

Projet de Réseau électrique métropolitain de la Caisse de dépôt et de placement du Québec

Des investissements majeurs bienvenus, mais un cadre général pour les transports collectifs encore à définir

Montréal, le 2 mai 2016 – En réaction à l’annonce du projet de réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), TRANSIT trouve salutaire pour le Québec qu’un nouvel investisseur s’invite dans le développement du transport collectif, sans compter l’approche depuis longtemps prônée de captation de la valeur foncière. Plusieurs questions, encore en suspens, peuvent avoir des impacts majeurs sur le financement de l’ensemble des réseaux de transport collectif au Québec. TRANSIT a fait un relevé rapide des préoccupations qui devront être répondues par les gouvernements avant de donner leur aval à la réalisation du projet.

De la valeur de l’investissement public

La CDPQ demande une participation financière de 2,5 G\$ des gouvernements, en promettant un rendement. TRANSIT suggère que la valeur de l’investissement soit évaluée en fonction des gains en transport et en aménagement, et que les dividendes soient entièrement réinvestis dans d’autres réseaux de transport collectif où le potentiel de rendement est moindre, mais les besoins très grands. Les profits du transport collectif doivent demeurer à l’usage du plus grand nombre.

L’impact sur les réseaux de train

La CDPQ reprendra la ligne de train, actuellement opérée par l’Agence métropolitaine de transport (AMT), qui est la plus achalandée et avec le meilleur taux d’autofinancement. Le partage des actifs de l’AMT aura des impacts sur les capacités futures à opérer les autres lignes de train. Le gouvernement devra clarifier sa capacité à continuer à améliorer les services sur les axes non desservis par la Caisse.

L’importance des projets de transport collectif dans l’Est

L’Est de la région montréalaise a grandement besoin aussi d’amélioration du service en transports collectifs. Le gouvernement doit donc démontrer que l’argent investi dans la CDPQ ne fera pas ralentir la cadence des projets prévus et nécessaires dans l’Est comme le SRB Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue.

Tarification et cohérence métropolitaine

À l'heure où tant d'efforts sont mis dans la réforme de la gouvernance métropolitaine, qu'en est-il de la tarification qui sera mise en œuvre sur le réseau de la CDPQ. TRANSIT rappelle l'objectif politique de simplifier le nombre de titres dans la région. Il ne faudrait pas que, pour aider la CDPQ à atteindre ses objectifs de rendement, les usagers aient à supporter une augmentation du fardeau de financement.

Pour un cadre financier suffisant, dédié et indexé

TRANSIT rappelle en terminant que les grands projets à venir ne doivent pas occulter les besoins à court terme et les décisions à plus petite échelle qui ont le potentiel de débloquent les points saturés des réseaux dès cette année. Une politique du transport collectif, remplaçant celle échue en 2011, est toujours nécessaire, afin notamment d'assurer un cadre financier suffisant, dédié et indexé qui garantira qu'un développement de l'offre de service sera atteint rapidement. TRANSIT a fixé l'objectif à +32%.

TRANSIT présentera ses recommandations à la CDPQ lorsque celle-ci tiendra ses consultations.

-30-

À propos de TRANSIT

Depuis sa création en août 2011, TRANSIT a fait état de plusieurs recommandations pour pallier la crise des transports et aider le gouvernement et les organisations de transports collectifs à atteindre leurs objectifs d'achalandage d'ici 2020, dont le rééquilibrage des investissements en transports (30% aux transports collectifs), multiplier par cinq le financement du développement de l'offre de service en transport collectif via le Fonds vert et l'utilisation du Fonds Chantiers Canada pour financer les projets de transports collectifs au Québec.

Source :

Félix Gravel

514-549-5405

info@transitquebec.org