



Un nouveau cap parlementaire avec l’annonce officielle du mandat d’initiative

Publié à 15 h - 2026-01-13



Source : Sara-Rose Alaoui Trudel, Écho de la Colline

Sara-Rose Alaoui Trudel
Journaliste, Écho de la Colline et étudiante au Collège André-Grasset

Pierre-Luc Lavoie-Légaré
Journaliste, Écho de la Colline et étudiant au Collège Lionel-Groulx

Cette décision de faire du transport et de la mobilité durable une priorité s’inscrit dans une démarche déjà entamée par le ministère des Transports en 2018.

Le gouvernement de l’Alliance progressiste du Québec a annoncé plus tôt aujourd’hui, à l’agora de l’Assemblée nationale du Québec, son mandat d’initiative sur le transport et la mobilité durable. Les objectifs principaux de ce mandat sont de développer un réseau de transport écologique, équitable et mobile. Dans un contexte sociopolitique marqué par la crise climatique et la densification urbaine, le thème du transport et de la mobilité durable est un sujet d’actualité pour de nombreux experts. La Politique québécoise de mobilité durable — 2030, lancée en 2018 par le ministère des Transports, propose une approche en trois axes, soit : réduire, transférer et améliorer.

Dans un premier volet, le but est de réduire les déplacements motorisés ou les distances à parcourir. Les experts affirment qu’il y a une importante augmentation au niveau de la demande en transport interurbain au Canada depuis le 20e siècle. C’est principalement l’avion et la voiture qui ont absorbé cette augmentation, cette dernière est d’ailleurs la favorite pour les déplacements interrégionaux. Pendant ce temps, le train et l’autocar connaissent une chute radicale. Cet état de fait a mené, par exemple, au démantèlement de certaines infrastructures ferroviaires.

Pour les 20 % de la population québécoise habitant dans des municipalités comptant moins de 10 000 habitants, le transport collectif interrégional permet de connecter avec les grands centres urbains. Ce sont principalement les personnes âgées ainsi que les plus jeunes qui bénéficient de ces services. Le transport collectif interrégional est d’ailleurs le seul moyen de déplacement pour les personnes n’ayant pas de voiture.

Pour ajouter à cela, certaines collectivités nordiques ne sont accessibles que par voie maritime ou aérienne. Ces territoires peu accessibles totalisent 72 % de la superficie de la province. De nombreux défis naissent du fait d’être isolés du reste de la province. Les conditions hivernales provoquent aussi un report ou des perturbations au sein du réseau de transport de la région.

Le manque de ressources financières nuit à l’offre de service sur l’ensemble du territoire. Cela ne fait que favoriser la concurrence de nouvelles formes de mobilités comme Uber et cie.

On voit cependant une popularité croissante au Québec depuis 20 ans pour le covoiturage ainsi que l’autopartage. Cela permet de réduire le nombre de véhicules sur les routes. Dans la majorité des cas, ce genre d’initiative se retrouve dans les grands centres.

L'inverse est remarqué au niveau du transport de l'autocar. Celui-ci étant très réglementé, la Commission des transports du Québec (CTQ) accorde à des entreprises l'exclusivité des trajets. Il est alors difficile de créer de nouveaux services, car le gouvernement doit répondre aux demandes de permis de compagnies privées. Offres de moindre qualité et peu diversifiées, les services sont aussi plus restreints à cause du manque d'achalandage.

Ce mode de transport est en chute libre depuis 40 ans avec une baisse de 85 % depuis les années 1980. Le monde de l'autocar ne s'est vu octroyer que 1,3 M\$ par le ministère des Transports et de la Mobilité durable en 2022 comparativement à 258 M\$ pour le transport collectif urbain.

Certaines régions comme le Bas-Saint-Laurent tentent elles-mêmes de développer leur propre service de transport interurbain. Cependant, le gouvernement du Québec n'a pas autorisé la demande de majorer la taxe sur le carburant de 0,02 \$ afin de financer le projet, ce qui mène à un manque de financement. En comparaison, aux États-Unis, ceux-ci subventionnent le transport par autocar avec une taxe sur l'essence de 2,86 cents/gallon et ce, partout dans le pays. Le coût des billets en Oregon est nettement inférieur à ceux du Québec et les États du pays planifient eux-mêmes l'offre d'itinéraires.

Pour ce qui est du train, six des dix-sept régions administratives du Québec ne sont pas desservies par VIA Rail, qui est le principal transporteur ferroviaire de passagers de la province. De plus, la société d'État fédéral doit partager les voies avec des entreprises de marchandises privées qui détiennent 97 % du réseau ferroviaire. Les passagers récréatifs ou qui se rendent au travail voient leurs trajets retardés.

Dans plusieurs régions administratives, un important facteur de mobilité de la main-d'œuvre et du tourisme est le transport aérien. Il facilite aussi le déplacement de patients ou encore le transport de marchandises. Cependant, en raison du peu de vols directs à travers le Québec ainsi qu'une demande limitée de certaines liaisons, l'accès à certaines régions rurales est très coûteux.

Les déplacements en ville sont source de plusieurs frustrations au quotidien tels que la congestion routière et le temps de déplacement. Les émissions de polluants, le bruit et la fameuse congestion routière, causés par ces déplacements, ont des effets majeurs sur la santé de la population québécoise.

En Amérique du Nord, un phénomène nommé le trafic induit a pu être observé. Il s'agit de l'augmentation du volume de circulation routière à la suite de l'amélioration ou de l'expansion des infrastructures de transport. À l'inverse, la suppression de routes semble causer une diminution de la congestion routière. Selon plusieurs experts, une solution passerait par le développement et la popularisation d'autres moyens de transport. Pour Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste français, la reconversion d'anciennes infrastructures en espaces publics, en équipements, en logements, voire en services, est la nouvelle approche à adopter. Pour d'autres, le changement devrait passer par le covoiturage, la densification du centre-ville et la modification des horaires de travail. Le transport collectif sera évidemment au cœur de discussions futures.

Depuis la pandémie de COVID 19, plusieurs enjeux importants surgissent de l'augmentation des coûts du transport collectif au Québec. Quelques initiatives ont déjà été entreprises pour y faire face dont une taxe supplémentaire sur les véhicules immatriculés implémentée en 2023 sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et de la Ville de Saint-Jérôme. Ces initiatives visent directement à financer les dépenses de ce secteur qui a un potentiel important dans une perspective de durabilité.

Le transport actif, qui réfère notamment à la marche et au vélo, est une autre solution écologique en hausse de popularité chez les citoyennes et citoyens québécois. Cet intérêt croissant relève de la qualité des infrastructures. Malgré tout, des contraintes de toutes sortes continuent d'en décourager plusieurs, surtout dans une province au climat rigoureux et changeant.

Le Québec souhaite améliorer l'efficacité des véhicules sur le plan énergétique et économique, sur la qualité et la sécurité. Avec les projets comme Roulez vert, l'Écocamionnage, qui a été suspendu en septembre 2024, ainsi que l'électrification du transport scolaire.

Il y a une croissance exponentielle du nombre de véhicules électriques et de bornes de recharge depuis 10 ans. Cependant, il y a une remise en question des prétendus impacts écologiques positifs de cette transition ainsi que de la hausse considérable en demande énergétique avec les véhicules électriques.

Hydro-Québec affirme qu'il faudra accroître la production énergétique ou la gérer de façon plus optimale. Le gouvernement du Québec a en effet octroyé une subvention de 2,7 M\$ à deux entreprises pour développer un logiciel qui aidera à gérer la consommation des bornes de recharge dans les immeubles à logements multiples.

Cependant, on rencontre des problèmes face à l'augmentation en termes de consommation de batterie pour voitures électriques. Comparé à un moteur à essence, on retrouve six fois plus de minerais dans une batterie.

Plus de véhicules électriques pourraient donc mener à une augmentation des véhicules sur la route et donc plus de problèmes de congestion. Ce qui augmente les émissions par l'usure des pneus, des freins et de la surface de la route. Une réduction des déplacements ainsi que la mise en place de solutions de rechange seraient plus bénéfiques que d'augmenter le nombre de voitures électriques sur les routes.

Le parlement entamera dès aujourd'hui son travail sur ce mandat d'initiative.