



Envoi par courriel

Montréal, le 8 octobre 2019

Sarah V. Doyon
Directrice, Trajectoire Québec
sarah@trajectoire.quebec

François Pépin
Président du Conseil d'Administration

Madame, Monsieur,

Vous trouverez, ci-joint, les réponses au questionnaire que vous nous avez fait parvenir dans le cadre des élections fédérales 2019. Nous espérons que les réponses fournies vous permettront de mieux comprendre notre action politique.

Vous trouverez plus de détails concernant nos politiques sur notre site web :
<http://www.blocquebécois.org/>

Nous vous prions, Madame, Monsieur, d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.

L'équipe 2019 du Bloc Québécois
3750, Crémazie Est, 4e étage
Montréal (Québec)
H2A 1B4

1. Réinstaurer le crédit d'impôt de 15 % pour les laissez-passer de transport en commun qui constituait la seule aide directe aux citoyens pour les encourager à utiliser le transport collectif.

Le crédit d'impôt de 15% pour les laissez-passer de transport en commun était très peu utilisé. La commissaire à l'environnement avait aussi noté qu'il n'avait aucune incidence sur l'utilisation du transport en commun. Nous croyons qu'il faut plutôt miser sur les infrastructures de transport et sur le réseau en transférant en bloc les montants dédiés aux infrastructures. Présentement, 50% de l'argent reste bloqué et les projets n'avancent pas. En transférant tout à Québec, nous simplifions le processus et nous nous assurons que Québec puisse efficacement prioriser les projets structurants.

2. Maintenir et accélérer les investissements dans les infrastructures de transport collectif, ce qui permettrait de répondre aux attentes de la population et s'attaquant sérieusement à la congestion routière.

Nous sommes d'accord. Les programmes fédéraux en infrastructure sont lourds et ne permettent pas de répondre aux besoins. Le gouvernement met de l'argent sur la table, mais le processus est compliqué et mène presque toujours à des affrontements entre Québec et Ottawa. Pourtant, Ottawa ne construit pas de routes, il ne construit pas de lignes de métro, il ne gère pas les réseaux de transport des municipalités. C'est pourquoi nous demandons qu'Ottawa cesse de vouloir mettre ses conditions et s'ingérer dans les champs de compétence des provinces et qu'il verse à Québec l'ensemble des montants. Ceci permettra aux projets de recevoir leur financement plus rapidement.

Nous souhaitons aussi fermer la banque de l'infrastructure pour que le gouvernement fédéral récupère ses responsabilités. Souvenons-nous du cas du REM : Ottawa avait annoncé en grandes pompes qu'il allait financer le projet, mais finalement le gouvernement n'a fait que prêter de l'argent. Des garanties de prêt aurait pratiquement le même effet et permettrait aux projets d'obtenir du financement rapidement.

Nous voulons aussi aider à la modernisation des transports et à viser à une diminution des GES – ce qui passe aussi par une utilisation accrue du transport en commun.

3. Instaurer un financement fédéral permanent, flexible et consacré à l'exploitation du transport collectif. Ce financement permettrait d'alléger la pression sur les réseaux de transport en commun qui doivent toujours en faire plus et innover pour répondre aux besoins grandissants de mobilité, tout en composant avec des revenus qui tendent à s'éroder.

Voir réponse précédente.

4. Débuter rapidement les travaux du Train à grande fréquence (TGF) de VIA Rail entre Québec et Windsor et compléter le projet pour 2024. S'assurer de l'interopérabilité dans le tunnel du Mont-Royal.

La tergiversation du gouvernement fédéral mène à des délais. Pourtant le fédéral pourrait facilement financer le projet via sa banque de l'infrastructure ou avec des garanties de prêt sans devoir augmenter ses dépenses réelles.

5. Développer davantage le transport ferroviaire régional de passagers avec les projets de train Montréal-Sherbrooke et le train de la Gaspésie.

Oui. Nous croyons que le fédéral peut participer en offrant des garanties de prêt et des subventions. Les subventions devront être transférées en bloc à Québec qui priorisera les projets qu'il souhaite voir aller de l'avant.

6. Autoriser le financement pour le projet de lien rapide entre Aylmer et Ottawa afin d'arrimer le réseau de la STO et le O'Train d'Ottawa via un lien interprovincial de transport collectif.

Oui. Dans le cas du train léger, le gouvernement québécois a annoncé être prêt à assumer 60% des coûts. Selon le maire de Gatineau, Maxime Pedneaud-Jobin, les critères des programmes existants d'Ottawa sont trop restreints, ce qui ne permet pas au projet d'être financé. Le Bloc Québécois souhaite éviter toutes les situations similaires à l'avenir en versant en bloc à Québec les montants prévus pour les infrastructures.

7. Mettre en place des standards pancanadiens et des conditions favorables aux projets de transport collectif autonome et intelligent.

Ce sont essentiellement les municipalités qui gèrent les réseaux de transport. Ottawa ne connaît pas grand-chose à ce dossier et lui demander de créer des standards pancanadiens ne ferait que créer des chicanes additionnelles entre Québec et Ottawa. Nous croyons que le gouvernement du Québec est mieux outillé pour gérer ce dossier.