

Les transports collectifs sont la clé d'une véritable transition socio-écologique

Que le gouvernement du Québec s'engage à améliorer l'offre de transport collectif interurbain :

1. Que le gouvernement du Québec appuie auprès du gouvernement fédéral le programme d'amélioration du service de Via Rail pour les trajets à grande affluence, avec le projet de Trains à grande fréquence (TGF), en visant l'objectif de tendre vers un véritable Train à grande vitesse (TGV);
2. Que le gouvernement du Québec s'engage à appuyer l'amélioration des services d'autocars et de trains interurbains en région, et offre une aide supplémentaire pour les destinations éloignées;
3. Que les subventions du gouvernement du Québec pour les déplacements aériens soient limitées aux communautés éloignées où le lien aérien est nécessaire.

Le transport collectif interurbain est largement négligé par le gouvernement du Québec. Aujourd'hui, ce service crucial repose principalement sur des compagnies d'autobus privées et sur Via Rail comme alternative publique qui demeure coûteuse. Bien que les besoins en déplacement entre les villes n'aient cessé de croître depuis le XX^e siècle, le nombre de départs d'autobus a chuté drastiquement – il est aujourd'hui sept fois moins élevé qu'il y a 40 ans.²⁸

Un modèle d'affaires privé qui limite l'accès aux déplacements essentiels

Cette régression s'explique en partie par la domination de la voiture, qui est favorisée par un aménagement du territoire axé sur le réseau routier, mais aussi par les impératifs de rentabilité du modèle d'affaires privé, basé sur un autofinancement par les prix des billets. La situation du transport interurbain révèle les limites du modèle privé appliqué à un service essentiel. Le manque de diversité des sources de financement (et notamment le manque de sources publiques) entraînent des tarifs exorbitants, comme un aller simple Montréal-Rimouski à près de 150 \$,

²⁸ Le transport interurbain par autocar au Québec: portrait d'une industrie à la croisée des chemins <https://iris-recherche.qc.ca/publications/transport-interurbain>

inaccessibles pour de nombreux citoyens, d'autant plus dans un contexte d'inflation et de baisse de pouvoir d'achat. Résultats? Un abandon du transport collectif interurbain au profit de la voiture. Face à cette impasse, nous pensons qu'il est primordial que le gouvernement cesse d'abandonner entièrement ce secteur au marché privé et assume enfin sa responsabilité d'investir dans les infrastructures et le fonctionnement des transports interurbains, en autobus et en train.

Une piste de solution, selon la chercheuse Florence Paulhiac, serait la nationalisation du transport interurbain, qui permettrait d'assurer un minimum de services à l'échelle du territoire.²⁹

Un levier pour l'environnement : moins de voitures, moins d'émissions

Sans alternative accessible, de nombreux Québécois-es se voient contraints de privilégier la voiture pour leurs déplacements. En effet, le territoire s'est développé autour du réseau routier, ce qui nous rend dépendant de la voiture dans bien des cas.³⁰ En finançant les transports interurbains, le gouvernement pourrait significativement réduire les émissions du secteur des transports en offrant une option collective aux déplacements individuels motorisés.

Un accès pour tous : briser les barrières sociales et géographiques

Aujourd'hui, l'accès aux services de transport collectif demeure insuffisant, même en milieu urbain où seulement 63 % de la population se trouve à moins de 500 mètres d'un point de service³¹. Ce chiffre, qui révèle déjà les lacunes dans les zones les plus denses, est encore plus alarmant en milieu rural : dans ces régions, à peine 8 à 10 % des résidents peuvent bénéficier de services de transport collectif, souvent limités à des options sur demande et avec des fréquences irrégulières³².

Cette inaccessibilité crée une fracture importante entre les centres urbains et les périphéries, excluant de fait les personnes sans voiture, que ce soit les jeunes sans permis, les personnes âgées ou les familles aux revenus modestes. Ces populations se retrouvent ainsi isolées, avec des difficultés accrues pour accéder aux soins de santé, à l'éducation, aux services essentiels ou même aux opportunités d'emploi.

Pour garantir l'égalité des chances et la cohésion entre les régions, il est impératif de financer et de développer un réseau de transport interurbain inclusif et abordable. Ce réseau doit répondre aux besoins variés des citoyens à travers le Québec, non seulement pour réduire les inégalités sociales et géographiques, mais aussi pour assurer à chacun une mobilité réelle et durable.

²⁹ Réduire de moitié le nombre de véhicules, est-ce possible?

<https://actualites.uqam.ca/2024/reduire-vehicules-coeur-sciences/>

³⁰ Réduire de moitié le nombre de véhicules, est-ce possible?

<https://actualites.uqam.ca/2024/reduire-vehicules-coeur-sciences/>

³¹ Statistique Canada. Enquête nationale auprès des ménages - Mobilité et accès au transport en commun dans les zones urbaines au Canada.

³² Institut de la statistique du Québec. *Données sociodémographiques en bref*.