

Jalon 66

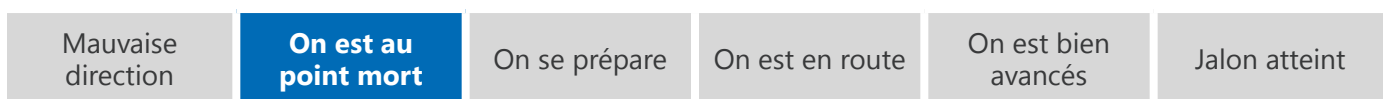
Les **déplacements interrégionaux** sont garantis par des services de **mobilité collective, efficaces, abordables et bas-carbone**

Pourquoi ce jalon?

- Les transports interrégionaux sont, au Québec, un angle mort majeur de l'action collective, comme d'ailleurs de la connaissance. Il existe très peu de données statistiques, encore moins récentes, notamment pour le transport par rail, avion ou traversiers, souvent couverts par le secret commercial. Il n'y a même pas de nomenclature stabilisée entre les termes de transports interurbains, régionaux, déplacements longue distance, transport interrégional...
- En ce qui concerne les déplacements de personnes, la part modale de l'automobile est écrasante (95 %), celle de l'autocar est résiduelle (2,5 %), le reste se partageant entre le rail, dont la part est infime par rapport à l'Europe, l'avion et les traversiers. L'industrie québécoise des déplacements par autocar est en crise depuis longtemps. La réglementation du monopole par région et par ligne mis en place dans les années 30 ne permet pas aujourd'hui d'assurer la rentabilité des entreprises privées de service interurbain d'autocar. Ces dernières reçoivent régulièrement des subventions du gouvernement provincial et de quelques MRC afin de garantir le maintien d'un service minimum. Une révision du modèle actuel s'impose pour garantir une mobilité interrégionale par autocar à l'horizon 2040, que ce soit en étudiant le modèle d'un réseau structurant nationalisé ou une ouverture des marchés comme aux États-Unis. Ces derniers, depuis 20 ans, ont fortement relancé la croissance de l'autocar en ouvrant à la concurrence et en autorisant l'arrêt en bordure de route. La recherche de la rentabilité d'un service de transport interrégional peut aussi être remise en cause si l'on admet qu'il s'agit d'un service essentiel, qui peut par ailleurs bénéficier au rayonnement des régions desservies. Actuellement les trajets collectifs interrégionaux sont soumis à la TPS et TVQ contrairement aux services de transport collectif locaux puisque ces derniers sont considérés comme des services essentiels. Plusieurs catégories de population peuvent dépendre de ces services comme les individus qui ne possèdent pas de voiture, qui n'ont pas de permis ou n'ont pas la capacité de conduire (immigrants, étudiants, aînées, personnes malades...). Une offre interurbaine structurante pourrait par ailleurs rejoindre davantage d'usagers et usagères comme les personnes résidant dans les grands centres qui cherchent une alternative à l'autopartage ou à la location de véhicule, les personnes qui souhaitent se départir de leurs véhicules, mais qui doivent régulièrement se déplacer entre les régions...
- Le levier d'un transfert de la mobilité interrégionale vers des services collectifs et bas carbone dépendra, encore plus que pour la mobilité quotidienne de courte distance, de la mise en place de mécanismes incitatifs et coercitifs pour réduire l'usage solo de l'automobile. La diversité de l'offre et l'intermodalité avec les réseaux de transport régionaux et locaux sont aussi primordiales. La massification de l'usage du covoiturage en lien avec l'électrification automobile apparaît comme une des solutions. Les défis en matière de transport de passager par rail sont colossaux et nécessiteront des investissements importants. Là encore de nouveaux modèles pourraient être considérés. L'acquisition du tronçon de chemin de fer entre Matapédia et Gaspé par le gouvernement du Québec qui en assure la réfection afin de permettre le retour d'un service de transport de passager pourrait-elle être une option considérée ailleurs?

- Le projet de train à grande fréquence/grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor nécessite lui-même de lourds investissements. Dans sa modalité « grande vitesse », la viabilité de ce mode de transport est surtout pensée en concurrence de l'avion, au service d'une mobilité professionnelle de gens d'affaire et pour laquelle on propose prioritairement de réduire le nombre de déplacements dans une trajectoire de transition socio-écologique (voir Jalon 68). Dans sa modalité « grande fréquence », pensée plutôt pour concurrencer l'usage de l'automobile, il est handicapé dans l'état des projets actuels par le trop faible différentiel en temps de transport et un accès difficile aux centres des villes.
- Le potentiel de développement de l'autocar efficace, abordable et bas carbone est très sous-évalué au Québec, alors que l'exemple américain démontre qu'il peut être élevé. Sans aller vers une déréglementation complète, mais dans le contexte, par exemple, de l'adoption d'une taxe kilométrique pour l'usage de l'automobile, les lignes d'autocar offrent une alternative intéressante pour un usage plus optimal des infrastructures routières existantes. Cependant, cette stratégie est conditionnelle au développement d'une offre plus diversifiée dans différents segments de marché, y compris en bus de nuit confortable. Le cas de l'avion est particulier dans la mesure où ce service de mobilité est essentiel pour les communautés éloignées, en particulier dans le Nord. Un modèle de quota de gratuité de trajets aériens serait intéressant à explorer.

Niveau d'avancement



Qui doit être mobilisé?



Gouvernements provincial et fédéral



Secteur des transports



Gouvernements locaux et supra-locaux



Entreprises et organisations publiques

Ressources

[Barbier, C. \(2016\). Caractérisation de l'offre de transport interurbain par autocar au Québec \[Mémoire de maîtrise, École Polytechnique de Montréal\]. PolyPublie](#)

[Guillemette, Y. \(2015\). Mieux comprendre l'offre et la demande de déplacements interurbains au Québec \[Mémoire de maîtrise, École Polytechnique de Montréal\]. PolyPublie](#)

Whitmore, J. et Pineau, P.-O., 2023. État de l'énergie au Québec 2023, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, préparé pour le gouvernement du Québec

[The New York Times \(2022\), "Goodbye Planes, Trains and Automobiles. Hello, Luxury Bus?"](#)

Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (2018), [« Sans voiture en région, point de salut ? »](#)