

En Bref

LE TRANSPORT COLLECTIF INTERRÉGIONAL

Analyse et rédaction

Jordan Blouin

Service de la recherche

Recherche documentaire

Marie-Hélène Fournier

Service de l'information

Un service essentiel pour plusieurs régions	1
Dynamiques économiques	2
Portrait des réalités régionales	3
Investissements et projets récents	4
Perspectives et conclusion	4

Au cours des dernières années, les déficits de l'industrie canadienne du transport collectif interrégional ont quintuplé, en raison de la diminution de ses revenus nets de quelque 41 %¹. Alors qu'il subissait déjà les conséquences de l'augmentation de la motorisation de la population et de l'utilisation des services de covoiturage, ce secteur d'activité économique a été fortement touché par la pandémie de la COVID-19.

Au Québec, les restrictions et la hausse des coûts d'exploitation ont conduit à une hausse des coûts de déplacement et placé les compagnies de transport en situation financière précaire². Ces difficultés financières ont entraîné des répercussions sur quelques régions du Québec, accroissant l'isolement des communautés locales. Au-delà des défis financiers inhérents à l'industrie du transport interurbain, la géographie québécoise appelle au maintien d'infrastructures conséquentes. Il en va non seulement de l'essor économique des régions, mais de leur vitalité sociale et de leur pleine participation au devenir de la collectivité québécoise. À cet égard, le gouvernement du Québec a inscrit, dans le [Plan québécois des infrastructures 2023-2033](#), un investissement de plus de trois milliards de dollars sur dix ans pour la création ou le remplacement d'infrastructures du transport collectif interrégional³.

La présente note brosse un portrait du transport collectif interrégional au Québec. Elle montre son rôle comme moteur économique des régions, explore les dynamiques économiques propres à chaque mode de transport, ainsi que la situation de certaines régions clés. Elle présente aussi les récents investissements majeurs et les perspectives à court terme dans ce secteur. La note s'intéresse spécifiquement à trois modes de transport collectif interrégionaux, soit l'autocar, le train et l'avion. Il est à noter que le portrait du transport interrégional en périphérie des grandes agglomérations urbaines est différent et ne sera pas traité dans cette note⁴.

Un service essentiel pour plusieurs régions

En 2020, le Québec comptait 1025 municipalités de moins de 10 000 habitants, totalisant quelque 21 % de sa population⁵. Le transport collectif interrégional connecte ces milieux ruraux de faible densité et les grands centres urbains, accroissant ainsi l'attractivité des régions. Il s'agit d'un outil important contre la dévitalisation des communautés rurales. Un système de transport collectif interrégional accroît l'attractivité des régions pour les jeunes, les travailleurs et les travailleuses saisonniers et temporaires et les personnes immigrantes⁶.

Le transport collectif interrégional contribue à l'accès aux soins de santé et aux services d'éducation, particulièrement pour les jeunes et les personnes âgées ou avec limitations⁷. Les services spécialisés se trouvent souvent en zones urbaines, loin des régions éloignées, ce qui contraint à des déplacements sur de longues distances. De plus, le transport collectif interrégional se présente souvent comme le seul moyen de déplacement pour les personnes ne disposant pas d'une voiture. Par le fait même, il permet d'accéder aux

services de la communauté et à toutes les occasions d'emploi⁸. Pour sa part, le transport aérien est essentiel à certaines communautés isolées du Québec, étant la seule manière de se rendre aux grands centres urbains⁹.

Enfin, le transport interrégional est déterminant pour la réduction des émissions de GES au Québec. Le secteur des transports en est le plus important contributeur avec près de 43 % des émissions totales de GES en 2022. Chacun des modes de transport collectif contribue à retirer des automobiles de la circulation et à réduire les émissions de GES¹⁰. Selon l'Association du transport urbain du Québec, « le transport interurbain et intra-urbain par autobus consomme 2,2 fois moins d'énergie que le transport individuel par kilomètre parcouru¹¹ ».

Dynamiques économiques

Le transport collectif interrégional répond à un besoin essentiel de la population éparse, peu dense et peu nombreuse des régions. Considérant l'ampleur des distances à parcourir et la demande toujours insuffisante, le financement public est essentiel à sa survie. Dans ce contexte, le principal défi de l'industrie est d'assurer une offre diversifiée, efficace et abordable¹².

Autocar : [Une étude de l'Institut de recherche et d'informations socioéconomiques \(IRIS\) publiée en novembre 2023](#) évalue qu'entre 1981 et 2023, le nombre de départs hebdomadaires d'autocars interurbains privés est passé de 6000 à 882 par semaine depuis 1981, soit sept fois moins. Le transport collectif interrégional en autocar fonctionne sur le principe du monopole. La Commission des transports du Québec (CTQ) accorde à une entreprise les droits d'exercer ses services sur un ensemble de trajets précis¹³. Selon le modèle de l'interfinancement, les bénéfices réalisés par l'entreprise sur les lignes principales servent à financer les lignes secondaires. L'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS) signale deux failles dans le système actuel. D'une part, il est difficile de créer de nouveaux services de transport collectif interrégionaux au Québec en raison de la dépendance aux compagnies privées. D'autre part, en l'absence d'une saine concurrence, les consommateurs font face à une offre de moindre qualité et peu diversifiée¹⁴. Les autocars sont par ailleurs aux prises avec une concurrence croissante de la part du transport individuel et du covoiturage. De surcroît, alors les entreprises d'autocars étaient déjà difficilement rentables avant la pandémie de COVID-19, le phénomène s'est accentué depuis. Alors que l'achalandage demeure aujourd'hui plus faible qu'en 2020, les transporteurs sont forcés de restreindre leur offre de service¹⁵.

Train : À partir des années 1960, la motorisation individuelle provoque une baisse de l'achalandage du transport ferroviaire de passagers. Les services du CN et du CP devenus déficitaires, le gouvernement du Canada crée en 1977 la société VIA Rail. Aujourd'hui, le service de transport de passagers par train est principalement assuré par cette dernière, bien que quelques compagnies empruntent des routes précises, notamment le Train de Charlevoix entre Québec et La Malbaie. Les trains de passagers de VIA Rail doivent partager les voies avec les trains des entreprises de marchandises privées. Puisque 97 % du réseau est détenu et exploité par celles-ci, leurs trains ont priorité¹⁶. Cela rend le déplacement de passagers par train plus sujet aux retards¹⁷. De plus, le transport de voyageurs n'est pas rentable pour VIA Rail. Il ne représente que 5 % des 10 milliards de dollars de revenus générés chaque année par l'industrie ferroviaire¹⁸.

Avion : Le marché du transport aérien au Québec est composé de [huit transporteurs assurant des liaisons à travers le Québec](#). En 2020, en raison de la pandémie, Air Canada a suspendu de nombreux vols et fermé quatre escales à des aéroports régionaux au Québec (Gaspé, Baie-Comeau, Mont-Joli et Val-d'Or)¹⁹. En raison de la faible demande pour certaines liaisons et, conséquemment, de l'utilisation d'appareils de faible capacité, les tarifs aériens entre les régions rurales sont généralement élevés²⁰. Afin de stimuler le transport aérien, le gouvernement du Québec offre depuis le 1^{er} juin 2022 des vols entre différentes régions du Québec à un coût maximal de 500 \$ l'aller-retour (par le [Programme d'accès aérien aux régions](#) - PAAR). Le succès du programme est toutefois remis en question par certains intervenants. Le maire de Gaspé, Daniel Côté, dénonce par exemple l'inconstance des liaisons et le fait que les billets à rabais soient réservés aux touristes et interdits aux gens d'affaires²¹. Généralement, l'émergence de nouveaux transporteurs régionaux encourage une meilleure connectivité entre les régions éloignées et les grands centres, ainsi que l'offre de tarifs

concurrentiels. Toutefois, la concurrence avec les transporteurs bien implantés demeure difficile pour les plus petits, qui peinent à croître²².

Portrait des réalités régionales

Chaque région du Québec présente des spécificités quant à la structuration du transport collectif interrégional. Celles-ci résultent de leur position géographique, de la densité de leur population ou des infrastructures en place. Cette section relève les particularités de certaines régions clés.

Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine : Avec la fermeture du service ferroviaire reliant Québec et Gaspé en août 2013, la Gaspésie n'est desservie que par la compagnie d'autocar Orléans Express (Keolis)²³. Les difficultés financières de la compagnie lors de la pandémie ont suscité la crainte de l'arrêt des services et de l'abolition de liaisons entre les petites communautés. Cela a mené à diverses actions citoyennes, notamment une pétition lancée sur le site de l'Assemblée nationale en octobre, qui réclamait le développement d'une offre de service de transport interrégional durable²⁴. L'intensification du projet de réhabilitation du [chemin de fer entre Matapédia et Gaspé](#) s'ancre dans ce contexte. Les travaux de la section reliant Caplan et Port-Daniel sont en cours²⁵, alors que le gouvernement a annoncé que le tronçon connectant Gaspé serait terminé en 2026 pour un coût de 518 millions de dollars²⁶. Selon la Coalition des Gaspésiens pour le retour du train passager, le train favoriserait le tourisme, le recrutement et la mobilité de la main-d'œuvre en étant moins cher que l'avion et plus rapide et confortable que l'autocar²⁷. Dans l'intervalle, toutefois, l'annulation de liaisons aériennes à Gaspé et Mont-Joli par Air Canada accroît l'isolement de la région et nuit au tourisme, particulièrement en hiver²⁸. Depuis plusieurs années, une taxe supplémentaire de 0,01 \$ est ajoutée sur chaque litre d'essence dans l'ensemble de la région administrative de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Les revenus de cette taxe financent les divers services de transport collectif²⁹.

Côte-Nord : Le transport ferroviaire de passagers Tshiuetin, un trajet long de 574 km, s'effectue entre Schefferville et Sept-Îles. Chaque année, ce sont quelque 15 000 personnes qui empruntent le trajet. Ce service appartient à trois Nations autochtones (Nation Innue Matimekush-Lac-John, Naskapi Nation of Kawawachikamach et Innue Takuaikan Uashat mak Mani-Utenam)³⁰. Il constitue le seul lien terrestre pour de nombreuses communautés de la région. Afin de moderniser et ainsi d'accroître les bénéfices économiques du transport ferroviaire de passagers, un prêt de 50 millions de dollars a été accordé en 2021 par la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC). Le gouvernement du Québec a aussi prêté 5 millions de dollars³¹.

Estrie : Un sondage mené en septembre 2022 montre qu'une majorité (83 %) de la population des Cantons-de-l'Est est favorable à projet de transport ferroviaire reliant Sherbrooke et Montréal³². L'Alliance du corridor ferroviaire Estrie-Montérégie (ACFEM), organe de promotion du développement du service ferroviaire dans la région, a lancé au début de 2023 un processus d'appel d'offres en vue d'une étude de faisabilité³³. La région de l'Estrie n'est actuellement desservie que par le service d'autocar de Limocar (en direction de Montréal) et par le Groupe La Québécoise (en direction de Trois-Rivières et de Québec).

Abitibi-Témiscamingue : Autobus Maheux, l'entreprise qui assure les services de transport par autocar dans la région, souligne l'absence de rentabilité depuis neuf ans sur le territoire de municipalité régionale de comté (MRC) Abitibi. En juin 2023, sa demande d'engagement financier a été refusée par la MRC, qui est d'avis que « c'est à Québec de mieux financer le transport collectif dans les régions³⁴ ». L'Abitibi dispose d'un service ferroviaire offert par VIA Rail, reliant Montréal à Senneterre (à l'est de Val-d'Or). Le train assure le transport de passagers à raison de trois allers-retours par semaine³⁵. Alors qu'un aller simple dure plus de 13 heures, il n'incarne pas le mode de transport le plus concurrentiel de la région. Le transport aérien a quant à lui un peu plus de succès, alors que l'aéroport de Rouyn-Noranda compte quelque 150 000 déplacements de passagers annuellement³⁶.

Chaudière-Appalaches : Le 31 mars 2023, la compagnie Autobus Breton, qui assure le transport collectif interrégional, met fin à son service entre les villes de Saint-Georges et de Québec, faute d'appui financier. Autobus Breton déplore les coûts à défrayer de plus en plus importants pour assurer le trajet et l'insuffisance

des subventions³⁷. Le service était majoritairement utilisé par des personnes de la communauté étudiante et par des travailleuses et travailleurs étrangers. Afin de pallier cette perte, le groupe Mobilité Beauce-Nord prévoit la mise en place de nouveaux services de transport en minibus. Toutefois, ceux-ci ne desserviront que les villes de la région³⁸. L'absence de transport ferroviaire et aérien contribue au contexte difficile de mobilité dans la région.

Investissements et projets récents

En 2018, le gouvernement du Québec a adopté la [Politique de mobilité durable – 2030](#) qui structure les projets en matière de transport collectif interrégional. Cette politique est accompagnée du [Plan d'action 2018-2023](#). Il décline les actions permettant de « favoriser et de rendre plus attrayant le transport régional et interurbain³⁹ », sous trois objectifs principaux.

1. Soutien au transport collectif régional : investissement de 43,6 millions de dollars sur cinq ans « afin de répondre à la demande croissante du milieu et de favoriser le développement des services »;

2. Augmentation de l'attractivité du transport interurbain par autobus : augmentation du nombre de départs d'autocar et accroissement de l'offre de transfert intermodal;

3. Vitalité des régions isolées, enclavées et éloignées : deux programmes soutiennent le transport aérien régional ([Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales](#) et [Programme de réduction des tarifs aériens](#)).

Afin de favoriser la reprise complète des services affectés par la pandémie de la COVID-19, le ministère des Transports a adopté, en 2021, le [Programme d'aide à la relance du transport interurbain par autobus](#) (PARTIA), puis l'a prolongé en 2022. L'aide financière assure un soutien aux transporteurs. En revanche, ils doivent garantir le rétablissement du niveau de services offerts avant la pandémie⁴⁰.

Perspectives et conclusions

Dans son mémoire de 2020, l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS) qualifie la réglementation du système de transport collectif interrégional d'autocars privés de « mal adaptée ». Pour y remédier, elle propose la création du « Réseau », un organisme public qui serait chargé de « planifier la desserte de transport collectif par autobus entre les régions et entre les agglomérations à l'intérieur d'une région⁴¹ » et d'en établir les horaires. Bien que la Commission des transports ait le mandat de favoriser la vitalité économique du transport des personnes, la planification de la desserte n'est pas une de ses responsabilités. Elle exerce plutôt le rôle de tribunal administratif, statuant sur les demandes des transporteurs⁴². Ce sont ces derniers qui planifient actuellement la desserte du transport collectif. Comme ils ne desservent qu'à l'échelle régionale, il n'existe pas d'approche globale au Québec. L'ATCRS affirme que le Réseau favoriserait la réouverture de lignes d'autocar abandonnées et, par l'intégration avec les autres modes de transport, engendrerait une efficacité accrue⁴³.

Le gouvernement du Canada a annoncé en mars 2016 la tenue d'une évaluation approfondie d'un projet de train à grande fréquence (TGF) entre Québec et Toronto. Le projet vise à faciliter la mobilité entre les plus grandes villes du Canada, à attirer et à assurer la rétention de la main-d'œuvre, à réduire l'usage de la voiture et à connecter efficacement les régions entre elles⁴⁴. En juillet 2023, trois consortiums ont été qualifiés pour participer à l'appel d'offres.

En 2014, le défunt Réseau des Conférences régionales des élus (CRÉ) avait recommandé à la Commission des transports d'adopter un système de transport collectif interrégional similaire à celui de la Norvège. Depuis 2003, l'État norvégien a mis fin aux réglementations provinciales, ouvrant la voie à la création de nouveaux services de transport, dont des services express, populaires auprès des usagères et des usagers. Des partenariats entre les opérateurs et la mise en concurrence en région assurent aux compagnies une rentabilité économique. Selon certaines études, la fréquentation des transports collectifs a grandement augmenté depuis 2003, particulièrement auprès des automobilistes⁴⁵.

MESURES GOUVERNEMENTALES RÉCENTES

En 2018, réalisation par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports de cinq cadres d'intervention guidant les actions du gouvernement du Québec en matière [de nouvelles mobilités](#), [de transport maritime](#), [de transport ferroviaire](#), [de transport aérien](#) et [de transport collectif régional](#). Ces cadres s'ancrent dans la [Politique québécoise de mobilité durable – 2030](#).

EN QUELQUES MOTS

Le transport collectif interrégional est essentiel aux régions du Québec. Il contribue à leur développement économique en les connectant aux centres urbains, ce qui favorise notamment la mobilité citoyenne et des travailleurs, prévient l'exode rural et assure l'accès aux services spécialisés. Il est aussi un moyen crucial afin de réduire les émissions de GES au Québec.

Chacune des régions du Québec fait face à des défis en matière de mobilité interrégionale. De manière globale, de nombreuses compagnies d'autocars, ferroviaires ou aériennes doivent composer avec de constantes difficultés financières, nuisant à leur offre de services. Celles-ci demandent un financement plus important de la part du gouvernement du Québec, afin de compenser les nombreuses liaisons peu rentables qu'elles doivent assurer.

Diverses organisations énoncent des propositions qui permettraient à leur avis d'améliorer le transport collectif interrégional, telles que l'établissement d'un réseau centralisé pour la gestion du transport interrégional, ou encore l'abolition de l'attribution de l'exclusivité d'opération sur une route à une seule compagnie d'autocar.

EN QUELQUES CHIFFRES

63 % Part du transport en véhicule léger dans la répartition totale des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports au Québec (avril 2022)	57,6 millions \$ Déficits nets de l'ensemble de l'industrie du transport interurbain et rural par autocar au Canada en 2021	477 sur 1131 Nombre de municipalités connectées par une des 10 entreprises d'autocars au Québec (42 %)	44 % Proportion des 98 800 billets d'avion à 500 \$ vendus durant les premiers mois du PAAR (entre le 1 ^{er} juin 2022 et le 31 mai 2023)
---	---	--	--

Pour aller plus loin

Sur le transport au Canada, notamment le transport collectif interrégional

Transports Canada, [Les transports au Canada. Un survol](#), 2022, 51 p.

Sur le transport par autocar

PRATTE, Colin et Bertrand SCHEPPER, [Le transport interurbain par autocar au Québec: portrait d'une industrie à la croisée des chemins](#), Montréal, Institut de recherche et d'informations socioéconomiques, 27 novembre 2023, 16 p.

ZHANG, Tingting. [Characterisation of Intercity Bus Travel Demand in Quebec](#), Mémoire (M. Sc.), École polytechnique de Montréal, 2017, 182 p.

Sur le transport ferroviaire

DUPUIS, Jean. [VIA Rail Canada Inc. et l'avenir du transport ferroviaire de voyageurs au Canada](#), Bibliothèque du Parlement, 2015, 18 p.

Sur le transport aérien

DOSTALER, Isabelle. [Défis, enjeux, problématiques et pistes de solution du transport aérien régional. Document d'amorce des discussions. Sommet sur le transport aérien au Québec](#), 2017, 19 p.

Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec	Analyse et rédaction	Recherche documentaire
Édifice Pamphile-Le May	Service de la recherche	Service de l'information
1035, rue des Parlementaires	418 643-4567	418 643-4408
Québec (Québec) G1A 1A3	recherche@assnat.qc.ca	bibliotheque@assnat.qc.ca

Conditions d'utilisation

La Bibliothèque ne peut être tenue responsable de l'utilisation qui est faite du document transmis. Rien dans ce document ne peut être interprété comme un avis de la Bibliothèque. Le résultat de la recherche est préparé uniquement à partir de sources du domaine public. La Bibliothèque assure la confidentialité des personnes requérantes, mais ne garantit pas l'exclusivité des travaux produits. En effet, il lui arrive de réutiliser les résultats de ses recherches afin de répondre à d'autres demandes ou pour alimenter ses publications institutionnelles, accessibles à tous. Veuillez noter que les délais de livraison convenus peuvent changer selon le volume de demandes issues de nos clientèles prioritaires.

ISBN 978-2-550-96479-7
Dépôt légal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2023

¹ Statistique Canada, [Bilan financier des industries du transport de passagers par autobus et du transport urbain, selon l'industrie](#), tableau 23-10-0081-01, 2 juin 2023.

² Fédération des transporteurs par autobus, [Rapport d'activités 2020-2021](#), p. 10; VIA Rail Canada, [Rapport du premier trimestre 2021](#), p. 3; Valeriya Mordvinova, [L'aviation canadienne pendant la pandémie de COVID-19 : partie 1. Incidence sur les compagnies aériennes canadiennes](#), 2022, graphique 3.

³ Conseil du trésor, [Plan québécois des infrastructures 2023-2033](#), B. 87. L'investissement prévoit la réalisation de divers projets, notamment la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie et du chemin de fer Central Québec et la réfection de divers traversiers pour le transport de passagers.

⁴ Le REM, par exemple, sera composé de 26 stations sur 67 km de rails qui relieront le centre-ville de Montréal aux villes avoisinantes. Son financement et les entités responsables de son opération diffèrent toutefois de la structure de transport telle que vue dans les autres régions du Québec.

⁵ Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, [L'organisation municipale au Québec en 2020](#), p. 9.

⁶ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, [Politique de mobilité durable – 2030. Cadre d'intervention en transport aérien](#), 2018, p. 3.

⁷ Coalition des Gaspésiens pour le retour du train de passagers de VIA Rail, [Pour le retour du train de VIA Rail à New Carlisle en 2023](#), février 2023, p. 7.

⁸ *Op. cit.*, note 6, p. 3.

⁹ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, [Politique de mobilité durable – 2030. Cadre d'intervention en transport aérien](#), 2018, p. 3.

¹⁰ Mathieu Laneuville, [Réduire les émissions de GES : appuyons sur l'accélérateur](#), 22 avril 2022, diapositive 7.

¹¹ Association du transport urbain du Québec, [L'ATUQ et les neuf sociétés de transport du Québec : des alliés incontournables du gouvernement pour répondre aux principaux enjeux énergétiques du Québec](#), 6 octobre 2015, p. 3.

¹² Boer Cui et autres, « [Accessibility matters : Exploring the determinants of public transport mode share across income groups in Canadian cities](#) », *Transportation Research Part D : Transport and Environment*, n° 80, p. 2.

¹³ Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, [Mémoire sur le transport interurbain](#), 29 mai 2020, p. 3.

¹⁴ *Op. cit.*, p. 4. Bien que l'ATCRS soit une organisation prenant position sur les enjeux de transport collectif, les données présentées sont corroborées par diverses études universitaires, notamment : Clémentine Barbier, [Caractérisation de l'offre de transport interurbain par autocar au Québec](#), Mémoire (M. Sc.), Polytechnique de Montréal, 2016.

¹⁵ Fédération des transporteurs par autobus et Groupe Autobus Maheux, [Mémoire. Transport interurbain par autobus au Canada](#), 21 avril 2023, p. 4.

¹⁶ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, [Politique de mobilité durable – 2030. Cadre d'intervention en transport ferroviaire](#), 2018, p. 4.

¹⁷ Toronto Star, « [Ottawa can help restore service to passenger rail by addressing chronic delays that plague the service](#) », 6 juillet 2023.

¹⁸ Patrice Sénécal, « [Le train, un moyen de transport révolu ou d'avenir au Canada?](#) », *Le Devoir*, 18 septembre 2021.

¹⁹ Radio-Canada, « [Air Canada interrompt 30 lignes régionales et ferme 8 escales au pays](#) », 30 juin 2020; CBC News, « [Air Canada cancels 30 domestic routes, closes 8 stations at regional airports](#) », 30 juin 2020.

²⁰ *Op. cit.*, note 9, p. 8.

²¹ Radio-Canada, « [L'UMQ déplore des ratés avec le programme des vols à 500 \\$](#) », 15 décembre 2022. Les billets achetés par une personne morale (employeur, entreprise et organisme) ou pour des « déplacements qui ne sont pas effectués exclusivement pour des raisons personnelles, dont les déplacements d'affaires » ne sont effectivement pas admissibles. Le gouvernement verse une aide financière au transport pour chacun des billets éligibles vendus à un prix maximal de 500 \$ l'aller-retour.

²² *Op. cit.*, note 9, p. 7-8.

²³ Coalition des Gaspésiens pour le retour du train passager, [Pourquoi le train ?](#), 15 juin 2023.

²⁴ Rémy Bourdillon, « [Transport interrégional : Une pétition pour un meilleur service](#) », *Le Mouton noir*, octobre 2020.

²⁵ Ministère des Transports et de la Mobilité durable, [Réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie](#).

²⁶ Jean-Philippe Thibault, « [Plus de 500 M\\$ pour le rail de Port-Daniel jusqu'à Gaspé](#) », *Le Soleil*, 27 juin 2023.

²⁷ *Op. cit.*, note 7, p. 7-8.

²⁸ Nelson Sergerie, « [Le développement touristique affecté par les ratés du transport aérien régional](#) », *Ma Gaspésie*, 13 avril 2023.

²⁹ Ministère des Finances, [Majorations de la taxe sur les carburants](#), 2023.

³⁰ Transport ferroviaire Tshiuéti, [Notre entreprise](#).

- ³¹ Sarah R. Champagne, « [Le lien ferroviaire entre Schefferville et Sept-Îles sera modernisé](#) », *Le Devoir*, 9 juillet 2021.
- ³² Radio-Canada, « [Transport Sherbrooke-Montréal : plus d'autobus, un train, mais pas d'avion en Estrie](#) », 24 septembre 2022.
- ³³ Claude Hébert, « [Transport ferroviaire : L'ACFEM en appel d'offres pour une étude de faisabilité](#) », *Journal Le Guide*, 12 janvier 2023.
- ³⁴ Martin Guidon, « [La MRC Abitibi refuse de financer le transport interurbain par autocar](#) », *Radio-Canada*, 27 juin 2023.
- ³⁵ VIA Rail, [Montréal – Senneterre](#).
- ³⁶ Ville de Rouyn-Noranda, [Aéroport régional de Rouyn-Noranda](#).
- ³⁷ Magalie Masson, « [Fin des autocars entre Saint-Georges et Québec](#) », *Radio-Canada*, 23 février 2023.
- ³⁸ Louis-Philippe Arsenault, « [Un service de transport collectif dans les cartons en Beauce](#) », *Radio-Canada*, 31 mars 2023.
- ³⁹ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, [Politique de mobilité durable – 2030. Plan d'action 2018-2023](#), p. 23-24.
- ⁴⁰ Ministère des Transports, [Programme d'aide à la relance du transport interurbain par autobus](#), juin 2022, p. 3.
- ⁴¹ Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, *op. cit.*, note 13, p. 8.
- ⁴² Commission des transports, [L'organisation](#).
- ⁴³ *Op. cit.*, note 13, p. 8-14.
- ⁴⁴ Gouvernement du Canada, [Train à grande fréquence. Demande d'Expression d'Intérêt](#), p. 25-26.
- ⁴⁵ Didier Van de Velde, [Les services d'autocars interurbains en Europe : concessions ou marché ouvert ?](#), 2009, p. 298-299.