMPACT DU BUDGET DU QUÉBEC SUR L'AN 1 (2010-2011)

✓ Augmentation de la taxe spéciale à l'AMT (1,5 ¢/litre à partir du 1er juillet 2010)	53M\$
✓ Augmentation de la taxe sur les carburants (1 ¢/litre à partir du 1 ^{er} avril 2010, et à chaque année en 2011-2012-2013). Surplus de 120 millions la première année dont 14 % dédié au transport en commun	17 M\$*
	<hr/>
	70 M\$

**CONTRIBUTION TOTALE AU TRANSPORT EN COMMUN :
320 MILLIONS EN 2010****

*Augmentation pour les années subséquentes :

- ✓ An 2 (2011-2012) : 34 M\$
- ✓ An 3 (2012-2013) : 50 M\$
- ✓ An 4 (2013-2014) : 67 M\$

**Contribution totale au transport en commun en 2013-2014 : 370 M\$