

Monsieur Pépin,
Madame Doyon,

Nous vous remercions pour votre correspondance dans laquelle vous nous soumettiez votre questionnaire électoral en matière de mobilité durable.

Au cours des prochains jours et des prochaines semaines, vous aurez donc l'occasion de découvrir la plateforme électorale du Parti libéral du Canada avec nos annonces quotidiennes.

Nous avons pris la liberté de vous résumer quelques-uns des accomplissements du gouvernement libéral relativement aux questions que vous nous avez soumises.

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 non remboursable pour le transport en commun a été supprimé dans le budget 2017, car les données probantes indiquaient que ce crédit était inefficace pour encourager l'utilisation du transport en commun et pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. De plus, étant non remboursable, ce crédit d'impôt ne s'appliquait pas aux familles à revenu modeste qui ne payaient pas d'impôt.

À la place, le gouvernement libéral a accordé aux provinces et territoires un financement de 20,1 milliards de dollars sur 11 ans, et au moins 5 milliards additionnels par l'entremise de la Banque d'infrastructure du Canada, pour l'amélioration du transport en commun.

Investir dans les infrastructures est une meilleure façon d'encourager les gens à utiliser le transport en commun. Les données d'achalandage et de ventes des titres de transport en commun montrent que le retrait de ce crédit d'impôt n'a pas eu d'effet sur l'utilisation du transport en commun général.

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.

Le gouvernement libéral a fait des investissements historiques dans l'infrastructure, incluant de nouveaux fonds pour le transport en commun destinés à raccourcir les temps de déplacement et à donner aux familles plus de temps à passer ensemble, de même que de nouveaux investissements considérables dans l'infrastructure. Au total, nous avons investi plus de **180 milliards de dollars** sur 12 ans dans le cadre de notre plan **Investir dans le Canada**, lequel permet de construire des infrastructures dans les communautés

à l'échelle du pays. Les investissements supplémentaires liés à la première phase et à la deuxième phase de notre plan devraient aider à créer ou à maintenir environ 42 000 emplois d'ici 2020-2021.

Ainsi, pour améliorer et élargir les réseaux de transport en commun partout au Canada, le budget 2016 a accordé jusqu'à **3,4 milliards de dollars** dans le transport en commun, à compter de 2016-2017, par l'intermédiaire du nouveau **Fonds pour l'infrastructure de transport en commun**. Puis, afin de soutenir la prochaine phase de projets ambitieux dans le domaine du transport en commun, le Budget 2017 a accordé 25,3 milliards de dollars d'investissements au cours de la prochaine décennie, dont 5 milliards de dollars par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Parmi nos réalisations, notons :

- Un investissement de 1,15 milliard de dollars pour la phase 2 du projet de train léger sur rail d'Ottawa afin de mieux relier les secteurs est, ouest et sud de la ville, d'améliorer les déplacements et d'assainir l'air que nous respirons ;
- Un investissement historique de 5,2 milliards pour que le Québec puisse bénéficier de réseaux de transport en commun du 21^e siècle ;
- Une participation de 1,28 milliards de dollars pour un réseau de train léger à Montréal (REM), permettant aux Montréalais de se déplacer plus rapidement et réduire la pollution atmosphérique. La participation de la Banque libère plus d'un milliard de dollars pouvant maintenant servir à d'autres priorités en matière de transport en commun au Québec ;
- L'amélioration des déplacements quotidiens et la réduction de la pollution atmosphérique en investissant dans le projet de service ferroviaire express régional de Go Transit dans la région du Grand Golden Horseshoe, qui est le plus grand projet de transport en commun au pays ;
- Un investissement de 333 millions de dollars dans le TLR Finch Ouest, une ligne de train léger de 11 km qui reliera la nouvelle station de métro Finch Ouest, située sur le prolongement du métro TorontoYork Spadina sur la rue Keele, et le collège Humber ;
- Un investissement de plus de 1 milliard de dollars dans les projets de prolongement de la ligne Valley Ouest et de la ligne Metro NordOuest du TLR à Edmonton ;
- Le financement de l'achat ou de la remise à neuf de plus de 8 000 autobus ;
- L'amélioration de près de 15 000 arrêts d'autobus et aribus pour protéger les navetteurs et encourager un plus grand nombre de Canadiens à utiliser les services de transport en commun ;
- 586 véhicules ferroviaires neufs ou remis à neuf et plus de 205 km de nouvelles voies ferrées pour le transport en commun ;
- 472 véhicules de transport en commun adaptés neufs ou améliorés ;

- L'approbation près de 800 projets d'accessibilité, y compris près de 500 nouveaux autobus de transport adapté et l'amélioration de 81 installations de transport en commun existantes pour les rendre plus accessibles à tous les Canadiens.

Pour nous assurer que les infrastructures dont les gens et les communautés ont besoin sont construites, un gouvernement libéral réélu exigera que toutes les provinces et tous les territoires définissent et approuvent l'ensemble de leurs projets prioritaires à long terme en matière d'infrastructure au cours des deux prochaines années. Les fonds non affectés à des projets précis d'ici la fin de 2021 seront réinvestis directement dans les communautés par le biais d'un supplément au Fonds de la taxe sur l'essence fédéral.

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.

Nous avons annoncé, en 2016, la création de la Banque d'infrastructure du Canada (BIC), tel que promis dans la plateforme électorale de 2015. La BIC a été créée pour faire des investissements transformateurs dans l'intérêt public. Il s'agit d'une première dans son genre, non seulement au Canada, mais partout dans le monde. La Banque de l'infrastructure du Canada investira 35 milliards de dollars du gouvernement fédéral dans des projets d'infrastructure transformateurs. De ce montant, 15 milliards de dollars proviendront du plan d'infrastructure *Investir dans le Canada*, de plus de 180 milliards de dollars, notamment pour ce qui suit :

- 5 milliards de dollars pour les réseaux de transport en commun;
- 5 milliards de dollars pour les corridors de commerce et de transport;
- 5 milliards de dollars pour les projets visant les infrastructures vertes, y compris ceux qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre, qui favorisent l'assainissement de l'air et de l'eau, et qui encouragent l'utilisation de l'énergie renouvelable.

Puis, dans le budget 2017, nous avons annoncé 33 milliards de dollars de nouvelles ententes bilatérales avec les provinces et les territoires, dans le cadre du plan *Investir dans le Canada*, dont 20,1 milliards de dollars pour le transport en commun et 9,2 milliards de dollars pour les infrastructures vertes. Ces ententes fourniront un financement à long terme pour répondre aux besoins continus en matière d'infrastructure au cours de la prochaine décennie. Ces investissements aideront à améliorer les déplacements des travailleurs, à réduire la pollution atmosphérique, à renforcer les collectivités et à assurer la croissance économique du Canada.

En tout, nous avons accordé plus de 25 milliards sur 11 ans dans l'infrastructure du transport en commun. En plus de ce montant, d'autres programmes

permettent de financer le transport en commun, dont le Fonds de la taxe sur l'essence mis en place par un gouvernement libéral en 2005.

Au cours des quatre dernières années, nous avons fait les plus importants investissements dans le transport en commun de l'histoire du Canada.

Afin de donner aux villes le financement prévisible dont elles ont besoin pour planifier l'avenir du transport en commun, nous rendrons permanent l'engagement fédéral de financer les projets de transport en commun. De plus, nous ferons en sorte que ce financement suive la hausse progressive du coût de construction au fil du temps. Cela se traduira par un financement stable et prévisible de 3 milliards de dollars supplémentaires par année pour subvenir aux besoins de nos villes en matière de transport en commun, en plus des transferts provenant du Fonds de la taxe sur l'essence fédéral.

Questions 4, 5 et 6

(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.

Un réseau ferroviaire de voyageurs modernisé doté d'une voie réservée améliorerait considérablement la circulation des personnes dans les régions les plus densément peuplées du Canada et dans le corridor de transport le plus achalandé, de Québec à Toronto. Notre gouvernement soutient un réseau ferroviaire moderne destiné au service voyageurs qui a le potentiel d'accroître la fiabilité, la fréquence et le service et d'assurer la rapidité des déplacements dans le corridor Québec-Toronto.

Notre gouvernement s'est engagé à investir 71,1 millions avec la Banque d'Infrastructure du Canada pour les études liées à la proposition de train à grande fréquence de Via Rail. Ce partenariat innovant est un exemple important de la façon dont la Banque de l'infrastructure du Canada peut collaborer avec des partenaires comme VIA Rail Canada dans le but de faire progresser les projets prioritaires pour nos communautés.

Questions 5 et 6

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

(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.

Les provinces et les territoires sont les mieux placés pour connaître leurs priorités ainsi que les projets d'infrastructures qui procureront les avantages les plus importants aux résidents de leurs collectivités. C'est pourquoi nous avons non seulement signé des ententes de financement bilatérales avec chaque province et territoire afin d'investir notamment dans les routes, les autoroutes et

un plus grand nombre d'infrastructures de transport en commun, mais également simplifié le processus d'approbation fédéral.

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

Le Parti libéral est en faveur des projets de transports collectif. C'est pourquoi le gouvernement libéral a accordé plus de 25 milliards sur 11 ans l'infrastructure du transport en commun seulement. La mise en place de standards pancanadiens doit se faire avec des données probantes. À cet égard, nous reconnaissons la contribution de la science à fournir les éléments probants nécessaires à la prise de décisions stratégiques judicieuses. Notons qu'au cours de notre mandat, nous avons investi plus de 10 milliards de dollars à la science et à la recherche. La mise en place de standards pancanadiens doit indubitablement passer par l'entremise de la science