



Transports
Canada



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports



Ministère des Transports
de l'Ontario

Ontario

PROJET DE TRAIN RAPIDE QUÉBEC-ONTARIO

Effets sur le système urbain et les types de peuplement

Rapport final

Février 1995 (Révisé en juin 1995)

HEMSON ET PLURAM INC.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
SOMMAIRE	i
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 EFFETS DU RÉSEAU DE TRAIN RAPIDE SUR L'ENSEMBLE DU CORRIDOR	4
2.1 Le corridor Québec-Windsor poursuivra sa croissance et son urbanisation	6
2.2 Le réseau de train rapide devrait accentuer la tendance à l'urbanisation dans le Corridor	11
2.3 L'expérience européenne donne de précieux renseignements, mais l'environnement du Corridor est différent	18
3.0 LES EFFETS DE L'IMPLANTATION D'UN RÉSEAU DE TRAIN RAPIDE SUR LES AGGLOMÉRATIONS DU CORRIDOR	25
3.1 En matière d'occupation des sols, le train rapide aura de faibles répercussions sur les agglomérations du Corridor	25
3.2 Les effets potentiels de l'implantation d'un réseau de train rapide sur les agglomérations du Corridor	32
4.0 LES RÉPERCUSSIONS DE L'EMPLACEMENT DES GARES DE TRAIN RAPIDE	44
4.1 Effets des gares de train rapide sur les agglomérations du Corridor	44
5.0 CONCLUSION	53
ANNEXES	

SOMMAIRE

Le présent document constitue le rapport final sur les effets du service de train rapide sur le système urbain et les types de peuplement. En voici les principales conclusions :

- **L'implantation du train rapide renforcera la prééminence du corridor Québec-Windsor parmi les zones urbaines du Canada.**

Le réseau de train rapide confortera le corridor Québec-Windsor (le Corridor) dans sa position de principale zone urbaine du Canada. Cependant, d'autres facteurs tels l'immigration, le libre-échange et le Pacte de l'automobile auront des incidences beaucoup plus importantes sur les systèmes urbains et les types de peuplement. Fait plus important encore, le train rapide ne modifiera pas sensiblement les liens du Corridor avec les autres régions du Canada et des États-Unis puisqu'il est déjà traversé par un réseau très développé de transport interurbain. La venue du train rapide accentuera néanmoins l'importance du Corridor de même que l'attrait qu'il exercera sur les visiteurs, en particulier ceux qui viennent d'Europe et d'Extrême-Orient.

- **Le train deviendra un mode de transport beaucoup plus utilisé dans le Corridor.**

Actuellement, on estime à 1,8 million le nombre annuel de déplacements effectués sur les liaisons de VIA Rail (le réseau de train voyageurs du Canada) entre les agglomérations du Corridor. Dans les *Prévisions composées de nombre de voyageurs et de recettes*, on estime que d'ici 2025 quelque 15 à 20 millions de déplacements seront assurés par le train rapide. C'est donc dire que le réseau de train rapide fera du chemin de fer un mode de transport beaucoup plus attirant qu'il ne l'est aujourd'hui.

- **Cependant, le nombre total de déplacements effectués par des voyageurs entre les agglomérations du Corridor ne changera pas beaucoup.**

Les voyageurs troqueraient la voie des airs et la route pour le rail, mais il est peu probable que l'implantation du train rapide modifie sensiblement le nombre total de déplacements de voyageurs dans le Corridor¹. On peut donc difficilement

¹ La proportion de déplacements additionnels qu'engendrerait le service de train rapide — c'est-à-dire la demande induite — serait de l'ordre de 3 à 5 % de plus que le niveau de base de la demande sans train rapide.

(ii)

soutenir que la venue du train rapide aura un impact majeur sur le système urbain ou les types de peuplement le long du Corridor.

- **Le réseau de train rapide serait profitable aux grandes agglomérations, mais les exceptions à cette règle sont nombreuses.**

L'implantation du train rapide tendra à renforcer la tendance générale au développement des grandes zones urbaines. Il reste que *l'ampleur* de cet effet polarisateur pourra varier sensiblement selon l'efficacité avec laquelle les gares du réseau de train rapide seront reliées aux services de transport des agglomérations non directement desservies par le train rapide. Il existe aussi une tendance à la décentralisation des grandes zones urbaines, mouvement que pourrait accentuer l'arrivée du train rapide.

Signalons une conclusion plus importante encore : l'impact du train rapide sur les agglomérations variera beaucoup en fonction de nombreux facteurs locaux, parmi lesquels :

- la mesure dans laquelle les perspectives de croissance des agglomérations sont liées à l'accessibilité d'un service de transport voyageurs interurbain;
- la proximité des autres centres urbains du Corridor;
- l'importance relative d'une agglomération et son rôle dans la hiérarchie urbaine;
- la mesure dans laquelle les gares du réseau de train rapide sont connectées à d'autres modes de transport;
- l'accessibilité d'un service de transport interurbain et le volume de voyageurs;
- l'amélioration relative du temps de parcours porte à porte permise par le service de train rapide;
- la mesure dans laquelle les agglomérations sont déjà des destinations touristiques;
- le rôle du secteur tertiaire dans l'agglomération.

(iii)

- **Dans les grandes agglomérations, il est préférable d'aménager une gare de train rapide au centre-ville.**

De façon générale, l'intérêt commercial (le nombre de voyageurs) et le réaménagement urbain rendent préférable l'implantation d'une gare de train rapide dans le centre-ville des grandes agglomérations, et ce, pour les raisons suivantes :

- il y a une forte concentration de voyageurs potentiels dans le centre des grandes villes;
 - l'activité économique dans le centre des villes est plus susceptible d'engendrer des déplacements interurbains de voyageurs;
 - les centres-villes sont le siège d'importantes attractions touristiques;
 - les liaisons de centre-ville à centre-ville forment le principal avantage concurrentiel du réseau de train rapide par rapport à d'autres modes de transport;
 - les tendances au développement seront davantage concentrées dans le centre, ce qui augmente la possibilité d'une hausse de valeur de l'immobilier que pourrait entraîner l'aménagement d'une gare de train rapide.
- **L'utilité d'aménager des gares de train rapide en périphérie des grandes zones urbaines doit être évaluée au cas par cas.**

En ce qui a trait à l'*aménagement du territoire*, il n'y a pas de réponse toute faite à la question de savoir s'il faudrait aménager une seconde gare de train rapide en périphérie de l'agglomération. De façon générale, l'aménagement d'une seconde gare de train rapide améliore l'accès au réseau de train rapide, mais peut aussi en réduire l'efficacité. Habituellement, les gares de banlieue ne sont pas des catalyseurs de croissance (voir ci-après).

- **Une gare du réseau de train rapide ne peut être un catalyseur de croissance que si elle s'accompagne d'une tendance du marché en ce sens et d'une planification urbaine réfléchie.**

On considère parfois que les gares de train rapide sont un catalyseur du développement, mais d'après les conclusions de ce rapport, cela n'est vrai qu'à certaines conditions. Les gares de train rapide sont plus susceptibles de concentrer ou d'accentuer les tendances *existantes* du marché que d'en créer de *nouvelles*. Les possibilités de développement autour des gares du réseau de train

(iv)

rapide devront être étayées par des efforts soutenus de commercialisation et une utilisation efficace des terres publiques. Les conclusions du rapport donnent également à penser que l'emplacement d'une gare n'aura que peu d'influence sur les prix de l'immobilier, sauf dans le cas des gares de train rapide aménagées dans des secteurs où il existe déjà un marché bien établi pour les nouveaux développements.

- **Dans les petites agglomérations, l'emplacement de la gare de train rapide n'est pas aussi important.**

Dans les petites agglomérations, l'emplacement de la gare de train rapide est moins important car on y accède aisément. La facilité des déplacements et les distances plus courtes à parcourir pour se rendre de la périphérie au centre d'une petite agglomération font que l'emplacement de la gare éventuelle est secondaire par rapport à la décision d'implanter ou non le service de train rapide.

En ce qui concerne plus précisément les agglomérations du Corridor, les points suivants résument les principales conclusions auxquelles nous en sommes arrivés :

- **L'effet sur Windsor sera légèrement favorable.**

Pour Windsor, les retombées de l'implantation du réseau de train rapide seraient légèrement favorables, mais jamais aussi importantes pour cette ville que la santé du secteur de l'automobile.

- **À London, les avantages pourraient être atténués par d'autres facteurs.**

La venue du train rapide améliorerait l'accès de London aux autres centres urbains du sud de l'Ontario. Cependant, l'avantage net que représente cette amélioration serait sans doute atténué par le fait que le train rapide n'améliore que modestement, et non considérablement, l'accès de cette agglomération à Kitchener et à Toronto, qui sont à moins de 200 km.

- **La venue du train rapide resserrera les liens de la région de Kitchener avec celle de Toronto.**

La région de Kitchener-Waterloo enregistre un taux très élevé de déplacements interurbains — principalement vers Toronto — et le réseau de train rapide offrirait un service amélioré le long du corridor clé de l'autoroute 401. Que le train rapide soit implanté ou non, Kitchener-Waterloo continuera de croître et de jouir d'une

(v)

économie forte. L'implantation du train rapide accélérerait toutefois le développement autour de la gare.

- **Avec l'arrivée du train rapide, la position centrale de Toronto se trouverait renforcée dans le Corridor.**

Dans le corridor Québec-Windsor, Toronto est l'une des plaques tournantes du trafic voyageurs interurbain. Au total, 26 millions de déplacements sont effectués entre Toronto et les autres centres urbains du Corridor. Du fait qu'il «rapprocherait» de Toronto les autres villes du Corridor, le train rapide aurait tendance à renforcer la position de centre économique et social de Toronto. Le train rapide pourrait également accroître le service de banlieue de Toronto (vers Kingston, London et Kitchener-Waterloo), mais il se pourrait que la structure tarifaire anticipée du train rapide limite l'ampleur de ces retombées.

- **Kingston a beaucoup à gagner de la venue du train rapide.**

Comparée aux autres agglomérations desservies par le train rapide, Kingston n'est pas une grande ville, mais son rôle de centre régional de l'est ontarien et de centre institutionnel est important. L'accessibilité améliorée que le train rapide procurerait à Kingston ne serait certes pas négligeable, puisque cette agglomération n'a que peu de liaisons aériennes vers les autres centres du Corridor. Jusqu'à un certain point, cette meilleure accessibilité pourrait avoir un effet néfaste, car il deviendrait plus aisé pour les entreprises et les habitants de Kingston de se rendre plus souvent à Toronto, Montréal et Ottawa pour satisfaire leurs besoins. Néanmoins, Kingston est bien placée pour bénéficier de l'arrivée du train rapide, car c'est une ville attrayante doublée d'une destination touristique importante et qu'elle abrite un important secteur institutionnel et de recherche.

- **De par ses activités commerciales, touristiques et administratives, la région d'Ottawa-Hull bénéficiera de la venue du train rapide.**

Ottawa-Hull entretient de nombreux liens avec tous les autres centres du Corridor, et l'implantation du train rapide les renforcera. La position de centre d'affaires, touristique et administratif qu'occupe Ottawa-Hull sera raffermie par la plus grande facilité de déplacement interurbain que permettra le réseau de train rapide.

- **Le train rapide renforcera la position de centre urbain de premier plan de Montréal.**

Les perspectives sont bonnes pour Montréal, dont l'importance économique et culturelle continuera d'être ressentie au Québec et au Canada.

(vi)

Montréal a de nombreux liens avec les autres agglomérations, en particulier avec Québec et Ottawa-Hull. Le train rapide serait profitable tant aux entreprises qu'au secteur touristique de l'économie montréalaise en ce qu'il faciliterait l'expansion de leurs marchés respectifs.

- **L'implantation du train rapide aura un effet modeste sur Trois-Rivières.**

Tournée vers le secteur de la fabrication et les ressources naturelles, Trois-Rivières est une région dont l'importance économique a enregistré un déclin relatif. L'arrivée du train rapide n'aura qu'un effet limité sur les perspectives de Trois-Rivières, et ce, pour deux grandes raisons. D'abord, le train rapide n'améliorerait que modestement l'accès à la région. La plupart des Trifluviens continueraient de prendre la route pour parcourir les 70 km qui les séparent de Montréal. En second lieu, Trois-Rivières ne dispose pas d'une structure économique qui bénéficierait grandement de la venue du train rapide; le secteur commercial, les activités touristiques et les fonctions institutionnelles ne sont pas la caractéristique première de l'économie régionale.

- **Québec pourrait tirer d'importants avantages de l'implantation du train rapide.**

Québec est un important centre régional de service ainsi que la capitale de la province du même nom. La venue du train rapide aurait d'heureuses retombées sur la ville de Québec, notamment en raison du meilleur accès qu'on y aurait à partir de Montréal. Québec pourrait perdre un peu de terrain au profit de Montréal dans certains secteurs de services spécialisés, mais pourrait aussi, grâce au train rapide, conserver des activités gouvernementales ou autres qu'elle aurait sinon risqué de perdre au profit de Montréal. En tant que destination touristique, Québec bénéficierait manifestement du meilleur accès que permettrait le train rapide à partir des autres centres du Corridor.

- **Hamilton et Drummondville seront bien reliées au réseau de train rapide, même sans gare.**

Le train rapide pourrait améliorer quelque peu les perspectives socioéconomiques de Hamilton et Drummondville *même s'il n'est pas proposé d'y implanter de gare de train rapide*. Dans le cas de Hamilton, il existe un service de trains de banlieue qui relie directement la ville à la gare de train rapide qu'on se propose d'implanter à la gare Union de Toronto. Dans le cas de Drummondville, il serait relativement aisé de couvrir les 75 km qui séparent cette agglomération d'une gare de train rapide située à Montréal.

(vii)

Les conclusions du présent rapport doivent être étudiées à la lumière des nombreuses autres études techniques réalisées dans le cadre du projet de train rapide. Ces études, qui portent notamment sur l'environnement, l'économie et les aspects sociaux, permettent toutes d'envisager le projet de train rapide sous un autre angle.

1.0 INTRODUCTION

Le présent rapport final sur les effets du réseau de train rapide sur le système urbain et sur les types de peuplement est établi dans le cadre d'un travail entrepris par le consortium Hemson/Pluram. Il présente les résultats d'un plan de travail à trois volets qui traite des effets du train rapide sur l'ensemble du Corridor (volet I), des effets du train rapide sur chaque agglomération (volet II) et de l'emplacement des gares (volet III).

Les conclusions ont été établies à partir de l'étude des tendances démographiques et économiques ainsi que d'une analyse des données sur les liaisons interurbaines. Des entrevues auprès de représentants des gouvernements provinciaux et d'universitaires ont également été conduites, dans le cadre de ce travail. Enfin, nous avons soigneusement étudié des rapports et des analyses portant sur des expériences pertinentes de réseaux ferroviaires à grande vitesse à l'étranger et, en particulier, sur le TGV français.

Le rapport est structuré de la façon suivante :

- les effets du réseau de train rapide sur l'ensemble du Corridor;
- les effets sur les zones urbaines du Corridor;
- les conséquences de l'emplacement des gares du réseau de train rapide.

Le rapport est étayé par une annexe technique distincte qui comporte trois sections :

- la théorie des systèmes urbains, dans son application aux effets du réseau de train rapide;
- les effets du train rapide sur l'occupation des sols dans les autres pays;
- l'analyse détaillée des effets du réseau de train rapide sur les agglomérations du corridor Québec-Windsor.

Le lecteur est également invité à se reporter aux nombreuses autres études entreprises dans le cadre du projet de train rapide. Nombre de ces travaux, en particulier les études portant sur l'environnement, l'impact économique et la planification des tracés, ont des répercussions sur l'occupation des sols, les systèmes urbains et les types de peuplement dans le corridor Québec-Windsor.

2.0 EFFETS DU RÉSEAU DE TRAIN RAPIDE SUR L'ENSEMBLE DU CORRIDOR

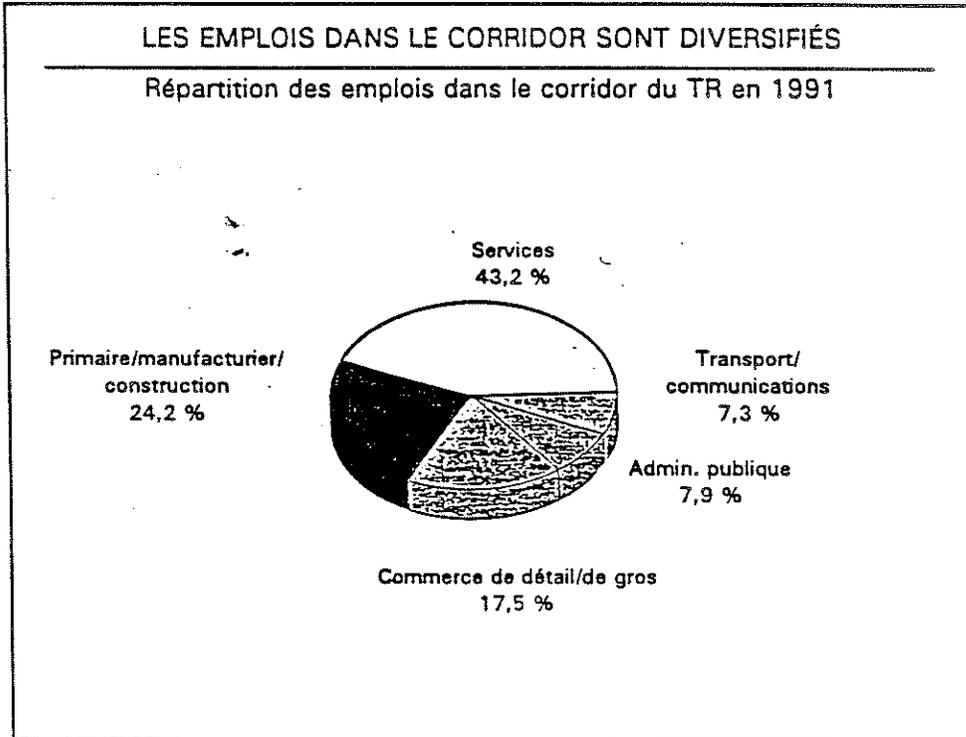
Les relations entre le corridor Québec-Windsor et les autres régions du Canada et de l'Amérique du Nord sont analysées dans ce chapitre. Nous étudions les effets du train rapide sur ces relations en insistant particulièrement sur le rôle de centre urbain que cette région joue au Canada. Pour les besoins de l'étude, le «Corridor» est défini de façon générale comme la zone située à moins de 100 km des gares de train rapide potentielles (pièce 1)².

La principale conclusion de ce chapitre est qu'avec ou sans réseau de train rapide la tendance historique à la prédominance croissante du Corridor au Canada sur le plan de la population et de l'emploi se poursuivra. Le train rapide aura tendance à accentuer ce phénomène, mais l'infrastructure actuelle très développée et le fait que le réseau de train rapide ne changera pas radicalement l'accessibilité entre le Corridor et les autres centres d'Amérique du Nord donnent à penser que ses effets sur le Corridor *dans son ensemble* seront modestes.

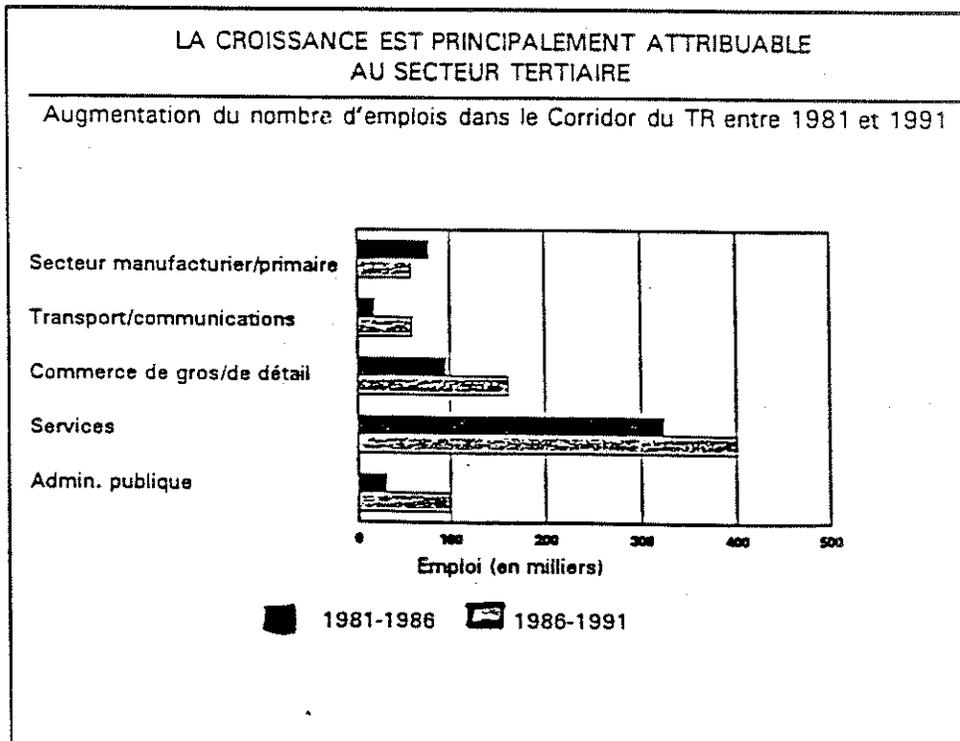
Cela dit, il est probable que l'implantation du réseau de train rapide aura un effet perceptuel important qui rehaussera l'image du Corridor et favorisera encore le développement du tourisme.

² Cette définition du Corridor est très souvent reprise dans les analyses de la géographie urbaine du Canada. En ce qui concerne les aspects statistiques de cette étude, il faut adopter les limites des divisions de recensement de Statistique Canada qui correspondent le mieux à cette définition. Bien que dans sa définition le Corridor ne comprenne pas la zone urbaine de Detroit, nous tenons compte de la proximité de cet important marché dans notre analyse.

PIÈCE 2



PIÈCE 3



2.1 LE CORRIDOR QUÉBEC-WINDSOR POURSUIVRA SA CROISSANCE ET SON URBANISATION

Au risque de faire une lapalissade, disons que les caractéristiques démographiques et économiques du corridor Québec-Windsor sont la preuve de sa position prépondérante au Canada. Cette situation ne changera pas puisque cette région est vouée à une croissance soutenue et à une urbanisation plus poussée dues à moult facteurs, dont la plupart sont «externes».

2.2.1 Le corridor Québec-Windsor se trouve au sommet de la hiérarchie urbaine du Canada.

D'après la théorie bien établie des systèmes urbains³, les agglomérations qui forment le corridor Québec-Windsor sont au sommet de la hiérarchie urbaine du Canada. Cette conclusion s'appuie sur les données historiques et actuelles concernant la proportion de la population et des emplois qu'abrite le Corridor, sur les indicateurs de concentration économique et sur les perspectives d'avenir de cette région.

- **Une grande proportion de la population**

Le corridor Québec-Windsor abrite plus de la moitié de la population du Canada, tout en occupant moins de 2 p. 100 de son territoire.

Les agglomérations qui forment le Corridor regroupent 14,5 millions d'habitants, dont 8,9 en Ontario et 5,6 au Québec.

- **Le centre économique du Canada**

Environ sept millions d'emplois sont concentrés dans le corridor Québec-Windsor. Près du quart de ces emplois sont reliés aux activités industrielles (pièce 2), tandis que plus de 43 p. 100 relèvent du secteur des services, ou secteur tertiaire, au sens large. Les changements survenus dans la composition des emplois entre 1981 et 1991, parmi lesquels un accroissement de l'importance du secteur tertiaire (pièce 3) et le taux de

³ Voir l'annexe A pour un résumé de la théorie des systèmes urbains dans son application au réseau de train rapide.

croissance relativement modeste du secteur manufacturier, confirment l'impact des grandes tendances économiques sur le Corridor.

Il est également indéniable que le corridor Québec-Windsor représente une part supérieure à son poids démographique dans les secteurs économiques où les activités à valeur ajoutée sont plus importantes, de même que les décisions économiques.

Nombre d'emplois par millier d'habitants ⁴		
Classification des industries	Corridor	Canada
Secteur primaire	16,5	34,2
Secteur manufacturier	116,1	86,8
Construction	29,5	29,9
Transports/communications/services publics	37,4	38,6
Finance, assurances et immobilier	91,9	86,6
Secteur du commerce	32,4	27,3
Administration publique	37,2	38,3
Services	163,9	161,6
Total	525,0	503,4

Il s'agit de secteurs comme la fabrication et le secteur de la finance, de l'assurance et de l'immobilier. La concentration du secteur manufacturier est particulièrement flagrante, puisque près de 70 p. 100 de toutes les activités de fabrication au Canada se déroulent sur le territoire du Corridor. Le grand nombre de sièges sociaux, particulièrement à Toronto et à Montréal, dénote également le nombre disproportionné de décideurs d'entreprise que le Corridor accueille au Canada.

La forte proportion d'emplois, particulièrement dans les secteurs impliquant la prise de décisions économiques à haut niveau, démontre à quel point cette zone urbaine de 1 200 km de long est le centre économique du Canada.

- **Le Corridor continue de prendre de l'importance au Canada.**

Le Corridor a augmenté son poids démographique depuis 1971 et représente aujourd'hui 52 p. 100 de la population canadienne. En Ontario

⁴ Statistique Canada, Recensement de 1986.

et au Québec, la tendance à la concentration est encore plus évidente, puisqu'en l'espace de deux décennies le poids démographique du Corridor est passé de 81 à 84 p. 100 de la population de ces provinces.

Poids démographique du Corridor		
Part du Corridor dans :	1971	1991
La population du Québec et de l'Ontario	81,4 %	84,2 %
La population canadienne	51,8 %	52,4 %

La forte proportion de la population nationale que regroupe cette région est confirmée par le fait que 12 des 27 régions métropolitaines de recensement (RMR) au Canada sont situées sur le territoire du Corridor.

Cette concentration accrue traduit une tendance générale à l'urbanisation (voir l'annexe A) et rend compte de la force de la région en matière d'emploi, d'éducation, de culture et d'aménagements résidentiels.

2.1.2. La croissance du Corridor et les types de peuplement varieront principalement en fonction de facteurs externes.

De nombreux facteurs influenceront notablement sur la croissance du Corridor et les types de peuplement. Dans bien des cas, ces facteurs seront d'origine externe et ne seront pas touchés par la venue du réseau de train rapide ou d'autres investissements internes d'infrastructure. Cette situation n'est pas propre au corridor Québec-Windsor, mais reflète plutôt une caractéristique commune aux systèmes «ouverts» de ce type :

«La réorganisation des systèmes urbains, que l'on définit ici comme une modification substantielle de la taille relative, du rôle et de l'interdépendance des villes membres, est largement fonction d'événements qui se produisent à l'extérieur du système. Les systèmes urbains autonomes ne changent que très lentement et de façon prévisible, tandis que les systèmes ouverts peuvent se transformer très rapidement.»⁵

⁵ «The Reorganization of Urban Systems: The Role & Impacts of External Events», Jim Simmons, Research Paper 186, Centre for Urban and Community Studies, Université de Toronto, septembre 1992, p. i.

Lorsqu'on l'examine sous l'angle d'un système urbain, le corridor Québec-Windsor est, généralement parlant, «ouvert» à un large éventail de facteurs socioéconomiques externes qui pourraient transformer de façon notable les types de peuplement à l'avenir.

La hausse de l'immigration causée par les bouleversements internationaux est l'un de ces facteurs externes qui influent sur la croissance des régions de Toronto, Montréal et Ottawa-Hull, puisqu'il s'agit de destinations très prisées des immigrants. De même, l'Accord de libre-échange nord-américain et les fluctuations du prix du pétrole pourraient avoir d'importantes répercussions sur les perspectives de croissance dans le Corridor et sur les types de peuplement qui en résulteraient.

Les comportements migratoires différents entre les provinces, qui sont déclenchés par des facteurs socioéconomiques, jouent également un rôle clé dans les perspectives de croissance des zones urbaines⁶. En guise d'exemple, la pièce 4 montre que c'est surtout à l'Ontario que l'on doit la croissance démographique rapide du Corridor. Cela démontre que des facteurs tels que les changements intervenus dans les rôles économiques joués par Toronto et Montréal peuvent avoir des répercussions appréciables sur les types de peuplement⁷.

2.1.3 On prévoit une croissance rapide et une concentration dans le Corridor.

On s'attend à ce que la population et le nombre d'emplois augmentent sensiblement dans le Corridor au cours des 20 à 30 prochaines années. Dans les prévisions socioéconomiques qui ont été établies pour le projet de train rapide, on prévoit un accroissement substantiel tant de la population que des emplois, avec la venue de sept millions de nouveaux habitants et la création de 2,5 millions de nouveaux emplois d'ici à 2025 (pièces 4 et 5).

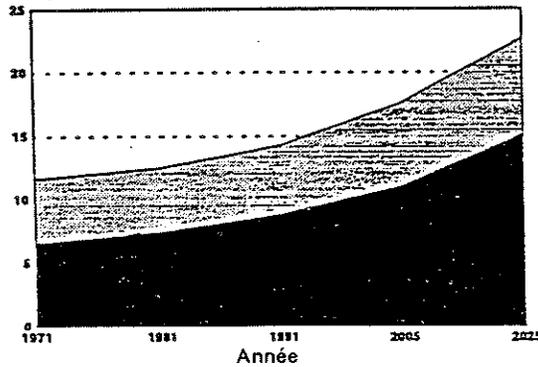
⁶ *D'autant plus que la croissance naturelle subira un déclin général à mesure que la population canadienne vieillira.*

⁷ *Entre 1986 et 1991, pour chaque Torontois qui s'installait à Montréal, il y avait deux Montréalais qui déménageaient à Toronto.*

PIÈCE 4

LA POPULATION DU CORRIDOR AUGMENTERA CONSIDÉRABLEMENT

Population (en millions d'habitants)



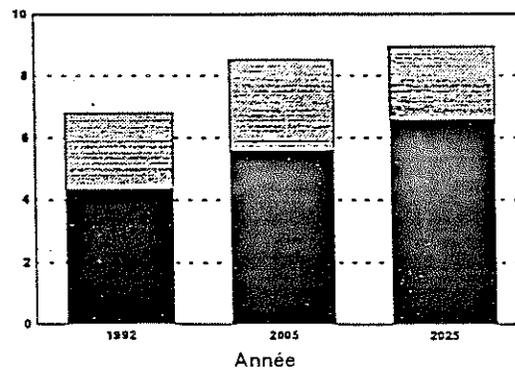
Source : Statistique Canada (1971-1991)
Prévisions socioéconomiques (2005-2025)

■ Part de l'Ontario ▨ Part du Québec

PIÈCE 5

LE NOMBRE D'EMPLOIS AUSSI AUGMENTERA RAPIDEMENT

Emplois (en millions)



■ Part de l'Ontario ▨ Part du Québec

Source : Prévisions socioéconomiques (2005-2025)

D'après les estimations de la population canadienne au cours de cette période, près de 60 p. 100 de la croissance démographique du pays est susceptible de se produire dans le corridor Québec-Windsor. Cette perspective constitue un prolongement de la tendance historique à la croissance et à la concentration urbaine, le Corridor demeurant la première zone urbaine du Canada.

2.2 LE RÉSEAU DE TRAIN RAPIDE DEVRAIT ACCENTUER LA TENDANCE À L'URBANISATION DANS LE CORRIDOR

Le train rapide renforcera la probabilité que le Corridor devienne encore plus urbanisé et plus centralisé. Cette conclusion s'appuie sur le fait que le Corridor occupe déjà une position prépondérante au Canada et en Amérique du Nord et que l'amélioration des transports sur son territoire renforcera, dans une certaine mesure, sa position concurrentielle. Bien qu'avec le train rapide les voyageurs disposeraient sans doute d'un plus grand choix, il est peu probable que les types de peuplement en soient modifiés notablement puisque l'infrastructure de transport existante dans le Corridor est bien développée.

2.2.1 Le train rapide ne renforcera que modestement la position de centre urbain du Canada qu'occupe le Corridor.

Comme le train rapide améliorerait les transports dans le Corridor, mais sans les changer radicalement, il est probable que son implantation n'aura qu'un effet minime et indirect sur les relations existant entre le Corridor et les autres régions du Canada.

- **D'importantes innovations dans le domaine des transports peuvent favoriser la croissance et la concentration urbaines.**

Le lien existant entre les transports et les types de peuplement est bien établi. Un résumé de la théorie expliquant ce modèle est présenté en annexe A du présent rapport. En voici les idées directrices :

Les systèmes urbains bénéficient d'une accessibilité accrue entre agglomérations.

D'après la théorie des systèmes urbains, les liens entre agglomérations sont le reflet d'une interaction sociale et économique. En général, les systèmes urbains bénéficient d'une meilleure accessibilité entre agglomérations par suite d'un renforcement des liens économiques et sociaux.

Une meilleure accessibilité interurbaine entraîne un accroissement de la concentration urbaine.

Les changements de l'accessibilité entre agglomérations stimulent généralement la croissance des grands centres. Cela découle directement de deux facteurs importants :

les économies d'échelle réalisées grâce à une réduction des coûts du transport entre agglomérations;
l'effet multiplicateur plus élevé observé dans les grandes agglomérations.

Dans toutes les études qui se sont succédé, cette tendance à l'accroissement de la concentration urbaine a été confirmée, non seulement au Canada mais dans bien d'autres régions du monde. En fait, il existe des liens temporels manifestes entre les importantes innovations dans le domaine de la technologie des transports (implantation du train, de l'automobile, de l'avion, etc.) et les types de peuplement urbain qui en résultent.

- **Le train rapide améliorera l'accessibilité.**

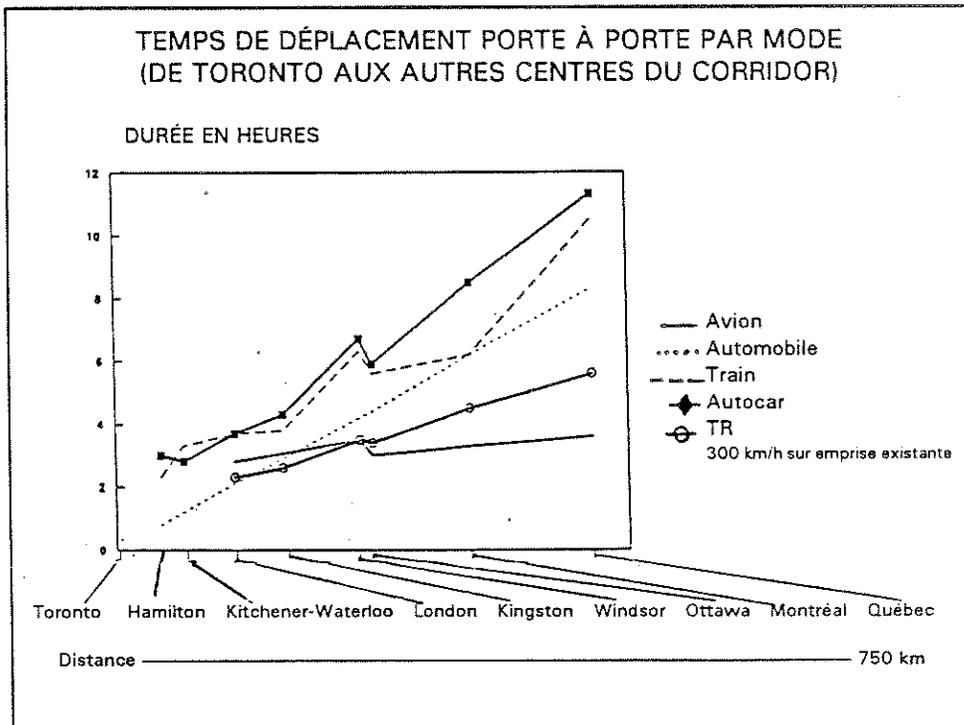
En matière de service ferroviaire voyageurs, le train rapide représente un grand progrès, mais on doit le placer dans le contexte du réseau de transport bien développé que le corridor Québec-Windsor possède déjà.

Le train rapide ne changera pas radicalement l'accessibilité.

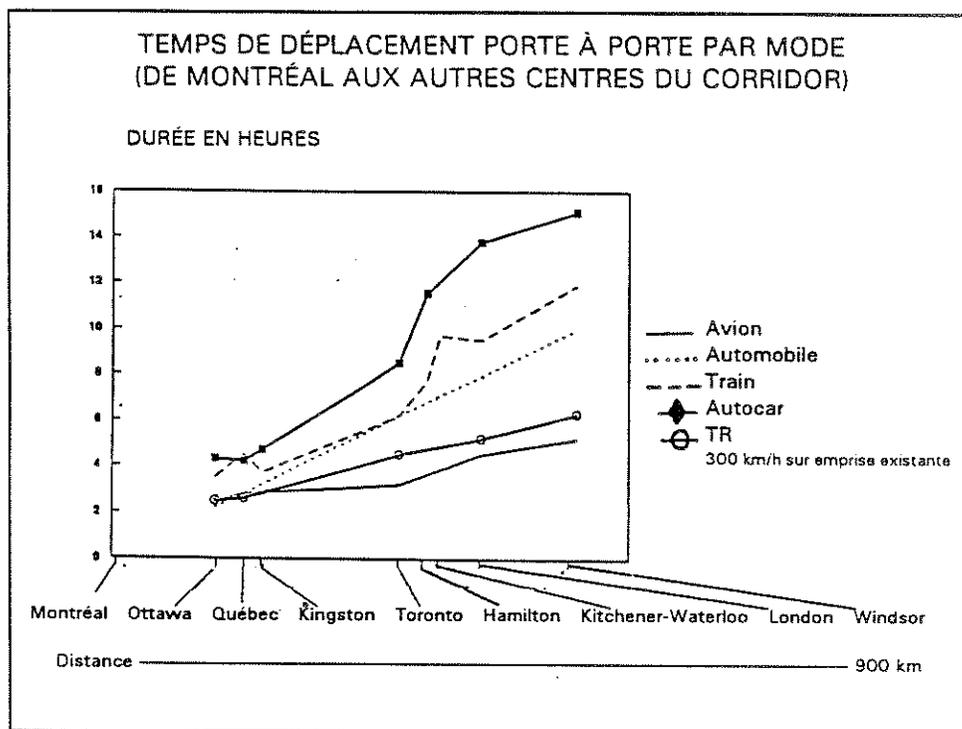
Les pièces 6a et 6b montrent les temps estimatifs de déplacement porte à porte entre Toronto et Montréal et d'autres centres du Corridor pour cinq modes de transport, y compris le réseau de train rapide. Par exemple, entre Toronto et Montréal les temps comparatifs sont les suivants :

TEMPS DE DÉPLACEMENT PORTE À PORTE (en heures) ⁸	
De Toronto à Montréal	
Avion	3,3
Train rapide	4,5
Automobile	6,2
Train	6,2
Autocar	8,5

PIÈCE 6a⁸



⁸ Source : estimations de Hemson/Pluram.



À l'examen des temps estimatifs de déplacement, on s'aperçoit que le train rapide constitue le mode de transport le plus concurrentiel pour les distances de 200 à 400 km. Dans cette fourchette, le train rapide est plus rapide que l'automobile (principal mode de transport pour les déplacements de moins de 200 km) et que l'avion (mode de transport le plus rapide pour les voyages de plus de 400 km). Ce créneau d'exploitation optimal a été confirmé par les observations faites dans les autres pays.

Outre le gain de temps qu'il apporterait pour certains déplacements, le train rapide offrirait un meilleur confort que les autres modes et, éventuellement, un prix plus avantageux que l'avion.

Le train rapide améliorerait sans doute l'accessibilité interurbaine, mais cette amélioration ne serait certes pas de la même ampleur que celle qu'ont permise les précédentes innovations en matière de transport (l'avènement du chemin de fer à la fin du XIX^e siècle et

l'apparition de l'automobile et de l'avion au cours du siècle actuel). Ces innovations ont permis de réaliser des économies de temps et d'argent considérables et ont changé radicalement la carte de la croissance et du peuplement en Amérique du Nord.

Le train rapide ne modifiera pas l'accessibilité relative des autres régions du Canada à partir du Corridor.

Il est important de signaler que la venue du train rapide ne modifiera pas sensiblement les possibilités d'accéder au Corridor à partir des autres régions du Canada, car le gros des liaisons à longue distance entre la plupart des agglomérations du Corridor et les autres centres urbains du Canada continuerait d'être assuré par voie aérienne. À l'inverse, les liaisons avec les agglomérations moins distantes seraient plus susceptibles d'être effectuées en automobile qu'en train. Du fait qu'il existe déjà une infrastructure très développée dans le Corridor, le réseau de train rapide, même s'il offre assurément aux consommateurs une meilleure qualité et un choix supplémentaire, ne modifiera sans doute pas les types de peuplement à l'échelle nationale.

Sur le plan commercial à long terme, le trafic voyageurs interurbain dans le Corridor, de même qu'au Canada, a atteint un stade où il représente maintenant un facteur secondaire dans la prise des décisions d'implantation des nouveaux bureaux, usines ou résidences.

2.2.2 Le train rapide pourrait améliorer les liaisons transfrontalières entre le Corridor et certains grands centres urbains des États-Unis.

Le train rapide peut améliorer les liaisons entre le Corridor et la grande zone urbaine s'étendant de Chicago à Detroit.

- **Le Corridor Québec-Windsor communique avec d'importants systèmes urbains nord-américains.**

Selon les théories actuelles en matière d'analyse des systèmes urbains nord-américains, le corridor Québec-Windsor fait partie de la «mégapole» croissante qui s'étend de Chicago à Montréal en passant par

Detroit, Pittsburgh et Toronto⁹. Cette grande zone axée sur le secteur manufacturier compte largement plus de 40 millions d'habitants et, malgré des zones rurales ici et là, est généralement urbanisée.

Par suite d'une mondialisation croissante de l'activité économique, attestée par des accords tels que l'ALÉNA et le GATT, on prévoit que les liaisons transfrontalières deviendront de plus en plus importantes. Cela accroît d'autant l'importance des points d'accès à ces liaisons, que ce soit pour les décisions d'entreprise ou pour les mouvements réels de biens et de personnes. Malgré l'augmentation de ces liaisons, la frontière ne deviendra pas «invisible» dans l'avenir prévisible.

- **Le train rapide proposé pourrait améliorer les liaisons.**

Avec Windsor comme point d'entrée, le train rapide pourrait faciliter l'accès à plus de quatre millions de personnes vivant dans la région de Detroit. En outre, il constitue une liaison potentielle avec le corridor très développé Detroit-Chicago, lequel est aussi sur les rangs pour l'implantation d'un service de train rapide. C'est pour cela qu'une liaison de train rapide accentuerait l'importance stratégique de l'emplacement du Corridor au sein de cette mégalopole nord-américaine.

À une échelle plus vaste, il y a tout lieu de croire que les effets potentiels d'un train rapide seront modestes. Du point de vue de l'accès aux États-Unis, le corridor Québec-Windsor possède déjà un réseau très développé de voies de communication. De cette réalité, conjuguée au fait que les distances à couvrir pour se rendre à la quasi-totalité des grandes destinations américaines sont telles que la voie aérienne demeurera le principal mode de transport, il ressort que les effets de l'implantation du train rapide se feront surtout sentir dans les agglomérations américaines se trouvant à proximité du Corridor.

2.2.3 L'implantation du train rapide serait profitable à l'image du Corridor.

Avec l'arrivée du train rapide, le Corridor figurerait parmi les premières zones urbaines d'Amérique du Nord à offrir un service ferroviaire moderne à grande vitesse entre les grands centres urbains. L'image du Corridor s'en trouverait favorisée en tant que région d'avant-garde sur les plans environnemental et technologique. Le train rapide ne susciterait pas à lui seul une croissance

⁹ *The North American City, Maurice Yeats, 1990.*

substantielle, mais il attirerait davantage l'attention sur le Corridor, en particulier à titre de destination touristique internationale.

Le corridor Québec-Windsor est une destination bien connue des touristes internationaux, notamment ceux qui viennent d'Europe et d'Extrême-Orient (en particulier du Japon et de Hong Kong). Nombre de ces touristes visitent le Canada dans le cadre de forfaits comprenant de nombreux trajets en autocar entre les divers points d'intérêt. L'exploitation d'un service ferroviaire rapide pourrait rendre ces forfaits plus intéressants en réduisant de beaucoup la durée des déplacements entre les principaux points d'intérêt. À l'heure actuelle, il est difficile d'organiser une excursion d'une semaine en autocar qui couvre plus de trois ou quatre grandes destinations (p. ex. les chutes du Niagara, Toronto, Kingston, Ottawa). Grâce à l'économie de temps que permettrait le train rapide, il serait possible de porter à cinq ou six le nombre de ces grandes destinations touristiques (p. ex. les chutes du Niagara, Toronto, Kingston, Ottawa, Montréal et Québec).

Les visiteurs venant d'Europe et d'Extrême-Orient sont aussi familiers avec le mode de transport que constitue le train rapide, ce qui accroîtrait d'autant la position concurrentielle du Corridor en Amérique du Nord en tant que destination des touristes internationaux.

Selon la rapidité de l'implantation de services ferroviaires rapides aux États-Unis, le réseau de train rapide du corridor Québec-Windsor pourrait exercer beaucoup d'attrait sur les visiteurs en provenance des États-Unis, en particulier lorsqu'on le conjugue aux attractions qui existent déjà dans le Corridor.

Des discussions avec des représentants du ministère de la Culture, du Tourisme et des Loisirs de l'Ontario nous ont confortés dans l'idée que le train rapide rendrait les voyages à forfait plus intéressants pour les touristes internationaux, même si l'on a fait observer qu'il était difficile de chiffrer l'ampleur de cet effet.

Le train rapide serait profitable à l'image du Corridor en Amérique du Nord, particulièrement auprès des touristes étrangers. Néanmoins, en raison de l'infrastructure de transport bien développée qui existe déjà, le réseau de train rapide ne modifierait pas sensiblement les possibilités d'accès entre le Corridor et les autres villes d'Amérique du Nord. On s'attend ainsi à ce que le train rapide ait un effet modeste sur la croissance et les types de peuplement du Corridor dans son ensemble, conclusion qui est confirmée par

le fait qu'on ne prévoit pas d'augmentation substantielle du nombre total de déplacements dans le Corridor à la suite de l'implantation du train rapide.

2.3 L'EXPÉRIENCE EUROPÉENNE DONNE DE PRÉCIEUX RENSEIGNEMENTS, MAIS L'ENVIRONNEMENT DU CORRIDOR EST DIFFÉRENT

Bien qu'il y ait des leçons à tirer de l'expérience européenne, les différences fondamentales qui existent entre les deux contextes font que l'on doit appliquer avec prudence les renseignements fournis par l'Europe. Il reste que l'expérience européenne étai^e concrètement les conclusions exposées dans les sections précédentes de ce chapitre.

2.3.1 En France, le TGV a eu un effet général de concentration.

En France comme dans d'autres pays, on admet aujourd'hui qu'il n'est pas possible d'aménager une gare de train rapide dans chaque ville faisant partie d'un corridor; tel n'est pas l'objet du système ferroviaire. De par sa dimension commerciale, le réseau de train rapide doit desservir des centres urbains. Pour que le réseau soit efficient et rapide, comme son nom l'indique, le nombre d'arrêts sur une ligne de train rapide doit être limité. En France, la ligne optimale du TGV dessert deux grandes villes distantes de 300 à 500 km et comporte un minimum d'arrêts entre les deux. De ce point de vue, le train rapide est un avion sur rails qui n'a pas plus de liens avec l'arrière-pays que n'en a un véritable avion.

Tout comme l'avion, le TGV est axé sur les voyageurs, non sur les marchandises; il n'est donc pas étonnant que le surcroît d'activité économique entre les centres urbains ait été surtout observé dans le secteur tertiaire.

D'après les conclusions préliminaires de l'expérience du TGV en France, il apparaît que Paris a vu son rôle de région métropolitaine centrale renforcé¹⁰. Selon plusieurs indicateurs (tourisme, échanges commerciaux, etc.), la capitale a bénéficié de l'implantation de ce nouveau service ferroviaire.

¹⁰ Détails à l'annexe B.

Il n'y a pas eu d'exode d'entreprises de la conurbation de Paris à celle de Lyon, mais l'accessibilité accrue entre les deux agglomérations a plutôt stimulé les échanges dans plusieurs secteurs des services et de la vente.

Cette évolution a ainsi renforcé la position relative de Paris et de Lyon au détriment des villes de moindre importance situées sur le même axe de développement (sud-est de la France). Ces conclusions attestent l'effet de concentration décrit plus haut.

Il importe enfin de signaler que le TGV est perçu comme un réseau de transport haut de gamme. Cette perception tend à produire deux effets distincts :

- le TGV attire un grand nombre de membres de professions libérales et de gens d'affaires (tout comme l'avion il y a 50 ans);
- être desservie par le TGV et posséder une gare de ce réseau devient un symbole de prestige que les villes recherchent activement.

Cet effet de prestige signifie que les régions reculées du pays perçoivent le corridor Paris-Lyon comme relativement plus central en raison de la présence du TGV.

2.3.2 L'Europe est en train de se doter d'un réseau transfrontalier de train rapide.

Une importante tendance nouvelle est la création progressive de réseaux européens de train rapide qui visent à faciliter les liaisons internationales entre agglomérations. À la lecture des périodiques d'Europe, on constate que l'un des grands principes de l'intégration économique européenne est l'interconnexion des grandes agglomérations par un réseau de train rapide.

«L'objectif de l'intégration de l'Europe d'ici 1992 ne comporte pas de symbole plus éclatant que les grands projets européens de transport.»

«Contrairement aux États-Unis, qui n'ont pas construit de nouveau chemin de fer d'importance depuis des décennies, l'Europe a choisi le rail comme mode de transport du XXI^e siècle. Le nouveau réseau comportera trois volets — tous des mégaprojets : le tunnel sous la Manche qui relie la Grande-Bretagne à la France, un vaste réseau de train rapide couvrant le continent européen, puis le pont et le tunnel qui

traverseront le Grand-Belt pour relier les deux moitiés du Danemark.»¹¹

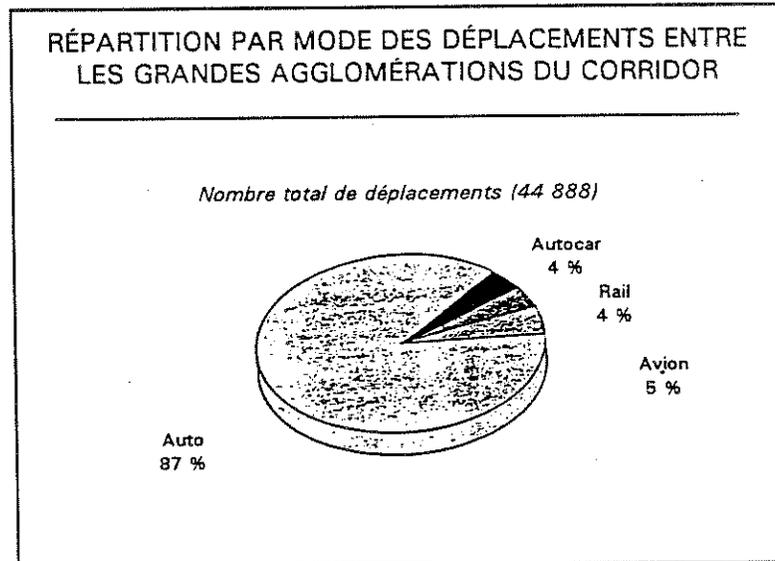
Bien qu'il soit encore trop tôt pour tirer des conclusions au sujet de l'effet qu'aura ce réseau sur le peuplement en milieu urbain, le fait qu'il soit en cours de création montre à quel point l'on croit à l'intérêt d'un réseau ferroviaire continental à l'ère de l'aviation. On peut en déduire que l'idée de relier le corridor Québec-Windsor au corridor Detroit-Chicago par un réseau de train rapide n'est pas sans mérite.

2.3.3 Le contexte européen est très différent de celui du Corridor.

Bien que les tendances observées en Europe confirment l'effet de concentration et de développement économique induit par l'implantation d'un réseau de train rapide, la circonspection est de mise face à l'expérience européenne en raison des différences notables existant entre le réseau européen et le corridor Québec-Windsor.

- L'Europe dispose d'un vaste réseau ferroviaire très fréquenté, dont le train rapide représente une amélioration naturelle. En Amérique du Nord, où le train n'est plus un mode de transport majeur pour le trafic voyageurs interurbain, le train rapide constituerait une innovation plus importante. Au Canada, l'utilisation de la voie ferrée a diminué au point que le chemin de fer n'assure plus aujourd'hui que 4 p. 100 des déplacements de voyageurs entre les grandes agglomérations du Corridor (pièce 7). L'avènement du train rapide pourrait être synonyme d'une très grande amélioration des niveaux de service, ce qui faciliterait la modification nécessaire du comportement du public pour assurer la réussite du train rapide.

¹¹ «Full Throttle Towards A New Era», *Fortune Magazine*, 20 novembre 1989.



Source : Hemson/Pluram, d'après Consumer Contact Limited, HSR Corridor Survey, févr. 1993

- Le coût des modes de transport non ferroviaires est relativement élevé en Europe. Pendant de nombreuses années, les lignes aériennes d'État et les politiques internationales ont maintenu le prix des billets d'avion à un niveau élevé, encore que la situation ait changé récemment. De la même façon, les péages aux autoroutes et le prix élevé de l'essence (par rapport aux niveaux nord-américains) tendent à dissuader les gens d'utiliser l'automobile.
- Le fait que la France et les autres pays d'Europe se tournent rapidement vers un vaste réseau ferroviaire à grande vitesse reliant tous les pays est en soi une preuve des différences fondamentales qui existent entre la situation européenne et le contexte nord-américain. Bien que le service ferroviaire interurbain ne soit actuellement pas au coeur de la planification des transports au Canada, il pourrait très bien le devenir si le réseau de train rapide devenait une réalité.
- Les distances entre les villes sont généralement plus courtes en Europe qu'en Amérique du Nord. Il faut environ trois heures pour se rendre d'un centre urbain à un autre en Europe, ce qui représente un temps de parcours idéal pour les réseaux ferroviaires à grande vitesse. En Amérique du Nord, il y a moins de centres urbains aussi proches les uns des autres. De plus, les densités de population sont plus faibles, ce qui réduit également la demande potentielle.
- En Europe, la structure des zones urbaines est différente de ce qu'elle est en Ontario ou au Québec. L'un des facteurs qui pèseront dans la décision du client d'opter ou non pour le train est la distance qui sépare la gare de son lieu de travail.

«Sur le plan pratique, le chemin de fer convient bien à la géographie économique de l'Europe : les sièges sociaux des entreprises, les ministères et les centres financiers sont habituellement tous situés au centre-ville, à proximité, en voiture ou même à pied, de la gare ferroviaire, mais assez loin de l'aéroport.»¹²

Cette répartition géographique des possibilités d'emploi est sensiblement différente du type de développement observé en Amérique du Nord et notamment dans les agglomérations du Corridor qui, parce qu'elles sont plus jeunes et ont été conçues davantage en fonction de l'automobile,

¹² «Train Can Beat Planes In Europe», *Globe & Mail*, 9 mars 1993.

tendent à avoir une densité relativement faible. À mesure qu'elles se sont étendues, les agglomérations ont subi de fortes pressions en faveur d'une déconcentration (tendance dont traite le chapitre suivant), avec cet effet que la croissance des emplois s'est essentiellement produite en périphérie plutôt qu'au centre-ville. Cet «étalement» relatif des emplois signifie que la viabilité de réseaux de transport en commun à points d'accès limités est amoindrie d'emblée par la dispersion des utilisateurs potentiels.

Tous ces facteurs montrent que, malgré les renseignements utiles que l'on peut tirer de l'expérience européenne, les caractéristiques physiques et socioéconomiques du corridor sont très différentes. Dans le même temps, les qualités du train rapide sont telles que le public est susceptible de «redécouvrir» très rapidement les avantages du chemin de fer, même si ce mode de transport n'assure actuellement qu'un faible pourcentage des déplacements.

* * * * *

Pour analyser les types probables de peuplement, il importe d'examiner de nombreux facteurs, dont la plupart sont externes au corridor Québec-Windsor. D'après ces facteurs, le Corridor poursuivra son urbanisation et deviendra plus centralisé au Canada, tendance que le train rapide accentuera légèrement. Le réseau de train rapide augmentera sans doute l'attrait du Corridor pour les touristes étrangers. Cependant, en raison du développement de l'infrastructure existante et du fait que le train rapide n'augmentera pas de façon substantielle le nombre total de déplacements, il est à prévoir que son implantation n'aura que de faibles répercussions sur le système urbain et les types de peuplement dans le Corridor.

Si l'on se fie à l'expérience européenne, le réseau de train rapide pourrait avoir deux effets sur le Corridor :

- le Corridor pourrait voir son rôle renforcé en tant que premier centre urbain du Canada;

- le Corridor pourrait bénéficier de l'amélioration des liaisons avec certains centres urbains des États-Unis.

Néanmoins, la situation est très différente en Europe de ce qu'elle est en Ontario ou au Québec, ce qui incite à la prudence dans l'interprétation de ces effets.

3.0 LES EFFETS DE L'IMPLANTATION D'UN RÉSEAU DE TRAIN RAPIDE SUR LES AGGLOMÉRATIONS DU CORRIDOR

Dans le présent chapitre, nous analysons l'effet que l'implantation du train rapide pourrait avoir sur les principaux centres urbains du corridor Québec-Windsor. Ce chapitre se divise en deux parties : un aperçu des effets du train rapide sur les zones urbaines et une évaluation des effets potentiels du train rapide sur des agglomérations particulières du Corridor.

3.1 EN MATIÈRE D'OCCUPATION DES SOLS, LE TRAIN RAPIDE AURA DE FAIBLES RÉPERCUSSIONS SUR LES AGGLOMÉRATIONS DU CORRIDOR

L'implantation du train rapide pourrait entraîner un changement appréciable des habitudes de déplacement, l'avion et l'automobile étant abandonnés dans une certaine mesure au profit du train, mais il est peu probable qu'elle change de façon notable le nombre des déplacements interurbains entre les agglomérations du Corridor. On peut donc penser que le train rapide n'aura qu'un effet relativement modéré sur le système urbain et les types de peuplement dans le Corridor.

Cela dit, la venue du train rapide aura tendance à accentuer les perspectives de croissance des zones urbaines qui sont déjà les plus importantes, même si *l'ampleur* de cet effet de concentration peut varier considérablement en fonction de plusieurs facteurs.

3.1.1 Le chemin de fer deviendra plus en vogue, mais le nombre total de déplacements interurbains ne variera pas beaucoup.

On peut tirer une importante conclusion de l'examen des *Prévisions composées du nombre de voyageurs et de recettes* du train rapide quant à l'occupation des sols et aux types de peuplement des villes. Il y aurait manifestement une

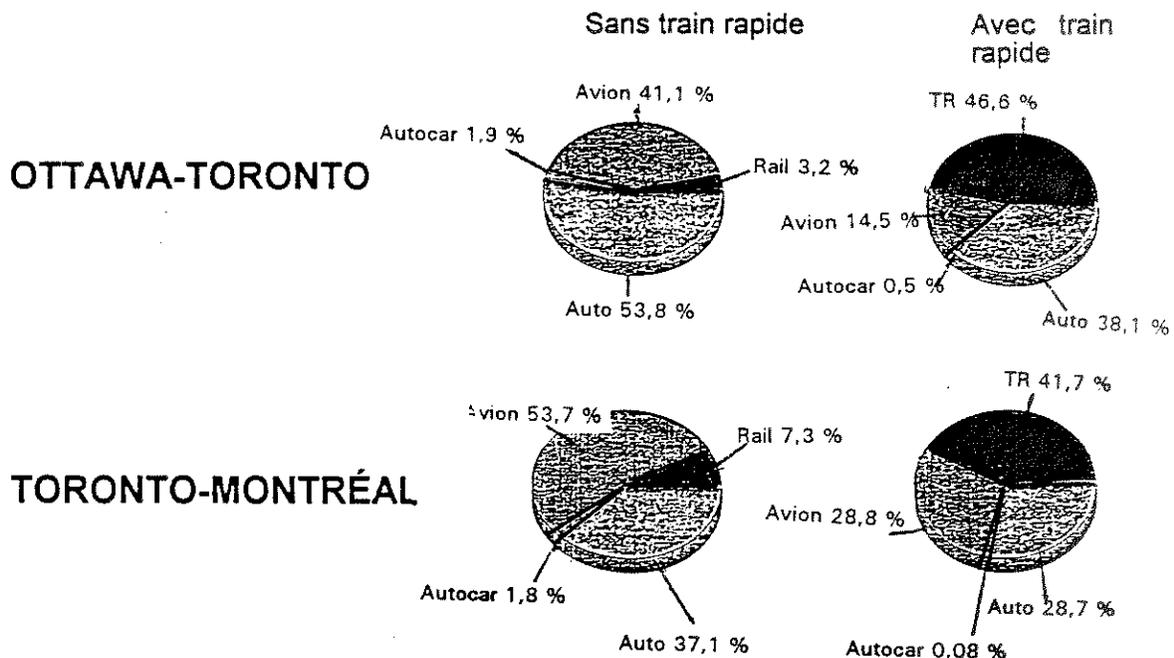
transformation notable des habitudes de déplacement — les voyageurs optant davantage pour le train rapide que pour l'avion ou la voiture —, mais cela ne changerait pas beaucoup, en valeur absolue, le nombre total de déplacements effectués entre les agglomérations du Corridor. Ce fait est démontré par la comparaison du niveau de la demande induite (les déplacements qui n'auraient pas été effectués sans le train rapide) avec le nombre total de déplacements.

D'après les nombres de voyageurs prévus, on s'attend à ce que la venue du train rapide fasse passer le nombre total de déplacements d'une demande de base d'environ 93 millions en 2025 à un niveau situé entre 95,5 et 97,5 millions de déplacements, ce qui représente une augmentation variant entre 2,7 et 4,8 p. 100.

Il ne s'agit pas là de diminuer l'importance du train rapide en tant que moyen de transport de rechange, puisque l'on prévoit que le train deviendrait un mode de transport interurbain beaucoup plus populaire¹³. Comme le montre la pièce 8, le train rapide obtiendrait sa plus grosse part de marché dans les déplacements entre Toronto et Ottawa ou Montréal.

PIÈCE 8

RÉPARTITION DE L'UTILISATION DES MOYENS DE TRANSPORT EN 2025



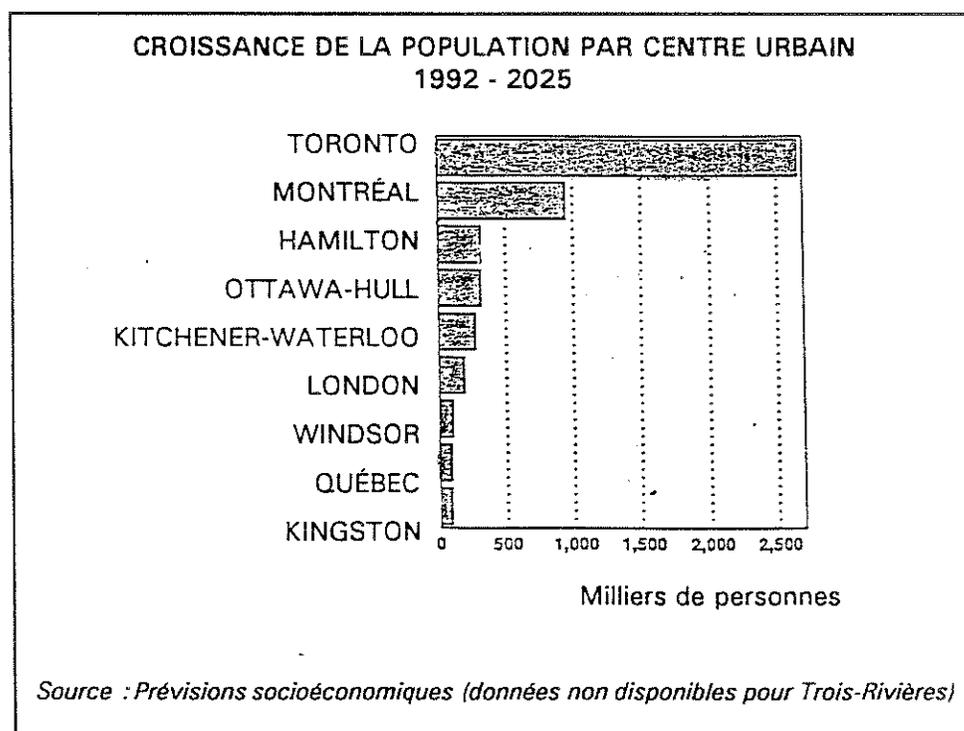
¹³ On prévoit que le train rapide assurerait quelque 15 à 20 millions de déplacements par an en 2025, comparativement à 1,8 million pour VIA à l'heure actuelle.

Le fait que le train rapide n'engendrerait qu'une hausse limitée du *nombre total* des déplacements entre les agglomérations du Corridor, malgré le changement important des préférences de la clientèle, donne à penser que l'effet général sur l'occupation des sols et les types de peuplement des villes dans le Corridor sera modeste. Le train rapide ne transforme pas les relations fondamentales existant entre les agglomérations, mais modifie plutôt la façon dont les voyageurs se déplacent entre les agglomérations.

3.1.2 Le train rapide aura tendance à accélérer la croissance dans les grandes villes, mais l'ampleur de cet effet variera.

Il ressort clairement des prévisions socioéconomiques établies dans le cadre du projet de train rapide que l'on doit s'attendre à une augmentation de la concentration urbaine. On prévoit que d'ici 2025 les quatre agglomérations de Toronto, Montréal, Ottawa-Hull et Hamilton accueilleront environ 4 millions de nouveaux habitants (c'est-à-dire bien plus de 80 p. 100 de la croissance totale dans le Corridor). Cette tendance à l'intensification de l'urbanisation est prévue indépendamment de l'implantation du train rapide, puisqu'elle résulte de nombreux facteurs, outre l'accessibilité des modes de transport voyageurs interurbain.

PIÈCE 9



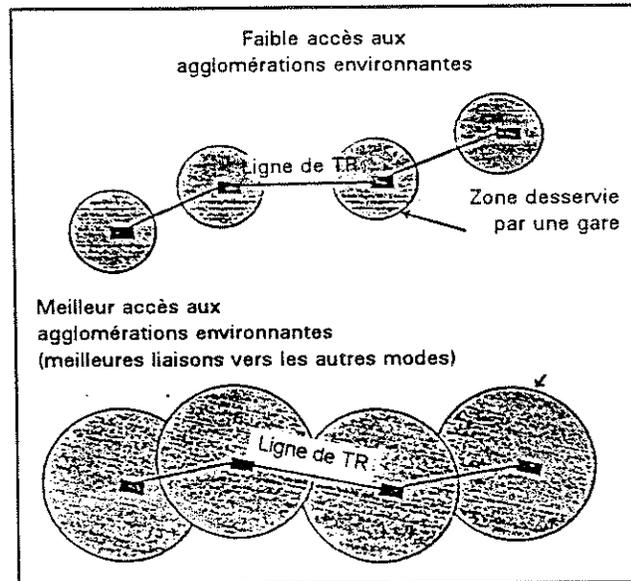
En théorie, le train rapide devrait accentuer cette tendance à l'intensification de la concentration urbaine. Étant donné que de 10 à 15 gares de train rapide seulement seront aménagées pour desservir un bassin de population d'environ 10 à 15 millions de personnes, il faut s'attendre à ce que la croissance urbaine soit, dans une certaine mesure, dirigée vers les zones dans lesquelles est située la gare.

Il y a fort à parier qu'en limitant les points d'accès au réseau de train rapide, on suscitera, jusqu'à un certain point, une croissance dans les zones entourant ces points d'accès. L'inverse est également vrai : les agglomérations qui ne seront pas sur le réseau (c'est-à-dire qui n'auront pas de gare) deviendront plus périphériques. Cet effet a été observé en Europe, notamment pour ce qui est de l'impact perçu.

Il reste que la *mesure* dans laquelle un réseau de train rapide aura un effet de concentration est une question beaucoup plus difficile à traiter en raison de nombreux facteurs.

- À l'intérieur comme autour des grandes conurbations, on observe de fortes tendances à la décentralisation qui ont pour effet de compenser la concentration urbaine décrite plus haut¹⁴. La venue du train rapide accélérerait cette tendance. Cependant, les politiques publiques d'urbanisme conçues pour empêcher l'expansion non contrôlée des villes, comme celles qui ont été appliquées en Ontario, pourraient atténuer cet effet.
- Un réseau de train rapide bien connecté aux autres modes de transport offre un service *régional* (c'est-à-dire moins de concentration) plutôt qu'un service urbain (c'est-à-dire davantage de concentration).

¹⁴ Se reporter à l'annexe A pour plus de détails sur le sujet.



- L'effet sur les agglomérations peut dépendre de la façon dont certains secteurs sont susceptibles de réagir à l'implantation du train rapide. Un réseau de train rapide pourrait être très profitable au secteur du tourisme en ce qu'il conférerait aux agglomérations exerçant un fort attrait touristique un avantage aux dépens des agglomérations ne disposant pas de suffisamment d'installations. En ce qui concerne le secteur commercial, le train rapide aurait tendance à concentrer les activités dans les grands centres. Les entreprises du secteur tertiaire sont beaucoup plus susceptibles d'être touchées par l'implantation du train rapide que ne le sont les fabricants, en raison de leur plus grande dépendance à l'égard des rapports «en personne». Comme dans le cas du tourisme, la fréquence des déplacements devrait augmenter, bien que leur durée pourrait se raccourcir.

* * * * *

D'après les études que nous avons évoquées jusqu'à présent, les effets possibles de l'implantation d'un train rapide sur une agglomération ne sont pas évidents. Dans l'ensemble, l'effet du train rapide sur les types de peuplement et les systèmes urbains du Corridor sera modeste, ainsi que l'indique le faible niveau de la demande induite.

Essentiellement, l'apparition du train rapide changera la *répartition* des déplacements interurbains entre les moyens de transport plutôt que leur nombre total.

Malgré ce modeste effet global, le réseau de train rapide n'en est pas moins un grand projet d'infrastructure pouvant avoir d'importantes retombées dans certaines circonstances. En général, les effets varieront beaucoup en fonction de nombreux facteurs, dont certains ne sont pas nécessairement reliés aux déplacements interurbains.

Parmi ces facteurs, mentionnons :

- la mesure dans laquelle les perspectives de croissance d'une agglomération sont liées aux possibilités des voyageurs de se déplacer vers d'autres villes;

Effet du train rapide : *Peut-être minime si les perspectives de croissance de l'agglomération sont liées à des facteurs qui n'ont que peu à voir avec l'accessibilité interurbaine des voyageurs (p. ex. l'immigration ou les tendances économiques mondiales).*

- la proximité des autres centres du Corridor;

Effet du train rapide : *Les agglomérations qui sont proches les unes des autres peuvent déjà dépendre dans une large mesure de l'automobile, ces habitudes de déplacement pouvant demeurer, même après l'implantation d'un réseau de train rapide.*

- la taille relative de l'agglomération et son rôle dans la hiérarchie urbaine;

Effet du train rapide : *Les grandes agglomérations occupent souvent les rangs supérieurs de la hiérarchie des centres urbains. Une amélioration de l'accessibilité entre les villes, par exemple grâce au train rapide, a tendance à leur être plus profitable qu'aux petites agglomérations.*

- le degré de connexion de la gare de train rapide aux autres modes de transport;

Effet du train rapide : les avantages d'une gare de train rapide bien connectée aux autres modes de transport se feront sentir sur une plus vaste zone géographique, ce qui compensera dans une certaine mesure l'effet généralement concentrateur d'un réseau de train rapide.

- l'accessibilité interurbaine et le volume de voyageurs;

Effet du train rapide : Le train rapide aura de plus grandes répercussions sur les agglomérations qui sont très dépendantes des liaisons interurbaines.

- l'amélioration relative du temps de parcours porte à porte que permet le train rapide;

Effet du train rapide : Les liaisons de train rapide entre les agglomérations du Corridor qui se traduisent par une amélioration relative des temps de parcours porte à porte (plutôt que d'une gare à l'autre) auront des retombées favorables plus importantes.

- la mesure dans laquelle les agglomérations sont des destinations touristiques reconnues;

Effet du train rapide : Les avantages généraux du tourisme reviendront aux agglomérations qui sont déjà des destinations touristiques établies. Cependant, dans la mesure où il incite les voyageurs à remplacer les trajets de jour par des voyages d'une nuit, le train rapide pourrait avoir un effet défavorable sur le secteur hôtelier.

- le rôle du secteur tertiaire dans l'agglomération.

Effet du train rapide : L'emplacement des activités de fabrication ne devrait pas subir de grand changement à la suite de l'implantation du train rapide. Cependant, les activités économiques axées sur les personnes (en particulier les services) tireront avantage d'une meilleure accessibilité entre les villes.

3.2 LES EFFETS POTENTIELS DE L'IMPLANTATION D'UN RÉSEAU DE TRAIN RAPIDE SUR LES AGGLOMÉRATIONS DU CORRIDOR

Dans cette section, nous examinons les effets potentiels de l'implantation d'un service de train rapide sur les agglomérations situées dans le corridor Québec-Windsor. Voici un résumé des analyses détaillées que contient l'annexe du présent rapport.

3.2.1 Windsor¹⁵

Avec une population de régions métropolitaines de recensement (RMR) d'un peu plus de 260 000 habitants, Windsor est située à l'extrémité ouest du Corridor, en face de Detroit, sur la rivière Detroit. Windsor est un centre manufacturier qui a subi une grande restructuration à la suite de la rationalisation de la production d'automobiles en Amérique du Nord. En raison de la faible croissance de l'emploi au cours de la dernière décennie, Windsor a perdu une grande partie de sa population jeune au profit d'autres centres urbains. Cette tendance s'est traduite par une croissance démographique lente et relativement stable.

Malgré cette tendance historique, les prévisions socioéconomiques établies pour le projet de train rapide indiquent que cette situation va changer.

L'effet du train rapide sur Windsor devrait être modérément favorable, mais ne devrait en aucune façon occulter l'importance de l'industrie automobile dans cette ville.

- **On pourrait accroître les initiatives touristiques.**

L'un des effets les plus manifestes du train rapide sur Windsor sera l'accentuation des initiatives reliées au tourisme. Windsor pourrait devenir un point d'entrée au Canada plus attrayant pour les touristes américains puisque la ville disposerait d'un moyen d'accès rapide et «excitant» aux autres grands lieux touristiques du centre sud de l'Ontario et du Québec. En outre, le réseau de train rapide attirerait les visiteurs de l'Ontario du centre qui souhaitent se rendre au casino de Windsor. D'après d'autres études réalisées dans le cadre du projet de train rapide, le potentiel touristique du train rapide pourrait être exploité par des voyagistes offrant des forfaits casino. Parce que Windsor est une «porte d'entrée» du Canada

¹⁵ Se reporter à la section 1 de l'annexe C pour une analyse détaillée de Windsor.

et que son aménagement urbain est réfléchi, le point d'interconnexion du train rapide avec Detroit, et donc le marché américain, serait très important.

- **Il reste que l'accessibilité interurbaine n'influera pas beaucoup sur les perspectives de croissance de Windsor.**

Ainsi qu'on le mentionnait au début de ce rapport, il est peu probable que l'arrivée du train rapide entraîne un déplacement notable des activités de fabrication à Windsor. Cela s'explique par le fait que les déplacements interurbains de voyageurs ne pèsent pas lourd dans les décisions d'implantation des activités de fabrication.

Bien qu'il ne fasse aucun doute que le train rapide améliorerait l'accessibilité de la ville et en favoriserait les initiatives touristiques, les perspectives générales de croissance de Windsor sont beaucoup plus susceptibles d'être déterminées par des facteurs économiques et démographiques qui ne sont pas liés à l'accessibilité entre les villes.

3.2.2 London¹⁶

La région métropolitaine de recensement (RMR) de London est située à environ 200 km à l'ouest de Toronto, le long de l'autoroute 401. Avec une population de régions métropolitaines de recensement (RMR) de plus de 380 000 habitants, London est une grande agglomération du sud-ouest de l'Ontario qui dessert un vaste arrière-pays. L'économie de London est en bonne santé et l'on reconnaît à la région de bonnes perspectives de croissance.

À l'examen des déplacements interurbains effectués à partir de London, on s'aperçoit que les liaisons s'établissent principalement avec Toronto et secondairement avec Windsor et Kitchener. La plupart de ces déplacements se font en voiture. Les voyages d'affaires représentent environ 25 p. 100 du total.

Le train rapide améliorerait l'accessibilité entre London et les autres agglomérations du sud de l'Ontario, mais il est probable que l'avantage net serait modeste, et ce, pour deux raisons :

- **Le train rapide permet une amélioration légère, plutôt que notable, de l'accessibilité interurbaine des voyageurs.**

¹⁶ Se reporter à la partie 2 de l'annexe C pour plus de détails.

Au vu de l'accessibilité entre London et les autres centres du Corridor, on remarque qu'il est relativement aisé de se rendre de London dans les autres villes. Les principales liaisons interurbaines de London vont vers Kitchener, Windsor et Toronto, toutes destinations qui se trouvent à moins de 200 km de la ville. Ces distances sont de beaucoup inférieures à la fourchette des 300 à 500 km dans laquelle l'exploitation du train rapide permettrait la plus grande amélioration par rapport au temps de parcours en voiture. Pour cette raison, le train rapide n'améliorerait l'accessibilité que modestement, et l'effet correspondant sur les perspectives générales de croissance de London serait également minime. Comme les autres composantes du réseau de transport de London sont essentiellement axées sur la route, il n'y a pas de facteur prépondérant pouvant dicter la façon dont le train rapide devrait être connecté aux autres modes de transport.

- **Le train rapide pourrait engendrer un afflux touristique dans les deux sens.**

L'arrivée du train rapide pourrait donner l'occasion aux visiteurs de considérer London comme une destination touristique; mais le revers de la médaille, c'est que les habitants de London pourraient profiter des possibilités de loisirs et de magasinage offertes par de plus grands centres urbains, notamment Toronto. Ainsi, le résultat net de cet effet pourrait être légèrement défavorable à London.

Les perspectives de croissance de London reposent principalement sur l'emplacement de la ville par rapport aux autoroutes de la région et sur sa forte économie manufacturière. Dans ce contexte, l'amélioration des déplacements interurbains n'aura pas d'impact majeur sur les types de peuplement et la croissance de London.

3.2.3 Kitchener-Waterloo¹⁷

Kitchener-Waterloo est située sur l'autoroute 401, à environ 60 km à l'ouest de l'aéroport international Pearson. La région métropolitaine de recensement (RMR) de Kitchener-Waterloo abrite quelque 360 000 âmes et se trouve au coeur d'une région très urbanisée du centre-sud de l'Ontario.

¹⁷ Se reporter à la partie 3 de l'annexe C pour plus de détails.

La forte économie de Kitchener, sa main-d'oeuvre qualifiée, le prix concurrentiel de ses terrains et la courte distance qui la sépare de Toronto ont permis à cette agglomération de bénéficier grandement de la récente croissance de l'Ontario. Les perspectives d'avenir continueront de lui être favorables grâce au développement de la région de Toronto, dont les banlieues se rapprochent de la région de Kitchener-Waterloo, et dans la mesure où le secteur manufacturier varié de cette région attire de nouveaux investissements et suscite une croissance démographique.

Le taux de déplacements interurbains est très élevé à Kitchener-Waterloo. Cette plus forte propension à voyager vers les autres centres du Corridor (principalement vers Toronto) donne à croire qu'une amélioration de l'accessibilité, par exemple grâce à un réseau de train rapide, aura un effet favorable sur l'agglomération de Kitchener-Waterloo. Le train rapide offrirait un service amélioré le long d'un corridor achalandé et bien établi.

Il importe toutefois de signaler que l'automobile demeurera, et de loin, le premier mode de transport vers Toronto. En outre, l'emplacement très favorable de Kitchener et le caractère diversifié de son secteur manufacturier font croire que l'agglomération enregistrera une croissance rapide, qu'il y ait ou non implantation d'un réseau de train rapide.

La ville de Guelph, située à 20 km à l'ouest de Kitchener-Waterloo, pourrait aussi tirer parti de la venue du train rapide. Elle abrite une population de 86 000 habitants et possède la plupart des caractéristiques de sa voisine la plus importante — une économie axée sur le secteur manufacturier, la présence d'une université et un secteur de haute technologie en expansion.

3.2.4 Toronto¹⁸

La région métropolitaine de recensement (RMR) de Toronto est une grande région urbaine en croissance de plus de quatre millions d'habitants et le siège de deux millions d'emplois. Actuellement, elle enregistre une croissance démographique annuelle de 100 000 nouveaux habitants — ce qui équivaut à l'ajout de la population de Kingston ou de Trois-Rivières tous les 18 mois. D'après les prévisions socioéconomiques établies dans le cadre du projet de train rapide, la population de Toronto devrait augmenter de 2,5 millions d'habitants d'ici 2025.

¹⁸ Se reporter à la partie 4 de l'annexe C pour plus de détails.

Toronto est l'une des plaques tournantes du trafic voyageurs interurbain dans le corridor Québec-Windsor. En tout, 26 millions de déplacements sont effectués entre Toronto et les autres grands centres urbains du Corridor¹⁹, un niveau qui dépasse de beaucoup celui des autres agglomérations.

Dans la mesure où il «rapproche» de Toronto les autres agglomérations du Corridor, le train rapide aura tendance à renforcer le rôle de centre économique et social que joue Toronto.

Le train rapide aurait notamment pour effet de renforcer le secteur touristique de Toronto en élargissant sa «zone d'attraction». Le train rapide convient on ne peut mieux aux forfaits magasinage-loisirs à Toronto. Avec un meilleur accès aux principaux centres de congrès et zones marchandes, le statut de centre d'affaires de Toronto serait renforcé. C'est d'autant plus vrai qu'avec la concentration des secteurs institutionnels et des services dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Toronto, les déplacements interurbains seront plus nombreux que pour les autres secteurs.

Malgré ces effets favorables sur les affaires et le tourisme, l'effet global de l'implantation du train rapide sera modéré par rapport à celui des autres facteurs qui façonneront les perspectives de croissance de Toronto au cours des 30 à 40 prochaines années (les plus importants étant l'immigration et les tendances économiques mondiales). Cela s'explique par le fait que, même s'il améliorerait quelque peu les temps de parcours, le train rapide ne modifierait pas fondamentalement les habitudes de déplacement. Le volume global des déplacements *induits* est relativement faible. Cela porte à croire que le train rapide susciterait une importante redistribution du trafic voyageurs entre la gare de train rapide et l'aéroport Pearson, mais n'entraînerait pas d'augmentation notable du nombre de voyageurs.

La complexité du réseau de transport de Toronto et de son tissu urbain influe beaucoup sur le train rapide. Toronto est dotée d'un vaste réseau autoroutier, d'un réseau ferroviaire régional et d'un réseau très développé de métro et d'autobus. Son tissu urbain est également très complexe, puisqu'il se compose d'un centre-ville étendu et d'un ensemble de sous-centres d'importance. En raison de ce degré de complexité, il faudra apporter un soin tout particulier au choix de l'emplacement des gares, bien que l'aménagement d'une gare de train rapide au

¹⁹ Cette estimation est basse parce que l'on ne tient pas compte des liaisons Toronto-Hamilton dans l'enquête sur les déplacements. Aucune enquête n'a été réalisée sur les liaisons entre Hamilton et Toronto, le long de la QEW. Si cette liaison était incluse dans le calcul, le volume total des déplacements effectués en provenance et à destination de Toronto pourrait être de 10 millions supérieur au total actuel de 26 millions de déplacements.

centre de la région, c.-à-d. au centre-ville de Toronto, soit manifestement nécessaire.

3.2.5 **Kingston**²⁰

L'agglomération de Kingston se trouve à environ 250 km à l'est de Toronto, le long de l'autoroute 401. Avec 135 000 habitants, Kingston n'est pas une grande ville comparativement aux autres centres urbains candidats à la ligne de train rapide. Il reste qu'elle joue un rôle important de centre régional pour l'est ontarien et de centre institutionnel.

La croissance globale de Kingston a suivi celle du sud de l'Ontario grâce à ses secteurs tertiaire et institutionnel dynamiques. Comme ces deux secteurs continueront de jouer un rôle important, les perspectives d'avenir sont favorables. La venue du train rapide améliorerait ce tableau déjà favorable, puisque l'accessibilité et l'image de Kingston s'en trouveraient améliorées.

L'amélioration de l'accessibilité avec les autres centres revêt une grande importance pour Kingston, ville mal desservie par les liaisons aériennes. À l'heure actuelle, l'accessibilité de Kingston aux autres grands centres urbains, tels que Montréal et Toronto, est restreinte, car les modes de transport se limitent à l'automobile ou au train, avec des temps de parcours moyens dépassant les deux heures et demie. Le train rapide permettrait d'offrir des départs fréquents et un service confortable vers les autres centres desservis par la ligne de train rapide, et ce, avec des temps de parcours porte à porte très avantageux.

Desservie par le train rapide, Kingston deviendrait membre d'un groupe «sélect» de centres urbains. Certes, l'implantation du train rapide serait surtout profitable aux grands centres que sont Toronto, Montréal et Ottawa; mais la ville de Kingston serait également en mesure d'en bénéficier pour trois raisons :

- elle est une destination touristique attrayante;
- son secteur institutionnel est bien établi;
- elle abrite un noyau important d'activités de recherche.

Il est difficile de déterminer l'ampleur des effets favorables du train rapide dans le cas de Kingston en raison d'un certain nombre de tendances contraires qui entrent

²⁰ Se reporter à la partie 5 de l'annexe C pour plus de détails.

en jeu. En premier lieu, on ne sait pas exactement ce qu'il adviendrait du secteur des services de Kingston. Les entreprises qui desservent un marché au-delà de la grande région de Kingston profiteraient de l'amélioration de l'accessibilité de la ville. Néanmoins, d'autres entreprises pourraient perdre des parts de marché en raison de la concurrence accrue que leur livreraient les entreprises bien établies du secteur tertiaire de Montréal, Ottawa-Hull et Toronto. En second lieu, malgré l'effet favorable de l'afflux de touristes vers Kingston, les habitants de cette ville seraient également susceptibles de passer plus de temps et de dépenser davantage à l'extérieur de la région, en raison de la meilleure accessibilité des grands centres.

3.2.6 Ottawa-Hull²¹

Située au centre du Corridor, la région d'Ottawa-Hull est une région métropolitaine de recensement (RMR) d'environ 920 000 habitants. Ses perspectives socioéconomiques sont favorables puisqu'elle est sise à la frontière de deux provinces et qu'elle jouit du statut de capitale nationale; elle a donc d'importantes relations avec tous les autres centres du Corridor. Par conséquent, il n'est pas étonnant que de tous les centres urbains du Corridor, cette région soit celle dont la répartition des déplacements à destination et en provenance des autres centres est la plus équilibrée.

Les retombées du train rapide sur Ottawa-Hull devraient être très favorables et améliorer davantage encore les perspectives déjà bonnes de cette région. En raison de sa situation centrale dans le corridor Québec-Windsor, la région pourra offrir, avec le train rapide, des temps de parcours porte à porte comparables à ceux des trajets par voie aérienne. Grâce au réseau de train rapide, il serait possible d'atteindre la plupart des autres agglomérations en moins de trois heures avec un service fréquent et confortable.

Le train rapide serait profitable au secteur tertiaire et au secteur de la recherche-développement de la région en ce qu'il resserrerait les liens importants qu'elle entretient tant avec Toronto que Montréal. Ottawa-Hull est également une importante destination touristique et le train rapide aurait un effet favorable sur ce plan en améliorant l'accès aux attractions de la région. Non seulement le train rapide rendrait Ottawa plus attrayante pour les visiteurs des autres centres, mais il donnerait aussi la possibilité aux touristes étrangers de combiner plus aisément un séjour à Montréal ou à Toronto avec une visite d'Ottawa-Hull. Si la région ne dispose pas d'un service régional de train de banlieue ou d'un métro, elle est dotée en revanche d'un excellent réseau de transport en commun. Par conséquent, il

²¹ Se reporter à la partie 6 de l'annexe C pour plus de détails.

faudrait, pour des raisons d'intégration, porter la plus grande attention au choix de l'emplacement de la gare de train rapide.

3.2.7 **Montréal**²²

Montréal est la deuxième ville du Canada en importance. Elle regroupe environ 45 p. 100 (3,4 millions d'habitants) de la population du Québec et est à l'origine de la moitié de la production économique de la province. La région est sise à la croisée de nombreuses autoroutes est-ouest et nord-sud.

Montréal entretient de nombreux liens avec les autres agglomérations, en particulier Québec et Ottawa-Hull. Les déplacements entre Montréal et Toronto sont également très nombreux et, le plus souvent, de nature commerciale. Le train rapide serait profitable tant au secteur des services qu'au secteur touristique de l'économie montréalaise en ce qu'il faciliterait l'expansion de leurs marchés. Il ouvrirait également un accès direct au centre-ville de Montréal, où prennent place ces activités. À l'instar de Toronto, Montréal se distingue par la complexité de son réseau de transport multimodes, si bien qu'il faudrait apporter le plus grand soin au choix de l'emplacement des gares de train rapide afin d'offrir les connexions les plus appropriées, compte tenu du tissu urbain de ce centre et de son réseau de transport.

Le train rapide ne transformera pas de façon appréciable les perspectives économiques de Montréal, mais il contribuera au développement des activités qui se déroulent au centre-ville. L'expansion du secteur tertiaire au centre-ville pourrait devenir une composante stratégique clé de la diversification de l'économie montréalaise. Les restaurants, établissements hôteliers et magasins situés au centre-ville bénéficieraient de la concentration accrue des déplacements interurbains. Ils profiteraient aussi de la croissance globale des secteurs tertiaire et touristique que susciterait le train rapide.

En facilitant les déplacements entre Québec, Montréal et Ottawa, le train rapide stimulerait aussi les activités de recherche entreprises dans ces centres. Comme ces activités se déroulent principalement au centre-ville et dans le quartier Saint-Laurent-banlieue ouest, l'implantation du train rapide serait profitable à Montréal en particulier.

²² Se reporter à la partie 7 de l'annexe C pour plus de détails.

3.2.8 Trois-Rivières²³

La région métropolitaine de recensement (RMR) de Trois-Rivières, qui abrite un peu plus de 136 000 âmes, est située à mi-chemin entre Montréal et Québec. Axée sur le secteur manufacturier et les ressources naturelles, Trois-Rivières a vu son importance économique subir un déclin relatif.

Le train rapide aura un effet limité sur Trois-Rivières, et ce, pour deux grandes raisons. En premier lieu, il n'améliorerait que dans une faible mesure l'accessibilité de la région — l'automobile resterait le principal moyen de transport utilisé. En second lieu, Trois-Rivières n'est pas dotée d'une structure économique qui lui permettrait de tirer parti de l'implantation du train rapide, car son secteur tertiaire, ses activités touristiques et ses fonctions institutionnelles ne sont pas une composante essentielle de l'économie régionale.

En revanche, le train rapide pourrait ouvrir de nouvelles perspectives à la région. Les centres de recherche industrielle, l'université et le secteur touristique de Trois-Rivières pourraient en tirer des avantages.

3.2.9 Québec²⁴

Sise à l'extrémité est du Corridor, la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec a une population de 650 000 habitants. Capitale provinciale, Québec est le deuxième centre urbain en importance au Québec, de même qu'un important centre de service régional. Les activités de fabrication sont surtout concentrées dans les secteurs traditionnels et les ressources naturelles. Les activités de recherche associées à l'université Laval et divers centres financés par le gouvernement gagnent en importance.

Les perspectives de croissance démographique sont modérées, reposant principalement sur le déplacement de populations venant des autres centres de la province. Québec continuera de jouer un rôle de premier plan en tant que centre de service pour une vaste région comprenant la Beauce, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord et la Gaspésie. Cependant, certaines des fonctions les plus spécialisées dans le domaine des services et de la finance pourraient être transférées à Montréal à l'avenir. Alors que les chefs d'entreprise francophones avaient coutume de concentrer largement leurs activités à Québec, nombre d'entre eux ont aujourd'hui leur siège social à Montréal. Il se pourrait

²³ Se reporter à la partie 8 de l'annexe C pour plus de détails.

²⁴ Se reporter à la partie 9 de l'annexe C pour plus de détails.

aussi que l'on transfère certaines fonctions administratives à Montréal afin de les rapprocher de leur «clientèle». Par contre, les perspectives sont bonnes pour les activités de recherche et le tourisme, secteurs qui devraient poursuivre leur croissance.

Fondamentalement, les retombées du train rapide sur la ville de Québec devraient être favorables, car l'accessibilité accrue modifierait les relations entre Québec et Montréal. Québec pourrait perdre du terrain dans le domaine des services spécialisés; cependant, elle pourrait, si les politiques du gouvernement provincial s'y prêtent, conserver certaines fonctions administratives qui seraient autrement transférées à Montréal. On peut donc dire que la venue du train rapide permettrait aux entreprises de services montréalaises d'accroître leur influence à Québec et aux activités gouvernementales de Québec d'accroître leur influence à Montréal.

Le train rapide devrait avoir un effet très favorable sur le tourisme à Québec. La ville est un lieu touristique recherché et une destination courue dans le monde entier pour la tenue de congrès; en fait, il est surprenant quelle ne soit pas une destination privilégiée des visiteurs ontariens. Le train rapide pourrait accroître l'attrait de Québec pour les touristes de l'Ontario en particulier si le déplacement pouvait être combiné avec un arrêt à Montréal.

Le train rapide pourrait aussi favoriser une nouvelle croissance des activités de recherche en raison de l'amélioration de leurs liens avec d'autres centres de recherche. Ce domaine relève toutefois beaucoup plus des mesures prises par le gouvernement que de la venue du train rapide.

Dans l'ensemble, les effets du train rapide seraient modérément favorables et quelque peu fonction de l'emplacement des gares.

3.2.10 Hamilton et Drummondville²⁵

Hamilton et Drummondville ne seraient pas directement desservies par le réseau de train rapide, mais ces deux agglomérations poursuivraient leur croissance et leur évolution, car leurs perspectives d'expansion économique et démographique sont directement liées aux tendances observées dans le Corridor dans son ensemble et ne dépendent pas beaucoup des déplacements interurbains de voyageurs.

²⁵ *Se reporter aux parties 10 et 11 de l'annexe C pour plus de détails.*

- **Hamilton serait étroitement connectée au réseau de train rapide.**

La venue du train rapide apporterait une légère amélioration aux perspectives socioéconomiques de Hamilton, même sans gare de train rapide, car la ville dispose déjà d'un service ferroviaire fiable, avec départs fréquents, vers la gare Union de Toronto grâce au service régional de trains de banlieue. Il serait relativement aisé pour un voyageur de prendre place dans un train de banlieue aux gares de Burlington ou Aldershot (les gares du service ferroviaire de banlieue de Hamilton), puis de prendre une correspondance pour le train rapide à la gare Union. La liaison serait plus rapide avec un accès direct au train rapide, mais l'économie de temps réalisée sur cette courte distance ne serait pas suffisante pour transformer de façon appréciable les perspectives de croissance économique et sociale de Hamilton.

- **Drummondville n'est qu'à une courte distance de Montréal.**

Drummondville est située à quelque 120 km à l'est de Montréal et il serait relativement facile pour les éventuels voyageurs du réseau de train rapide de se rendre à une gare située à Montréal pour voyager vers Ottawa et Toronto. Cette facilité d'accès, conjuguée au fait que Drummondville n'a qu'un modeste secteur des services, signifie que le train rapide n'aurait que peu d'effet sur cette agglomération.

* * * * *

Pour une ville, le fait d'être desservie par une ligne de train rapide comporte des avantages certains. Il est moins facile, en revanche, de savoir comment seront répartis ces avantages entre les centres urbains du Corridor. Nul doute que Toronto et Montréal verront leur position de grand centre urbain renforcée. Quant aux agglomérations telles que Québec, Ottawa-Hull et Kingston, le train rapide pourrait susciter ou favoriser un tourisme important de même que des perspectives de croissance pour les secteurs tertiaire et institutionnel.

Il faut toutefois se rappeler que la venue du train rapide aura pour effet principal de modifier la *façon* dont les voyageurs se déplaceront entre les agglomérations du Corridor

plutôt que le *nombre* des déplacements. Il ne faut donc pas s'attendre à des changements majeurs du système urbain et des types de peuplement des agglomérations du Corridor.

4.0 LES RÉPERCUSSIONS DE L'EMPLACEMENT DES GARES DE TRAIN RAPIDE

Dans ce chapitre, nous nous penchons sur certains des problèmes relatifs à l'emplacement des gares de train rapide que nous avons rencontrés en étudiant l'expérience française du TGV ainsi que les analyses sur l'emplacement des gares réalisées pour chaque agglomération du corridor Québec-Windsor. Nous en avons conclu qu'en règle générale les gares situées au centre-ville permettaient de mieux exploiter l'avantage concurrentiel du train rapide sur l'avion (c.-à-d. un service rapide d'un centre-ville à l'autre). Cependant, il pourrait être avantageux d'ajouter des gares en banlieue dans certaines circonstances. Nous avons également conclu qu'il est peu probable que l'aménagement des gares de train rapide déclenche la mise en chantier d'importants projets immobiliers ou provoque une hausse marquée de la valeur des immeubles aux alentours s'il n'existe pas déjà une tendance en ce sens ou si des initiatives appropriées en matière d'urbanisme n'ont pas déjà été prises.

4.1 EFFETS DES GARES DE TRAIN RAPIDE SUR LES AGGLOMÉRATIONS DU CORRIDOR

La présente section traite des conclusions générales sur l'effet du choix de l'emplacement des gares de train rapide dans le corridor Québec-Windsor. Ces conclusions se fondent sur une analyse de l'emplacement des gares réalisée pour chaque agglomération, de même que sur une interprétation de l'expérience française du choix de l'emplacement des gares du TGV.

4.1.1 Le choix d'une gare de train rapide au centre-ville est approprié dans les grandes agglomérations.

En tenant compte de l'intérêt commercial (nombre de voyageurs prévu) et des possibilités de réaménagement urbain, on privilégie habituellement la construction d'une gare de train rapide au centre-ville.

Cette conclusion a été confirmée dans plusieurs agglomérations du Corridor, en particulier les conurbations importantes. Les analyses de l'emplacement des gares à Montréal, Ottawa-Hull et Toronto font toutes ressortir une préférence pour le centre-ville, et ce, pour les raisons suivantes :

- **La possibilité de se déplacer d'un centre-ville à l'autre représente l'avantage concurrentiel du train rapide.**

Le train rapide peut offrir aux voyageurs un service direct d'un centre-ville à l'autre, ce qui constitue l'un de ses principaux avantages concurrentiels sur les autres modes de transport. Ce n'est toutefois qu'avec une gare située au centre-ville que l'on peut tirer le meilleur parti de cet avantage concurrentiel.

- **Les secteurs centraux abritent une forte concentration de voyageurs potentiels.**

C'est dans les secteurs centraux des grandes agglomérations que l'on retrouve les grands immeubles de bureaux, qui sont synonymes d'une forte concentration géographique des origines et des destinations des voyageurs qui empruntent le train rapide. Dans chacune des trois plus grandes conurbations du Corridor, on a remarqué que près de la moitié de tous les déplacements interurbains étaient actuellement effectués à destination d'un secteur central très localisé d'une autre région importante.

- **L'activité économique dans les centres-villes est plus susceptible d'engendrer un déplacement des voyageurs entre les villes.**

Les centres-villes des grandes régions urbaines semblent plus susceptibles d'engendrer des déplacements interurbains que les autres secteurs d'une

région urbaine donnée²⁶. Étant donné qu'une proportion non négligeable d'usagers du train rapide viendra de secteurs économiques qui dépendent de rapports «en personne» (services aux entreprises, installations de recherche, administration, institutions, etc.), les centres-villes constituent un choix logique pour l'emplacement des gares. Comme le souligne l'annexe du présent rapport, la majorité de ces activités est concentrée dans le secteur central des régions urbaines.

- **Les centres-villes sont le siège d'importantes attractions touristiques.**

Les secteurs centraux des grandes régions urbaines abritent également nombre d'attractions touristiques. L'aménagement d'une gare de train rapide à proximité de ces attractions aurait un effet favorable sur leur fréquentation. En améliorant la facilité réelle et perçue de déplacement vers les secteurs centraux, la gare de train rapide étend la zone commerciale de ces attractions en les rendant accessibles à un plus grand nombre de visiteurs potentiels.

- **L'aménagement d'une gare de train rapide peut concentrer les tendances au développement dans les secteurs centraux.**

On observe des tendances marquées au développement dans les secteurs centraux des grandes conurbations. Cela augmente la probabilité que la gare de train rapide tienne lieu de catalyseur en concentrant ou en accélérant les initiatives de réaménagement urbain.

Tous ces facteurs mettent en évidence le caractère hautement souhaitable de l'aménagement d'une gare de train rapide au centre-ville des régions urbaines les plus importantes.

4.1.2 L'utilité d'une gare de train rapide en périphérie des grands centres urbains doit être évaluée au cas par cas.

Du point de vue de *l'aménagement du territoire*, il n'y a pas de réponse toute faite à la question de savoir si les grands centres urbains devraient être dotés d'une seconde gare de train rapide (s'ajoutant à celle du centre-ville) située dans un

²⁶ À Toronto, par exemple, bien qu'environ 30 p. 100 des emplois de la région métropolitaine de recensement (RMR) soient situés dans le secteur central, ce secteur est la destination de près de la moitié des personnes qui effectuent des déplacements interurbains pour des raisons professionnelles. On en déduit que l'activité économique dans les secteurs centraux a tendance à engendrer plus de voyages d'affaires interurbains par employé que dans les autres secteurs de la région métropolitaine de recensement (RMR).

secteur périphérique. L'aménagement d'une seconde gare de train rapide peut représenter un compromis entre de nombreux facteurs.

Dans la plupart des centres urbains du Corridor, les gares de banlieue tendent à être davantage axées sur l'origine que sur la destination. Cela s'explique par le fait que les secteurs périphériques ont tendance à être moins densément peuplés et à regrouper surtout des quartiers résidentiels. Dans un tel contexte, la gare de train rapide attirerait surtout les voyageurs se rendant vers une autre destination plutôt que le contraire. La gare de train rapide en périphérie devient ainsi un point de répartition des usagers du train rapide.

Cela signifie que la décision d'aménager une seconde gare de train rapide dans les grandes conurbations que sont Toronto, Montréal et Ottawa impliquerait que l'on fasse un compromis entre les points d'embarquement des voyageurs et l'efficacité du système. Il s'agit là d'un problème courant de planification des transports qui suppose que l'on détermine si les avantages d'une gare supplémentaire (meilleures possibilités d'accès au réseau pour les voyageurs éventuels) compensent oui ou non les coûts (habituellement, réduction de la vitesse du train et dépenses d'immobilisations plus élevées). Ces questions sortent du cadre de la présente analyse.

4.1.3 Dans les plus petites agglomérations, l'emplacement de la gare de train rapide ne revêt pas autant d'importance.

Dans les agglomérations de moindre importance, il n'est pas aussi pertinent de débattre de l'emplacement de la gare de train rapide, car l'accès à celle-ci serait relativement aisé. En raison des courtes distances qui séparent le centre-ville de la périphérie et d'un plus faible engorgement des artères, le choix de l'emplacement de la gare de train rapide pose moins de problème dans les plus petites agglomérations.

L'analyse de l'emplacement des gares réalisée dans le cadre de la présente étude a confirmé cette conclusion. Il est apparu qu'à Windsor, London, Kingston et Trois-Rivières ce n'était pas tant l'emplacement de la gare qui importait que la décision de desservir ou non ces agglomérations par le train rapide. En étant desservies par le réseau de train rapide (indépendamment du choix de l'emplacement de la gare), ces agglomérations seraient «sur la ligne», et donc, se distingueraient de celles qui ne seraient pas directement desservies par le train rapide.

4.1.4 Les gares de train rapide n'agiront pas comme des catalyseurs de croissance si elles ne s'accompagnent pas d'une planification urbaine réfléchie et de tendances du marché en ce sens.

Les gares de train rapide sont parfois considérées comme un catalyseur de développement. Le présent rapport conclut que cela n'est vrai qu'à certaines conditions. Pour un certain nombre de raisons, les gares de train rapide sont susceptibles de concentrer l'activité *existante* du marché ou d'en accélérer le rythme, mais ne constituent pas un catalyseur suffisant pour susciter une nouvelle demande. Cette conclusion se vérifie tant pour les petites que pour les grandes agglomérations, et ce, pour les gares situées au centre-ville comme pour celles de la périphérie.

- **Les gares situées en périphérie ne sont qu'un point de ramassage et de répartition des voyageurs, quoiqu'en les associant à des parcs industriels, on puisse arriver à de bons résultats.**

Si l'on en croit l'expérience du TGV en France, les gares de banlieue ne suscitent pas à elles seules de développement, car elles ne peuvent compenser l'absence de demande. Une gare de train rapide aménagée au milieu d'une zone de banlieue libre ne créera pas de croissance. La croissance n'est possible que s'il existe déjà une tendance au développement doublée de stratégies concertées de planification urbaine. Bien peu de sites suburbains réunissent ces conditions.

C'est Kitchener-Waterloo qui illustre le mieux les possibilités d'association avec un parc industriel, alors que la gare de train rapide proposée située près de l'autoroute 401 viendrait compléter la dimension de «parc industriel» que revêt déjà la région. Dans ce cas précis, une gare de train rapide pourrait accélérer le développement.

- **Les gares de train rapide sises au centre-ville d'une agglomération peuvent concentrer et accélérer le réaménagement urbain.**

L'expérience du TGV en France a montré que si les bonnes conditions étaient réunies, une gare de train rapide pouvait agir comme un catalyseur du réaménagement urbain. La gare peut ainsi retrouver le rang de première installation de transport qu'elle occupait jadis et susciter une nouvelle activité économique en périphérie des grandes villes.

Il est manifestement possible que cette situation se produise dans les grands centres urbains du Corridor. À Montréal, Toronto et Ottawa, l'aménagement d'une gare de train rapide au centre-ville aurait pour effet

d'entraîner une nouvelle concentration des tendances existantes au développement autour de la gare de train rapide. Cette situation se produirait parce que les propriétaires de terrains et immeubles situés à proximité de la gare de train rapide disposeraient d'un avantage géographique unique qui leur permettrait de s'approprier une plus grande part du marché engendré par ces tendances au développement. Il est probable que ce mouvement aurait un effet favorable sur la valeur des terrains et immeubles situés au-delà du voisinage immédiat. L'analyse de l'emplacement des gares a également permis de confirmer qu'il y avait suffisamment de terrains à proximité des gares de train rapide du centre-ville pour répondre à la demande de nouveaux développements.

On peut aussi s'attendre à ce que les gares de train rapide aménagées au centre-ville aient un effet semblable sur des agglomérations de moindre importance telles que London et Québec, encore que la demande plus limitée du marché dans ces agglomérations aurait tendance à atténuer les retombées globales de l'implantation d'une gare de train rapide.

Dans tous les cas de figure, les possibilités de développement adjacent aux gares de train rapide devraient être étayées par un effort soutenu de commercialisation et par l'aménagement des terres publiques clés.

4.1.5 Emplacement des gares à Toronto, Montréal et Ottawa-Hull

Des études détaillées ont été réalisées sur l'emplacement des gares éventuelles dans les trois plus grands centres urbains du Corridor. Les principales conclusions de ces analyses sont présentées dans les sections qui suivent, tous les détails se trouvant à l'annexe C du présent rapport.

- **À Toronto, l'emplacement des gares de train rapide serait approprié pour ce qui est de la facilité d'accès et de la proximité des principales destinations.**

Il est proposé d'aménager trois gares de train rapide dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Toronto (une à la gare Union, une autre à l'aéroport international Pearson et une troisième à Pickering). Cette large répartition géographique des gares faciliterait l'accès de tous les secteurs du grand Toronto au réseau de train rapide.

L'emplacement de la gare Union permettrait d'offrir à un grand nombre de voyageurs un service direct de train rapide pour les destinations du secteur central (attractions touristiques, congrès, principaux immeubles de

bureaux, etc.). La gare Union est également bien connectée aux autres modes de transport, ce qui tend à élargir le territoire de la région qui bénéficie du réseau de train rapide. Une gare de train rapide aménagée au centre-ville accroîtrait aussi le potentiel commercial des développements voisins et, par contre-coup, ferait sans doute augmenter la valeur des biens immobiliers situés dans son voisinage immédiat.

Une gare à l'aéroport international Pearson permettrait à un autre bassin important de voyageurs interurbains d'emprunter le train rapide. Pour ce qui est des options de gare, le «tracé à transfert direct» et l'«embranchement en Y» permettraient l'un comme l'autre de conduire les voyageurs du train rapide directement à l'aérogare. Cet avantage serait néanmoins atténué par le fait que de nombreux voyageurs devraient prendre leur correspondance à l'une des deux autres aérogares. La troisième option, une «ligne de transport automatisée» aux abords de l'aéroport, présenterait l'avantage supplémentaire de fournir un point de ramassage des voyageurs aisément accessible pour les déplacements en train rapide en provenance de l'ouest de Toronto.

Une gare de train rapide située à Pickering constituerait un point de ramassage efficace pour les voyageurs en provenance et à destination de la moitié orientale de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Toronto et de toute la région métropolitaine de recensement (RMR) d'Oshawa. En raison de la densité de population relativement faible de ce secteur, cependant, il est peu probable que cette gare devienne une importante destination et l'on ne prévoit pas qu'elle devienne un grand catalyseur de développement.

- **Ottawa-Hull serait bien desservi par une gare au centre-ville.**

La meilleure façon de desservir la région d'Ottawa-Hull consisterait à aménager une gare au centre-ville d'Ottawa ou au centre-ville de Hull. L'actuelle gare VIA n'est pas aussi accessible que le serait une éventuelle nouvelle gare au centre-ville, en particulier pour les habitants de l'Outaouais québécois.

Les deux gares de centre-ville possibles (Hull et les plaines Le Breton à Ottawa) favoriseraient le réaménagement urbain de leur secteur respectif et auraient un effet favorable sur les centres-villes de Hull et d'Ottawa. L'élaboration d'un réseau de transport public devrait avoir pour objectif de permettre aux habitants des deux rives de l'Outaouais d'accéder facilement à l'éventuelle gare de train rapide.

Il n'y aurait pas d'avantage certain à construire une gare de banlieue en plus de la gare du centre-ville, puisque cela augmenterait les temps de parcours de tous les trajets passant par Ottawa-Hull.

- **Montréal a besoin d'une gare au centre-ville, quoiqu'une gare à Dorval pourrait desservir la région Saint-Laurent-banlieue ouest.**

Le centre-ville de Montréal est un endroit idéal pour aménager une gare de train rapide, puisqu'il offre la meilleure possibilité non seulement de desservir les clientèles touristique et d'affaires, mais aussi d'accélérer le développement.

Une gare «de banlieue» à Dorval permettrait à la clientèle du secteur Saint-Laurent-banlieue ouest et à celle des correspondances aéroportuaires de bénéficier du réseau de train rapide. En revanche, le boulevard Saint-Martin, à Laval, ne conviendrait pas à l'aménagement d'une gare de train rapide car il n'offre pas de bonnes possibilités de réaménagement urbain et ne servirait qu'une clientèle limitée comparativement à une gare de banlieue dans le secteur Saint-Laurent-Dorval.

Pour ce qui est de l'aménagement d'une gare à un aéroport, les prévisions de nombre de voyageurs indiquent que, du point de vue de la clientèle de correspondance aéroportuaire, l'avantage d'une gare de train rapide serait plus important à l'aéroport de Dorval qu'à celui de Mirabel.

* * * * *

Dans ce chapitre, nous avons examiné les effets du choix de l'emplacement des gares de train rapide. En voici les conclusions :

- les gares de train rapide au centre-ville conviennent bien aux grandes conurbations;
- les gares situées en périphérie comportent des avantages qui doivent être étudiés au cas par cas;
- dans les agglomérations de moindre importance, le choix de l'emplacement de la gare de train rapide n'est pas une question primordiale;

- la présence d'une gare de train rapide n'est pas un catalyseur de croissance si elle ne s'accompagne pas d'une demande correspondante du marché et d'une planification urbaine réfléchie.

Le détail des analyses de l'emplacement des gares est présenté à l'annexe C.

5.0 CONCLUSION

Dans ce rapport, nous avons étudié les effets du réseau de train rapide proposé sur les systèmes urbains et les types de peuplement du corridor Québec-Windsor. Dans notre analyse, nous avons examiné tout à la fois l'effet de l'exploitation d'un service de train rapide et les retombées du choix de l'emplacement des gares de train rapide dans ces agglomérations. Voici les principales conclusions que nous avons tirées :

- La venue du train rapide serait bénéfique à l'image du Corridor, en particulier auprès des touristes d'Europe et d'Extrême-Orient.
- En raison du nombre relativement faible de nouveaux déplacements interurbains qu'induirait le train rapide, il y a tout lieu de croire que les effets sur les systèmes urbains et les types de peuplement seront modestes.
- Le train deviendrait un mode de transport beaucoup plus utilisé sur le corridor Québec-Windsor.
- De façon générale, le train rapide profiterait aux agglomérations les plus importantes du Corridor; cependant, cet effet pourrait être accentué ou atténué par de nombreux facteurs, dont les suivants :
 - la mesure dans laquelle les perspectives de croissance des agglomérations sont liées à l'accessibilité des voyageurs à un service de transport interurbain;
 - la proximité des autres centres du corridor;
 - l'importance relative d'une agglomération et son rôle dans la hiérarchie urbaine;
 - l'emplacement des gares et la mesure dans laquelle la gare du réseau de train rapide est connectée aux autres modes de transport;
 - l'accessibilité à un service de transport interurbain et le volume de voyageurs;
 - l'amélioration relative du temps de parcours porte à porte;

- la mesure dans laquelle les agglomérations sont déjà des destinations touristiques établies;
- le rôle du secteur tertiaire dans l'agglomération.
- Dans les grandes agglomérations, il est préférable d'aménager une gare de train rapide au centre-ville pour les raisons suivantes :
 - les liaisons de centre-ville à centre-ville forment le principal avantage concurrentiel du réseau de train rapide sur les autres modes de transport;
 - il y a une forte concentration de voyageurs potentiels dans les secteurs centraux;
 - l'activité économique dans le centre des villes est plus susceptible d'engendrer des déplacements interurbains de voyageurs;
 - les centres-villes sont le siège de grandes attractions touristiques;
 - les tendances au développement seront davantage concentrées dans le secteur central avec la présence d'une gare de train rapide.
- Les mérites de l'aménagement de gares supplémentaires en périphérie des grandes régions urbaines doivent être évalués au cas par cas.
- Dans les agglomérations plus petites, le choix de l'emplacement de la gare de train rapide n'est pas important.
- Les gares de train rapide ne joueront pas un rôle de catalyseur de la croissance s'il n'y a pas déjà des tendances au développement sur le marché et si des initiatives de planification urbaine ne sont pas déjà prises dans ce sens.

* * * * *

Les effets du train rapide sur les agglomérations du Corridor ne peuvent manifestement pas être prévus avec certitude. Il faudrait étudier de nombreux facteurs de façon beaucoup plus approfondie, en particulier l'emplacement des gares de train rapide dans chaque agglomération. Par contre, il ne fait aucun doute que l'implantation d'un réseau de train rapide modifiera l'actuelle prépondérance de la route et de la voie aérienne pour les déplacements interurbains de voyageurs. Au fil du temps, dans une mesure allant d'une incidence très prononcée à un effet presque imperceptible, ce changement aura des répercussions sur l'évolution des agglomérations.