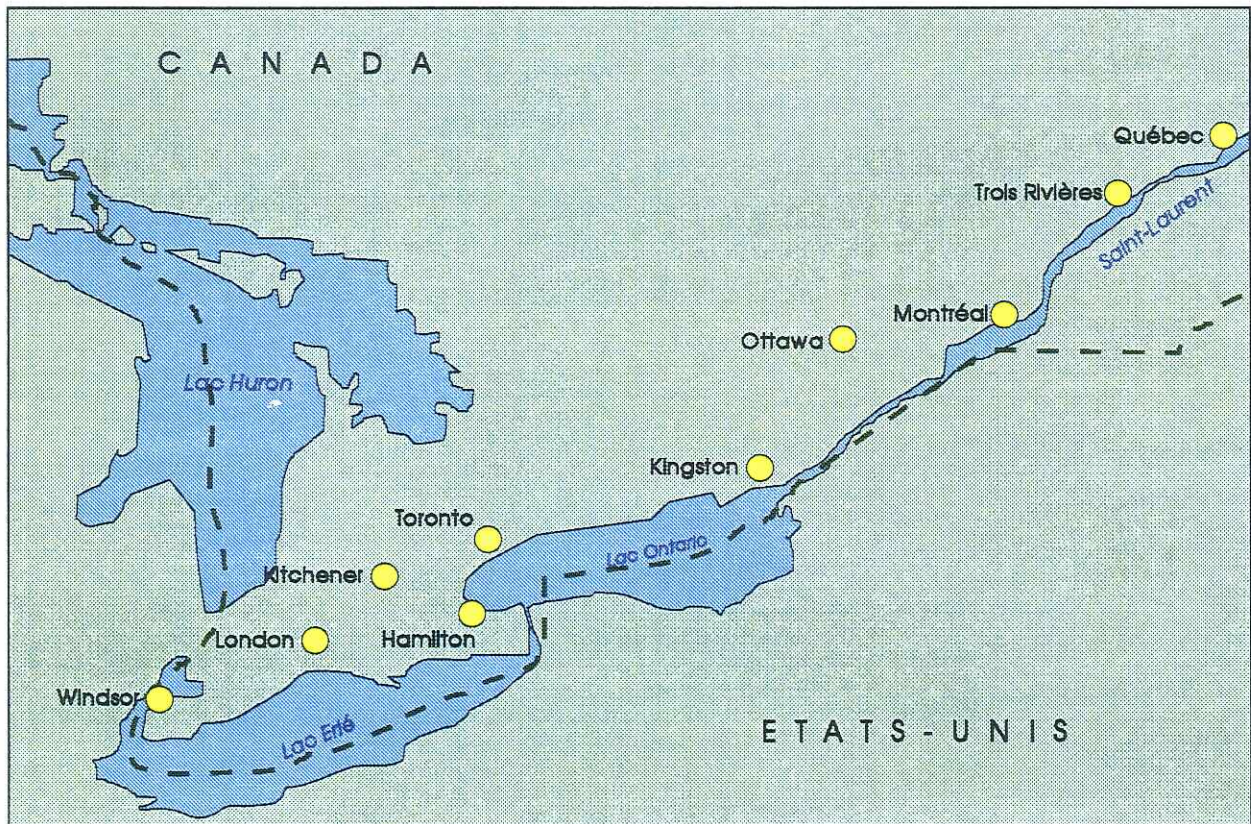


**Prévisions de trafic et de revenus
pour une liaison à grande vitesse dans le corridor
QUEBEC - MONTREAL - OTTAWA - TORONTO - WINDSOR**



**RAPPORT FINAL
Volume 1**

Février 1994

SOMMAIRE

	Pages
CHAPITRE 1: RESUME	1.1
EXECUTIVE SUMMARY	1.4
CHAPITRE 2: RAPPEL DU CONTEXTE	
1. Contexte de la prévision	
1.1 Organisation du projet	2.1
1.2 Déroulement de la prévision	2.2
2. Rappel des études antérieures et principaux résultats	2.4
CHAPITRE 3: DESCRIPTION DU MARCHE ACTUEL	
1. Source des données	3.1
2. Zonage	3.1
3. Données de 1992 issues des enquêtes relatives à la demande	
3.1 Flux de trafic et motifs de déplacement	3.3
3.2 Flux de trafic et parts de marché	3.5
3.3 Les grandes liaisons du corridor	3.7
3.4 Le trafic concerné par le projet à grande vitesse	3.9
3.5 Profil horaire de la demande	3.12
4. L'offre de transport en 1992 : modes de transport, prix, temps et fréquences	3.13
5. Critique des données et remèdes	3.22
6. Autres données	3.24
CHAPITRE 4: MODELISATION DU TRAFIC EN SITUATION DE REFERENCE	4.1 à 4.8

CHAPITRE 5:	MODELISATION DU TRAFIC EN SITUATION AVEC PROJET	
	1. Présentation théorique des modèles	
	1.1 Principes	5.1
	1.2 Formulation mathématique du modèle de répartition de trafic	5.2
	1.3 Induction de trafic et modèle à utilité généralisée	5.4
	2. Méthode de calibrage du modèle de répartition de trafic	5.6
	2.1 Algorithmes et méthodes économétriques	5.7
	2.1.1 Recherche des valeurs initiales des paramètres	
	2.1.2 La méthode itérative: "Multivariate secant" ou "False position method"	
	2.2 Résultats et fiabilité	5.10
	3. Calibrage du modèle à utilité généralisée	5.12
	4. Evolution des paramètres dans le temps	5.14
	5. Methode d'optimisation tarifaire	5.14
CHAPITRE 6:	PREVISIONS FINALES DE TRAFIC ET DE RECETTES	
	1. Caractéristiques du projet à grande vitesse	
	1.1 Prix du HSR	6.1
	1.2 Temps et prix d'accès	
	1.3 Plans d'exploitation	6.3
	2. Caractéristiques des modes concurrents	6.4
	3. Résultats des prévisions finales	6.7
	Conclusions	6.13
CHAPITRE 7:	ANALYSES DE SENSIBILITE PAR RAPPORT AUX PREVISIONS FINALES	7.1 à 7.4

CHAPITRE 8: PREVISIONS DU "CONNECT TRAFFIC"

1. Définition du "connect traffic"	8.1
2. Connaissance du trafic aérien de correspondance	8.1
3. Situation de référence	8.2
4. Situation avec projet	8.2
5. Modèle d'opportunité	8.3
6. Justification du modèle	8.3
7. Résultats	8.4

CHAPITRE 1

RESUME

EXECUTIVE SUMMARY

Les prévisions de trafic sur le corridor Québec-Windsor ont été confiées à trois cabinets de Consultants: SOFRERAIL, CRA et TEMS, sur une base commune de données collectées à partir d'enquêtes confiées à Consumer Contact. SOFRERAIL a réalisé cette étude en association avec deux partenaires Canadiens: CANARAIL et CIGGT.

Plusieurs étapes ont rythmé le déroulement de l'étude, de 1992 à 1994: une connaissance du marché actuel des transports, une prévision des tendances du marché en situation de référence et des prévisions du trafic en cas de projet à grande vitesse dans de nombreux scénarios.

1. Tout d'abord, pour connaître le marché actuel, des **enquêtes** ont été menées sur tous les modes de transport. Ces enquêtes, étalées sur 6 mois, ont permis de cerner la demande de transport en terme de volumes de trafic par origine-destination, le profil des voyageurs et le comportement de ces derniers quant au choix des modes de transport.

Les principaux résultats de ces enquêtes font apparaître un volume de déplacements en 1992 de 101 millions, dont 20% pour des déplacements d'affaires. L'automobile est le mode le plus emprunté et réalise 90% des déplacements.

Dans ce marché total, environ seulement la moitié des voyageurs, soient environ 50 millions de personnes, sont intéressés par un train à grande vitesse. L'autre moitié du marché se déplace sur des origines-destinations où le train à grande vitesse ne serait pas pertinent face aux modes de transport existants.

Parmi les principales origines-destinations capables d'alimenter en trafic un train à grande vitesse, citons Montréal-Toronto, Québec-Montréal, Montréal-Ottawa, Toronto-London, Toronto-Kitchener. Elles totalisent à elles seules plus de 60 % du trafic du marché cible.

2. **Les tendances du marché**, élaborées à partir de prévisions macro-économiques, situent la croissance de la mobilité à 2.12% par an de 1992 à 2005. Cette croissance revient en partie à l'automobile (2.19%) et à l'avion (2.95%), le train classique et l'autocar étant supposés maintenir leur niveau de 1992.

Ainsi, c'est sur un marché potentiel d'environ 60 millions de voyageurs que le train à grande vitesse ferait son entrée en 2005.

3. Les deux principaux résultats de prévisions concernent les scénarios à 300 KPH sur ligne nouvelle et à 200 KPH sur ligne ancienne.

Les prévisions pour le train High Speed Rail (HSR) s'élèvent, dans le scénario à 300 km/h en 2005, à 12.6 millions de voyageurs générant une recette de 935.7 millions de \$ Canadiens aux conditions économiques de 1992. La croissance prévue du trafic HSR est de 2.7% par an, de 2005 à 2025.

A 200 km/h, la prévision est de 9.6 millions de voyageurs pour le train High Speed Rail, pour une recette de 653.7 millions de \$ Canadiens, avec une croissance annuelle de 2.4% de 2005 à 2025.

Les principales conclusions sont les suivantes:

- Les prévisions de trafic attribuent au HSR aux alentours de 10 % du marché total tous modes, tous motifs, toutes origines-destinations confondues, et à peu près 20% du marché total vraiment concerné par le projet. Par rapport aux résultats en termes de parts de marché atteints dans d'autres corridors dans le monde, le HSR Canadien se situe plutôt en dessous.
- Le HSR à 300 KPH attire 25% de clientèle supplémentaire par rapport au HSR à 200 KPH. Cet écart ne paraît pas très élevé si l'on considère que le trafic de ce futur train concerne des origines-destinations à moyenne distance (avec un temps de parcours inférieur à 3 heures), fortement concurrencées par l'avion et où l'élasticité du trafic au temps devrait être forte.

- Les analyses de sensibilité montrent que le trafic du HSR est très sensible à la fréquence. Ceci s'explique par la double concurrence que doit affronter le train HSR: concurrence de l'avion qui développe une stratégie de fréquences élevées, et de l'automobile dont la caractéristique est d'être "infiniment fréquente".
- Le HSR devient sur le marché le mode de transport public dominant, alors qu'en situation de référence, l'avion tenait ce rôle. Il tire de cette position une croissance de son trafic plus rapide que celle de la mobilité totale, comme c'est aujourd'hui le cas de l'avion. Cet effet s'explique par l'accroissement des valeurs du temps qui favorise les modes rapides. Cette croissance est logiquement plus forte pour le HSR à 300 KPH que pour le HSR à 200 KPH.
- *Enfin, des différentes étapes de la prévision de trafic et de revenus ressort une grande constance des résultats qui confirme la fiabilité des modèles. En dépit d'un recalibrage des modèles à partir des données harmonisées par IBI, les prévisions finales de 12.6 millions de voyageurs à 300 KPH et de 9.6 millions de voyageurs à 200 KPH sont très proches des prévisions préliminaires qui étaient de:*
 - *13.1 millions de voyageurs en juin 1993, et de 12.5 millions de voyageurs en mai 1993 à 300 KPH,*
 - * 9.9 millions de voyageurs en juin 1993 et de 9.6 millions de voyageurs en mai 1993 à 200 KPH.*

The traffic forecasts for the Quebec-Windsor corridor were carried out by three consulting firms : Sofreraïl, CRA and TEMS, using a common data derived from surveys undertaken by Consumer Contact. Sofreraïl undertook this study in association with two Canadian partners : Canarail and CIGGT.

The study underwent several phases from 1992 to 1994 :

- an understanding of the existing travel market ;
- a forecast of the evolution of the market in the absence of high speed rail; and
- traffic forecasts with high speed rail (HSR) in numerous scenarios.

1. The existing market

The first step was to conduct surveys for each mode of transportation, in order to understand the existing market. From these surveys, which were spread over six months, were derived: estimates of current travel volumes by origin-destination (O/D) pair, traveller profiles and data on traveller behaviour with respect to modal choice.

On the basis of these surveys, the total travel demand in 1992 was estimated to be 101 million trips, of which 20 % were for business purposes. The automobile is the dominant mode, accounting for 90 % of the trips.

Approximately half of this total travel market, i.e. about 50 million passengers, could potentially be attracted by a high speed train. The other half of the market consists of movements between O/D pairs where the high speed train would not offer effective competition to the existing modes.

The most important city-pairs are Montreal-Toronto, Montreal-Quebec, Montreal-Ottawa, Toronto-London and Toronto-Kitchener. These account for 60 % of the traffic of this potential market.

2. Travel demand without high speed rail

An analysis of the historic traffic trends, applied to the macro-economic forecasts, led to a projected growth in total trips of 2.12 % per annum from 1992 to 2005. This growth is attributable to the automobile (2.19 %) and air (2.95 %), the conventional train and the bus assumed to remain at 1992 traffic levels.

Hence, the size of the potential market will be about 60 million one-way trips when high speed rail is introduced in 2005.

3. Travel demand with high speed rail

The two main forecast results concern the scenarios of 300 kph on a new line and 200 kph on existing rights-of-way.

In 2005, it is forecast that the high speed train travelling at 300 kph will carry 12.6 million passengers and generate \$935.7 million in 1992 dollars. The HSR traffic is projected to grow at 2.7 % per annum from 2005 to 2025.

For the 200 kph scenario, the projections for 2005 are for 9.6 million passengers and revenues of \$653.7 million, with an annual average growth rate to 2025 of 2.4%.

The main conclusions of these results are as follows :

- Based on these traffic forecasts, HSR will capture approximately 10 % of the total travel market (all trip purposes and city-pairs) and about 20 % of the true potential market for HSR. In comparison with the market share achieved by HSR in other corridors in the world, the market share of the Canadian HSR is on the low side.
- The 300 kph version of the HSR will capture an additional 25 % of trips compared to the 200 kph scenario. This difference does not appear very high if one considers that the traffic of this future train is derived from medium-distance O/D pairs (with a travel time below 3 hours). These O/D pairs are characterized by stiff competition from air carriers and by high elasticities of demand with respect to travel time.
- The sensitivity analyses show that the demand for HSR is very sensitive to frequency. This is the result of the fact that the HSR faces competition both from the air mode, which has developed a high frequency strategy, and from the automobile, which offers an infinite choice of departure times.
- The HSR will become the dominant public mode, whereas in the situation without HSR, the dominant public mode will be air. HSR's position is continually reinforced, in that its clientele will grow at a faster rate than the market as a whole, as is the case today with air travel. This is due to the growth in values of time, which favours the fastest modes. This growth is logically stronger for the HSR at 300 kph than at 200 kph.
- *Finally, the results of the various stages of traffic and revenue forecasts prove to be very constant which confirms the reliability of the models. Though the latter have been recalibrated from the data harmonized by IBI, the final forecasts of 12.6 million passengers at 300 KPH and 9.6 million passengers at 200 KPH are very close to the preliminary ones which were as follows:*
 - * 13.1 million passengers in June 1993 and 12.5 million passengers in May 1993 at 300 KPH,
 - * 9.9 million passengers in June 93 and 9.6 million passengers in May 93 at 200 KPH.

CHAPITRE 2

RAPPEL DU CONTEXTE

1. CONTEXTE DE LA PREVISION

1.1 Organisation du projet

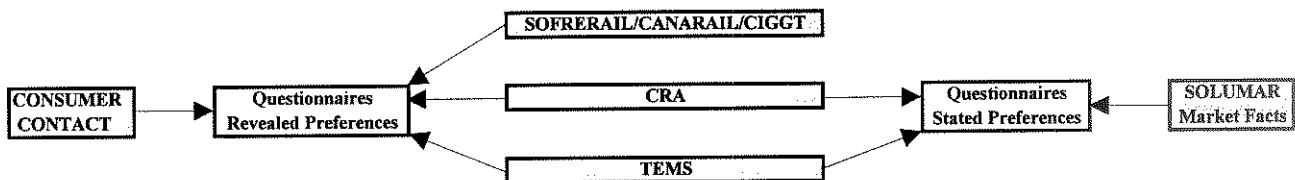
La prévision de trafic et de revenus sur le corridor Québec-Windsor a fait l'objet d'un montage particulier.

Elle a été confiée à trois Consultants (SOFRERAIL-CANARAIL-CIGGT, CRA et TEMS), libres d'appliquer leurs méthodes et d'utiliser leurs propres modèles.

SOFRERAIL a travaillé en association avec deux partenaires canadiens: CANARAIL et CIGGT.

Les données utilisées par ces Consultants ont été tirées de deux sondages. Le premier, réalisé selon la méthode des "revealed preferences" a été organisé en 1992 et 1993 par Consumer Contact. Le second, de type "stated preferences" a été confié au bureau de recherche SOLUMAR (division Market Facts).

Les données utilisées par SOFRERAIL sont issues des "revealed preferences".



1.2 Déroulement de la prévision

Les prévisions de trafic et de revenus se sont déroulées en plusieurs étapes qui sont résumées dans le tableau de la page suivante.

DEROULEMENT DES PREVISIONS

Consultants	Intitulé	Descriptif				Date	
Consumer Contact	Enquêtes de trafic	3 vagues d'enquêtes: -été -automne -hiver				Sep-92 à Mar-93	
Sofrerail/Canarail/CIGGT	Prévisions préliminaires de trafic et de revenus	Prix optimisés Fréquences haute, moyenne et basse	300 KPH New Row 300 KPH Existing Row	année 2005	Corridor Québec-Windsor	Mai-93	
	Prévisions de trafic et de revenus	Fréquences et prix optimisés	300 KPH New Row 300 KPH Existing Row	années 2005 et 2025	Corridor Québec-Windsor	Jun-93	
		TEST RUNS Fréquences et prix imposés Inputs harmonisés	300 et 200 KPH	année 2005	Corridor Québec-Windsor	Oct-93	
		BASE RUNS Fréquences et prix optimisés Inputs harmonisés	300 et 200 KPH 300 et 200 KPH 300 et 200 KPH	années 2005 et 2025 années 2005 et 2025 années 2005 et 2025	Corridor Québec-Windsor Segment Québec-Toronto Segment Montréal-Toronto	Nov-93	
		ANALYSES DE SENSIBILITE à partir des Base runs Inputs harmonisés	300 et 200 KPH 300 et 200 KPH 300 et 200 KPH	année 2005 année 2005 année 2005	Corridor Québec-Windsor Corridor Québec-Windsor Corridor Québec-Windsor	Dec-93	
		1.Sensibilités au prix: +10%,-10%,+20%,-20% 2.Sensibilités à la fréquence: +3 trains/jour, -3 trains/jour 3.Sensibilités au temps de parcours: 250 KPH, 350KPH, 200 KPH sur le tracé du 300 KPH 300 KPH sur le tracé du 200 KPH					
		PREVISIONS DU "CONNECT TRAFFIC" aux aéroports de Dorval, Mirabel et Pearson	300 et 200 KPH 200 KPH sur le tracé du 300 KPH 300 KPH sur le tracé du 200 KPH	années 2005 et 2025 années 2005 et 2025 années 2005 et 2025	Corridor Québec-Windsor Corridor Québec-Windsor Corridor Québec-Windsor	Jan-94	

2. RAPPEL DES ETUDES ANTERIEURES ET PRINCIPAUX RESULTATS

Les principales études concernant le train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor sont les suivantes:

ONTARIO/QUEBEC RAPID TRAIN TASK FORCE		
TITRE	AUTEUR	DATE
Final Report Rapport du Consultant coordonnateur	Task Force KPMG Peat Marwick	May, 1991 janvier 1991
Evaluation du marché pour un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Ontario	KPMG Peak Marwick en association avec Frank S. Koppelman	Juin 1990
VIA RAIL CANADA INC. '89 REVIEW		
TITRE	AUTEUR	DATE
Stated Preference Analysis Based on Comfort and Reliability in Train Travel	Cole Sherman	May, 1988
VIA Rail Mode Split Model Estimation	Gannett Fleming	Dec, 1988
Market Demand Estimates	Gannett Fleming	June, 1989
Investigation of Various Models for the VIA Rail High Speed Study	Cole Sherman	April, 1989
Corridor Demand Forecasting Sensitivity Analysis	CIGGT/S. Del Bosco	Sept., 1989
Passenger Rail Demand Forecasting Study Final Report	Cole Sherman	July, 1989

Les résultats de prévisions de trafic sont extraits de l'étude de KPMG-PEAT MARWICK.

Il est difficile de comparer ces résultats avec la présente étude. En effet, le trafic de base ne représente pas le même volume par origine-destination:

- . l'année de base a changé : KPMG-PEAT MARWICK a utilisé des données de 1987; SOFRERAIL utilise les données de 1992 issues des enquêtes de Consumer Contact

- . SOFRERAIL a utilisé les données socio-économiques de Transport Canada du 31 mars 1993, données revues afin d'intégrer les dernières tendances de l'économie.

Toutefois, certains résultats de KPMG-PEAT MARWICK méritent d'être rappelés pour les scénarios 300 et 200 KPH:

**Récapitulatif des prévisions de trafic de KPMG-PEAT MARWICK
pour les différents scénarios**

en millions de voyageurs

Scénario	Année	TRAIN	AVION	AUTOCAR	AUTOMOBILE	TOTAL
Référence	2010	5.56	2.97	5.1	106.96	120.6
200 KPH	2010	4.99	2.58	5.08	107.02	119.7
300 KPH	2010	7.78	2.33	4.99	105.97	121.1
Référence	2020	5.96	3.21	5.4	116.89	131.5
200 KPH	2020	5.25	2.8	5.39	117.01	130.5
300 KPH	2020	8.19	2.54	5.29	115.92	131.9

paetm.xls

Source: "Evaluation du marché pour un train à grande vitesse dans le corridor Québec/Ontario" KPMG-Peat Marwick (juin 1990)

Les prévisions de trafic ferroviaire de KPMG-PEAT MARWICK par origine-destination sont les suivantes:

en milliers de voyageurs

	2010			2020		
	Référence	200 KPH	300KPH	Référence	200 KPH	300KPH
QUEBEC - MONTREAL	334.3	606.4	1074.4	340.0	619.5	1101.7
QUEBEC - OTTAWA	15.5	58.2	105.8	14.9	56.7	103.4
QUEBEC - TORONTO	20.5	83.6	124.0	20.6	87.5	131.0
TROIS RIVIERES - MONTREAL	278.0	204.9	335.7	289.8	214.0	351.9
TROIS RIVIERES - OTTAWA	18.3	18.7	35.0	18.7	19.1	35.7
TROIS RIVIERES - TORONTO	6.87	16.3	25.8	7.1	17.2	27.3
MONTREAL - OTTAWA	358.9	371.7	675.7	367.0	378.8	689.6
MONTREAL - KINGSTON	51.0	59.6	89.3	54.3	63.5	95.4
MONTREAL - TORONTO	406.5	803.9	1085.8	430.8	861.3	1166.9
MONTREAL - LONDON	13.3	46.0	63.0	14.6	50.4	69.1
OTTAWA - KINGSTON	60.3	48.9	105.4	62.0	50.1	108.3
OTTAWA - TORONTO	161.8	425.3	851.9	164.6	434.8	874.9
OTTAWA - LONDON	13.4	63.3	114.1	13.2	63.9	115.6
KINGSTON - TORONTO	654.1	385.0	580.3	711.6	417.7	631.3
KINGSTON - LONDON	24.8	39.2	55.7	26.3	41.8	59.7
TORONTO - LONDON	919.4	392.3	532.8	1039.2	430.9	586.9
TORONTO - WINDSOR	148.0	285.3	378.3	155.2	301.7	401.7
LONDON - WINDSOR	84.1	103.6	150.0	88.5	109.6	159.0
TOTAL CORRIDOR	5560.5	4998.4	7785.6	5966.7	5258.8	8193.0

Source: "Evaluation du marché pour un train à grande vitesse dans le corridor Québec/Ontario" KPMG-Peat Marwick (juin 1990)

CHAPITRE 3

DESCRIPTION DU MARCHÉ ACTUEL

1. SOURCE DES DONNEES

Le trafic de base pour l'année 1992 provient des résultats d'enquêtes menées par Consumer Contact (cf. annexe 1-chapitre 3).

Les passagers de quatre modes de transport (train, avion, autocar et voiture) ont été enquêtés sur chacun des tronçons du corridor Québec-Windsor.

Pour saisir les effets de la saisonnalité, les enquêtes ont été effectuées en été, en automne et en hiver.

La taille des échantillons pour les différents modes et saisons figure dans le tableau suivant :

TAILLE DES ECHANTILLONS

Nombre d'observations	ETE	AUTOMNE	HIVER	Total
TRAIN	3963	6327	3406	13696
AVION	1951	6889	3553	12393
AUTOCAR	2213	4445	2494	9152
AUTOMOBILE*	8210	14 776	3241	26 227
Total	16 337	32 437	12 694	61 468

* voyages inférieurs à 50 km exclus

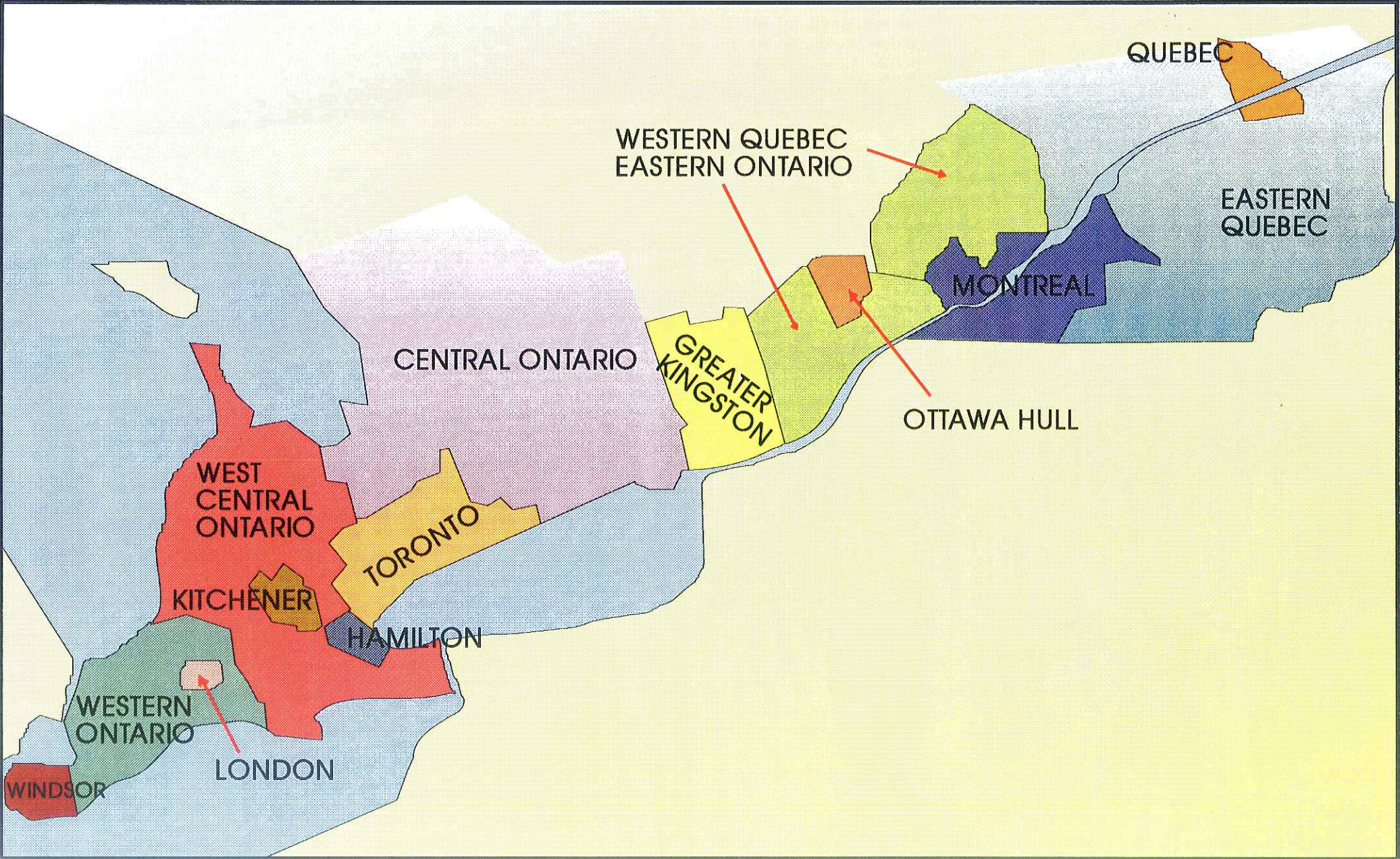
Source: Consumer Contact , Rapport final (mars 1993)

Le rapport de Consumer Contact "HSR Study, Travel Intercept Surveys, Final Report" (mars 1993) donne tous les détails quant à la méthodologie suivie pour mener les enquêtes, les questionnaires utilisés et les résultats des enquêtes.

2. ZONAGE

La présentation des résultats des prévisions de trafic par origine-destination est conforme au zonage "B". Ce zonage présente 19 zones isolant les villes et zones denses des zones plus rurales.

ONTARIO - QUEBEC ZONE MAP



QUEBEC/ONTARIO HIGH SPEED RAIL PROJECT

SUPER ZONE N°	SUPERZONE	VIA ZONE
1	Greater Windsor	1,2
2	Western Ontario	3-7, 14
3	Greater London	15,16
4	Greater Kitchener Waterloo	23,24,25
5	West Central Ontario	8-13 17-22, 26, 27, 57, 58
6	Hamilton-Wentworth	28, 32
7	Greater Toronto	33, 56
8	Central Ontario	59-63, 67 64-66, 68-70
9	Greater Kingston	71, 72
10	Eastern Ontario/ Western Québec	73-78, 86, 87-89, 91, 108
11	Greater Ottawa- Hull	89-84, 86
12	Greater Montréal	90, 92-107, 109-111, 126-128
13	Eastern Quebec	114, 115, 124, 125, 129-131 112, 113 116, 117, 123, 134-136
14	Greater Quebec	118-122, 133
15	Eastern Canada	201-204
16	Northern Ontario/ Quebec	205-207
17	Western Canada	208
18	United States	209-218
19	Rest of the World	219-221

3. DONNEES DE 1992 ISSUES DES ENQUETES RELATIVES A LA DEMANDE

3.1. Flux de trafic et motifs de déplacement

Le trafic de base (toutes O/D confondues) s'élève en 1992 à 101.2 millions de déplacements (trafics intra-villes exclus), dont 20.8% pour des déplacements d'affaires.

Les 3 matrices suivantes présentent les flux de trafic de ville à ville pour les différents motifs.

La liste exhaustive des flux de trafic par origine-destination relatifs à chaque motif figure en annexe 2.

TRAFIC PAR ORIGINE-DESTINATION Motif "Non Business"

	Québec	Montréal	Ottawa	Kingston	Toronto	Hamilton	Kitchener	London	Windsor
Québec	-	2 735 907	152 973	2 680	43 043	9 782	22 404	1 882	1 039
Montréal	2 266 888	-	2 008 992	114 354	820 305	28 220	71 905	24 504	11 632
Ottawa	100 723	1 529 520	-	291 396	885 604	60 911	71 962	54 454	30 697
Kingston	4 576	130 667	458 480	-	1 004 232	44 872	39 010	38 801	7 081
Toronto	76 935	740 696	730 494	819 771	-	36 689	4 800 246	1 684 652	553 643
Hamilton	974	36 278	33 936	43 210	89 774	-	467 741	152 473	84 317
Kitchener	3 999	14 369	79 518	10 717	4 366 112	314 416	-	608 502	105 726
London	1 055	67 853	49 826	38 681	1 676 219	156 917	473 248	-	614 651
Windsor									-

TRAFIC PAR ORIGINE-DESTINATION Motif "BUSINESS"

	Québec	Montréal	Ottawa	Kingston	Toronto	Hamilton	Kitchener	London	Windsor
Québec	-	983 200	26 974	0	39 399	305	1 344	389	478
Montréal	815 018	-	462 737	13 493	761 295	15 863	19 392	11 720	3 106
Ottawa	40 099	507 341	-	87 220	515 137	11 882	13 909	21 256	1 696
Kingston	450	19 941	95 107	-	222 527	59	13 680	3 126	2 502
Toronto	50 539	656 514	583 868	234 353	-	343	1 064 571	640 120	128 301
Hamilton	829	18 186	14 328	4245	34 211	-	145 805	125 804	13 458
Kitchener	5 135	36 293	19 203	19 472	1 442 909	114 241	-	242 198	44 493
London	1352	10 542	26 962	13 852	539 497	55 922	175 983	-	264 849
Windsor									

TRAFFIC TOTAL PAR ORIGINE-DESTINATION

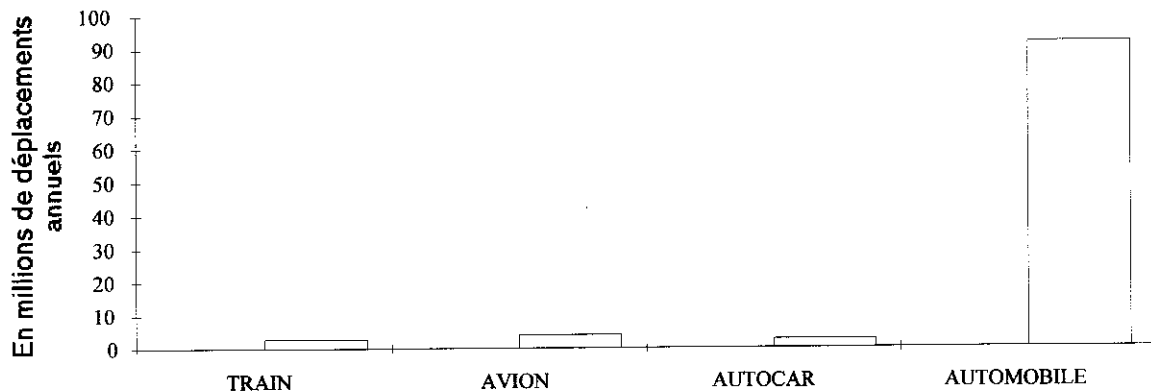
	Québec	Montréal	Ottawa	Kingston	Toronto	Hamilton	Kitchener	London	Windsor
Québec	-	3719107	179947	2680	82442	10087	23748	2271	1517
Montréal	3081906	-	2471729	127847	1581600	44083	91297	36224	14738
Ottawa	140822	2036861	-	378616	1400741	72793	85871	75710	32393
Kingston	5026	150608	553587	-	1226759	44931	52690	41927	9583
Toronto	127474	1397210	1314362	1054124	-	37032	5864817	2324772	681944
Hamilton	1803	54464	48264	47455	123985	-	613546	278277	97775
Kitchener	9134	50662	98721	30189	5809021	428657	-	850700	150219
London	1352	10542	26962	13852	539497	55922	175983	-	879 500
Windsor									

Sources: Enquêtes Consumer Contact (1992)

3.2. Flux de trafic et parts de marché

Le graphique 1 illustre les parts de marché des modes en concurrence.

Grap 1 : REPARTITION DES DEPLACEMENTS DANS LE CORRIDOR EN 1992, PAR MOYEN DE TRANSPORT

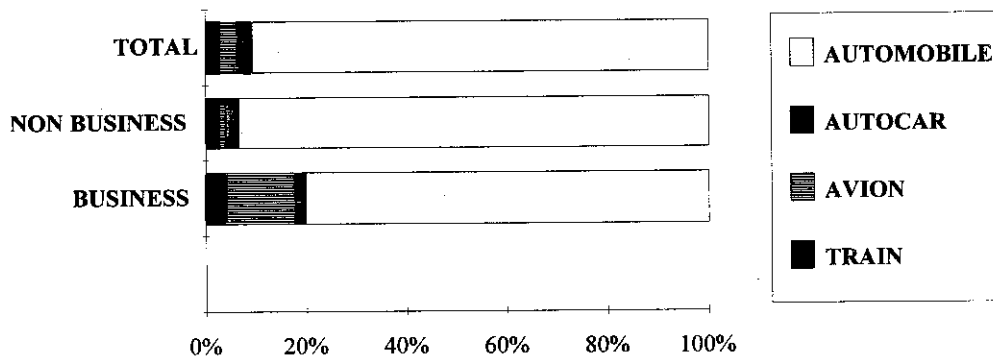


Source: Consumer Contact (1992)

La voiture est largement empruntée, puisqu'elle détient 90.7% du marché.

Toutefois, les modes de transport ne sont pas utilisés dans les mêmes proportions suivant les motifs de déplacement. La différence apparaît surtout pour l'avion qui réalise 14% des déplacements "business", et seulement 1.3% des autres déplacements. Les trafics par mode et par motif figurent sur le graphique 2.

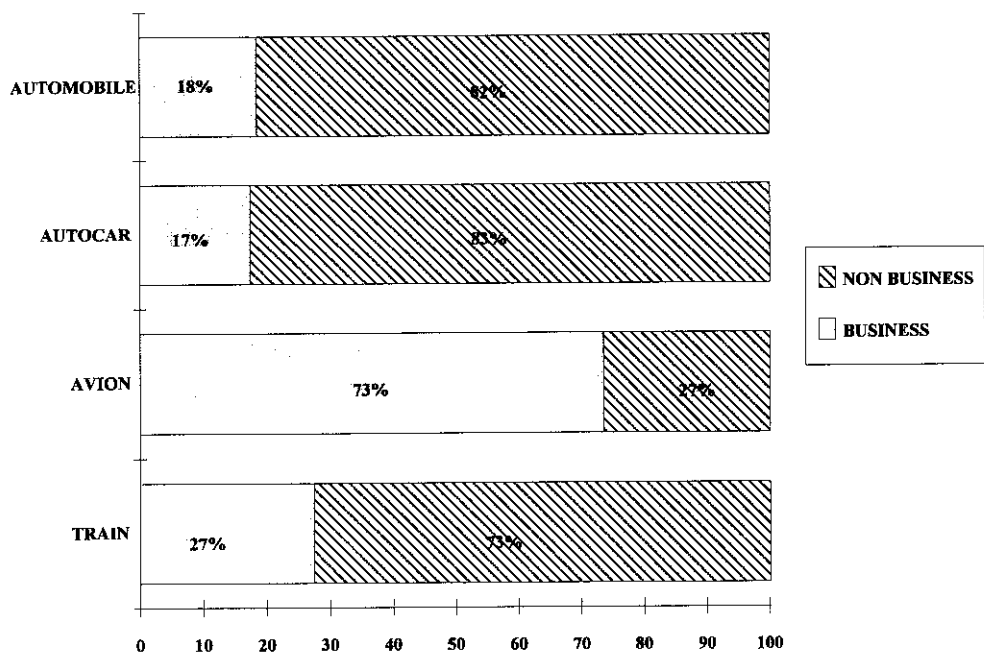
Grap 2 : UTILISATION DES MOYENS DE TRANSPORT PAR MOTIF DE DEPLACEMENT



Source: Consumer Contact (1992)

D'ailleurs, si on analyse la composition des modes de transport par motif de déplacement, on constate que les avions réalisent 73% de leur trafic avec des voyageurs "business". Les autres modes en revanche présentent une utilisation par motif globalement identique (occupation à 80% environ par des voyageurs non-business).

Grap 3 : UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT PAR MOTIF DE DEPLACEMENT

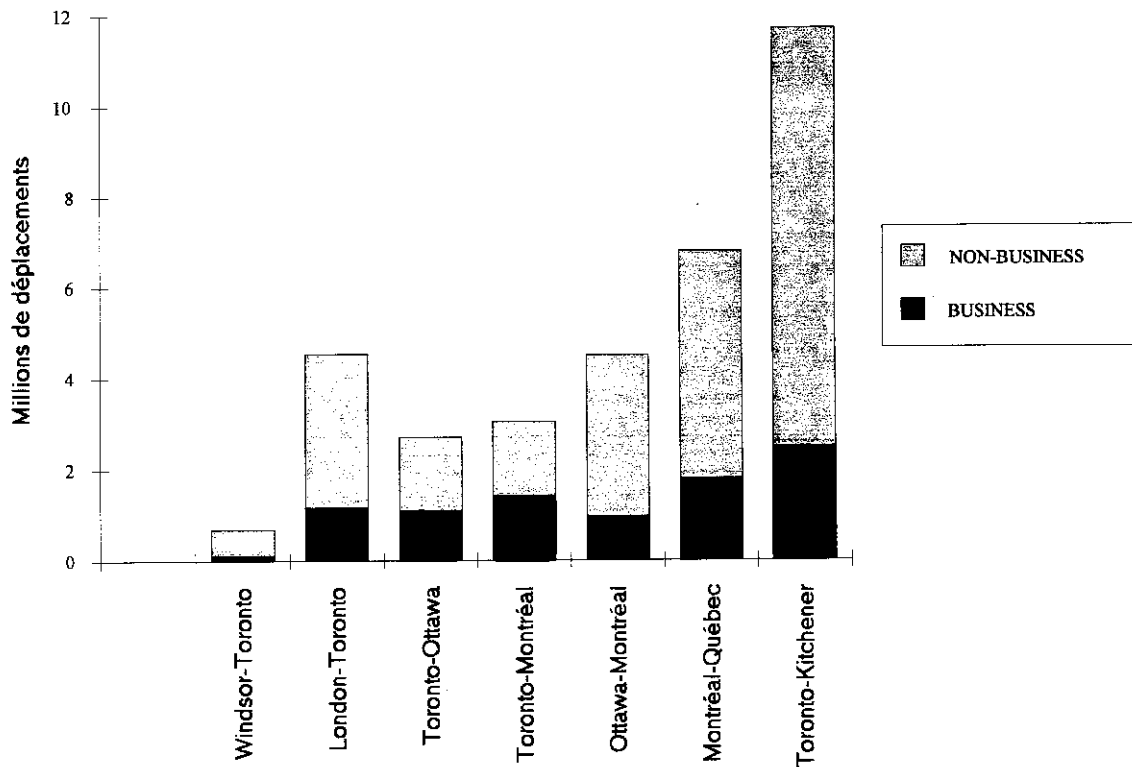


Source: Consumer Contact (1992)

3.3. Les grandes liaisons du corridor

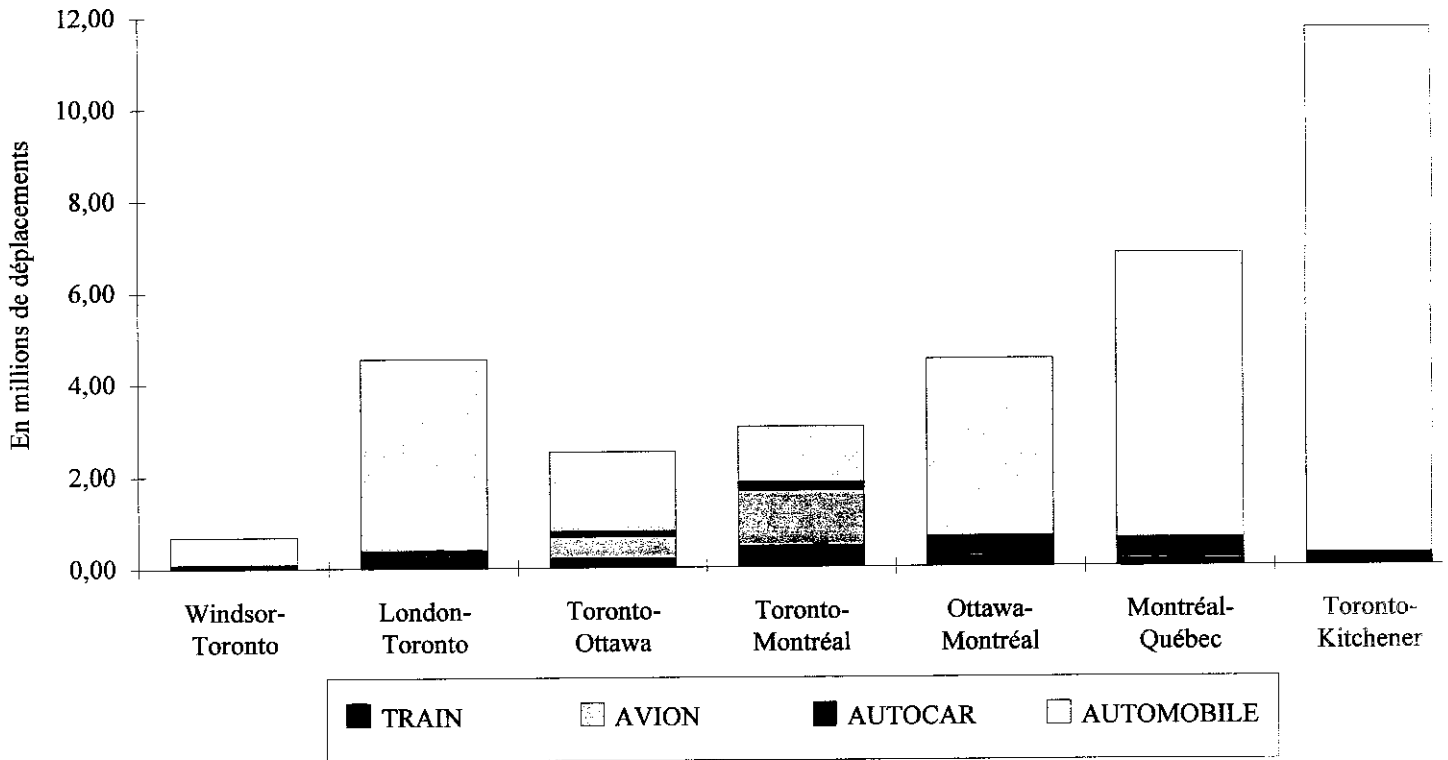
Les graphiques 4 et 5 présentent le trafic de base pour l'année 1992, pour les grandes liaisons du corridor, par motif et par mode de transport.

Grap 4: DEPLACEMENTS DANS LE CORRIDOR EN 1992, PAR MOTIF ET PAR GRANDE LIAISON



Source: Consumer Contact (1992)

**Grap 5: DEPLACEMENTS DANS LE CORRIDOR EN 1992,
PAR MODE DE TRANSPORT
ET PAR GRANDE LIAISON**



Source: Consumer Contact (1992)

Toronto-Kitchener est la liaison présentant le trafic annuel le plus important (11.6 millions). Cette O/D à courte distance est essentiellement routière (97%).

Montréal-Toronto en revanche, avec 2,98 millions de déplacements par an (2 sens confondus) présente un trafic à 40% routier et 40% aérien.

3.4. Le trafic concerné par le projet à grande vitesse

Les 101 millions de voyageurs ne sont pas tous concernés par le projet à grande vitesse. En effet, une analyse plus fine des déplacements montre que certains flux de trafic enquêtés ne doivent pas être retenus dans le trafic de base:

- soit parce qu'ils n'empruntent pas le corridor;
- soit parce que leur origine ou destination sont trop imprécises par rapport au corridor.

3.4.1. De l'importance du trafic "transversal"

Le zonage "B" utilisé dans l'étude pour déterminer les flux de trafic par origine-destination isole assez bien les grands centres urbains des banlieues et zones rurales.

Or, nombre de zones rurales génèrent un trafic "transversal" vers les centres urbains qui ne transite pas par le corridor. Il s'agit par exemple du trafic allant de Barrie (zone n°59- Super Zone: Central Ontario) à Toronto. Ce trafic transversal a pour origine ou pour destination des zones proches des grands centres urbains mais n'est pas concerné par le train à grande vitesse.

Si on désagrège les grandes zones rurales en petites zones, on constate que 7.9 millions de voyageurs n'ont aucun intérêt à utiliser un train à grande vitesse.

Le tableau suivant met plus précisément en lumière l'origine et la destination de ces voyageurs. Il montre les flux de trafic pour les zones rurales agrégées (colonne b) et les flux réduits aux seules petites zones véritablement susceptibles de générer un trafic transitant par le corridor à grande vitesse (colonne c).

ORIGINE SUPER-ZONES	Petites zones concernées (n°)	DESTINATION SUPER-ZONES	Petites zones concernées (n°)	Trafic (2 sens confondus) avec les petites zones concernées (a)	Trafic enquêté (b)	Trafic non concerné par le projet à grande vitesse (c)=(b)-(a)
WEST CENTRAL ONTARIO	8 à 13 26,27	LONDON LONDON		738998 616 424	738998 760 035	0 143 611
WEST CENTRAL ONTARIO		LONDON		1355422	1499033	143 611
WEST CENTRAL ONTARIO	8 à 13 26,27	HAMILTON HAMILTON		0 642 419	321 117 642 419	321 117 0
WEST CENTRAL ONTARIO		HAMILTON		642 419	963 536	321 117
WEST CENTRAL ONTARIO	8 à 13 26,27	KITCHENER KITCHENER		1 059 924 0	1 059 924 161 357	0 161 357
WEST CENTRAL ONTARIO		KITCHENER		1 059 924	1 221 281	161 357
WEST CENTRAL ONTARIO	8 à 13 26,27	WESTERN ONTARIO WESTERN ONTARIO		357190 423 823	357190 539 636	0 115 813
WEST CENTRAL ONTARIO		WESTERN ONTARIO		781013	896828	115 813
CENTRAL ONTARIO	59,60 64, 65, 66, 68, 69, 70	KINGSTON KINGSTON		130 871 0	351 160 2991832	220 289 2 991 832
CENTRAL ONTARIO		KINGSTON		130 871	3 342 992	3 212 121
CENTRAL ONTARIO	59,60 64, 65, 66, 68, 69, 70	TORONTO TORONTO		0 154 723	77 841 154 723	77 841 0
CENTRAL ONTARIO		TORONTO		154 723	232 564	77 841
EASTERN QUEBEC	112, 113, 114, 115 116, 117, 123, 129, 130	MONTREAL		6 629 440	7 932 370	1 302 930
	112, 113	MONTREAL		0	86108	86 108
	116, 117, 123, 134, 135, 136	MONTREAL		5108945	5108945	0
EASTERN QUEBEC		MONTREAL		11 738 385	13 127 423	1 389 038
EASTERN ONTARIO/ WESTERN QUEBEC	75, 76, 77, 78, 85, 87, 88, 89, 91, 97, 108, 178	KINGSTON		566 216	768 078	201 862
EASTERN ONTARIO/ WESTERN QUEBEC	73, 74, 77, 78, 85 87, 178	MONTREAL		1 516 927	1 909 721	392 794
EASTERN ONTARIO/ WESTERN QUEBEC		OTTAWA		0	827 513	827 513
EASTERN ONTARIO/ WESTERN QUEBEC	74, 85, 87, 178	EASTERN QUEBEC	112, 113	43 150	63 423	20 273
	74, 85, 87, 178	EASTERN QUEBEC	116, 117, 123, 134, 135, 136	629 905	629 905	0
	74, 85, 87, 178	EASTERN QUEBEC	112, 113, 114, 115 116, 117, 123, 129, 130	1176355	1 176 355	0
EASTERN ONTARIO/ WESTERN QUEBEC		EASTERN QUEBEC		1 849 410	1 869 683	20 273
EASTERN ONTARIO/ WESTERN QUEBEC	75, 76, 77, 78 85, 87, 88, 89, 91, 97, 108, 178	CENTRAL ONTARIO	64, 65, 66 68, 69, 70	319 112	772 071	452 959
EASTERN ONTARIO/ WESTERN QUEBEC		CENTRAL ONTARIO		313357	313357	0
EASTERN ONTARIO/ WESTERN QUEBEC		CENTRAL ONTARIO		632 469	1 085 428	452 959
WESTERN ONTARIO		LONDON		0	1 397 416	1 397 416
TOTAL						7906475

3.4.2 Le trafic hors-corridor et le trafic avec l'étranger

Le trafic hors-corridor (ayant une origine ou une destination éloignées du corridor) s'élève en 1992 à 4,47 millions de voyageurs.

Le trafic avec les Etats-Unis et avec le reste du monde représente 5,8 millions de déplacements.

en millions de voyageurs	Trafic enquêté
Trafic traité par le modèle SOFRERAIL	47,499
Trafic "transversal"	7.9
Trafic hors-corridor	4.4
Trafic avec l'étranger	5.8
O/D à faible flux de trafic	4.0
O/D essentiellement routières non concurrentes par projet de train à grande vitesse	35,601
Total du trafic enquêté	101.2

Sources : Enquêtes Consumer Contact (1992)

recatraf.xls

3.5 Le profil horaire de la demande

En plus du volume annuel de trafic par origine-destination et par mode de transport, les enquêtes ont permis de connaître le profil horaire de la demande.

Ce profil est différencié par origine-destination et par motif de déplacement (non-business et business).

Pour chaque origine-destination et chaque motif est connue la répartition des personnes au cours de la journée suivant l'heure laquelle elles auraient voulu partir et suivant l'heure à laquelle elles auraient voulu arrivé.

Ces deux profils résument, par origine-destination les heures souhaitées de départ et d'arrivée des deux catégories de voyageurs. Ils sont illustrés par des histogrammes et figurent à l'annexe 3.

4. L'OFFRE DE TRANSPORT EN 1992: MODES DE TRANSPORT, PRIX, TEMPS DE TRAJET, TEMPS D'ACCES ET FREQUENCES

L'offre de transport est caractérisée par le triplet Prix-Temps-Fréquences.

Elles est schématisée en page suivante.

Le temps d'accès comprend "l'access" (temps pour aller du point d'origine à la gare ou l'aéroport) et de "l'egress" (temps passé pour aller de la gare ou l'aéroport au point de destination).

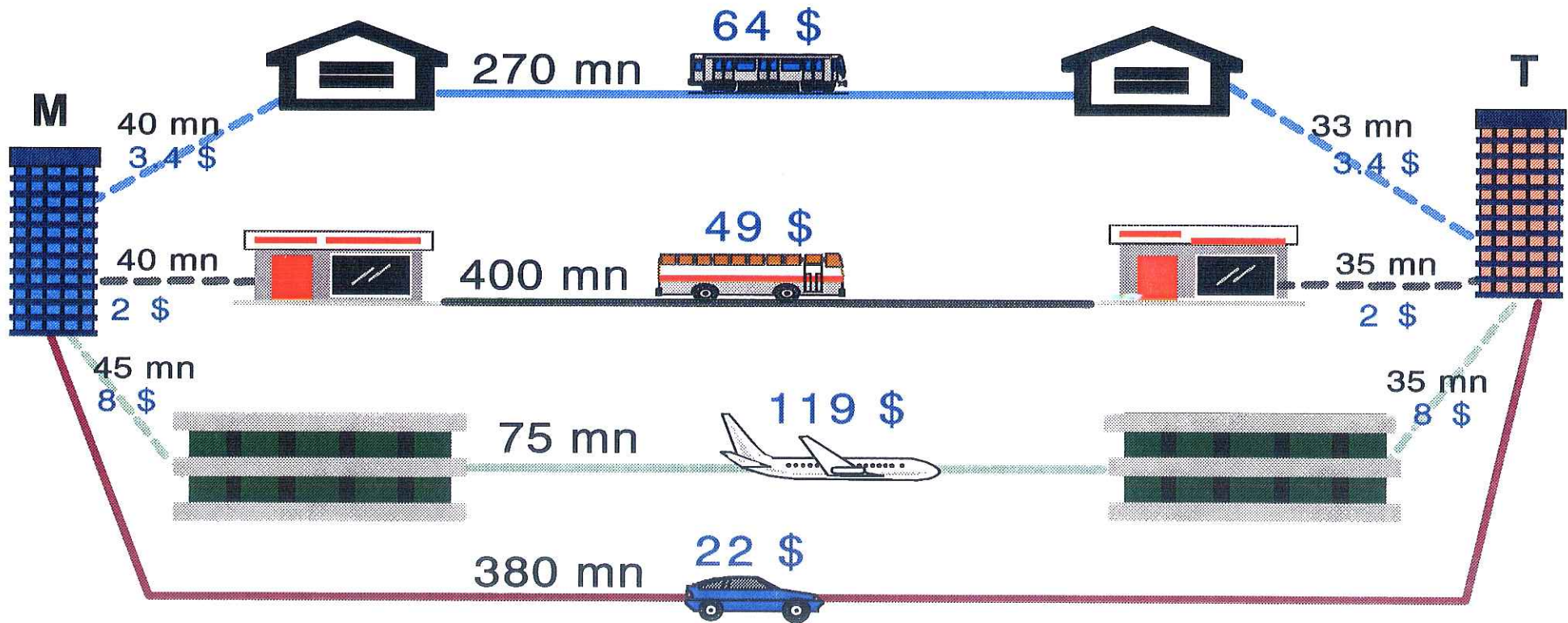
Deux jeux de données figurent ci-après:

-les données de Consumer Contact utilisées pour les prévisions préliminaires et les prévisions de juin;

- les données harmonisées par IBI qui ont servi pour les prévisions finales:

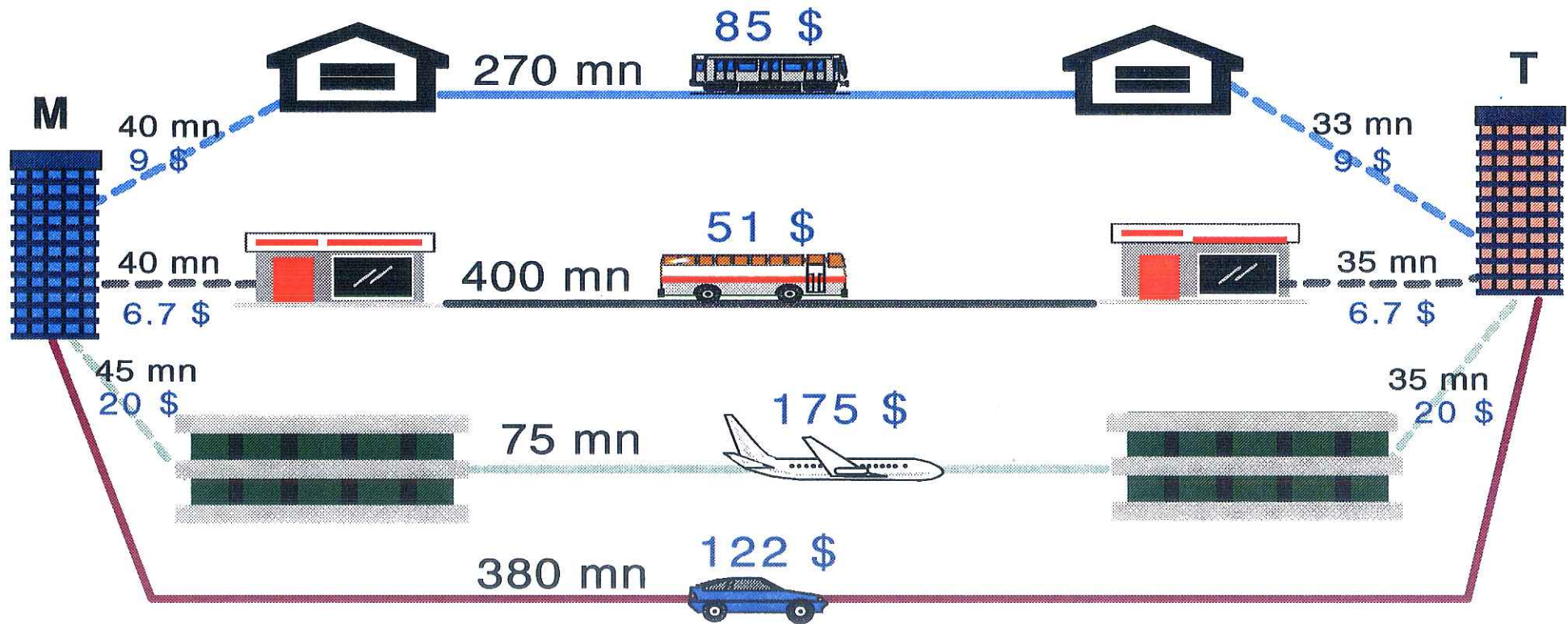
- . test runs
- . base runs
- . études de sensibilité
- . prévisions du "connect" trafic aux aéroports

OFFRE DE TRANSPORT de Montréal à Toronto Motif "Non-Business"



OFFRE DE TRANSPORT de Montréal à Toronto

Motif "Business"



Prix des trajets en 1992, par O/D et par mode de transport

Prix aller simple en \$ canadiens de 1992

	AIR		RAIL		BUS		CAR	
	Bus	Non-B	Bus	Non-B	Bus	Non-B	Bus	Non-B
QUEBEC - MONTREAL	250	160	40	27	27	27	56	11
QUEBEC - OTTAWA	174	164	88	44	42	39	96	18
QUEBEC - TORONTO	280	183	95	67	91	91	168	32
TROIS RIVIERES - MONTREAL	na	na	na	na	12	12	30	6
TROIS RIVIERES - OTTAWA	na	na	na	na	33	33	70	13
TROIS RIVIERES - TORONTO	160	109	na	na	72	72	144	28
MONTREAL - OTTAWA	192	112	40	22	20	20	43	8
MONTREAL - KINGSTON	na	na	39	27	31	28	61	12
MONTREAL - TORONTO	160	109	71	47	64	50	115	22
MONTREAL - KITCHENER	na	na	41	41	40	40	133	25
MONTREAL - LONDON	213	213	39	39	63	63	150	29
OTTAWA - KINGSTON	na	na	32	21	22	23	37	7
OTTAWA - TORONTO	187	103	68	50	51	37	84	16
OTTAWA - KITCHENER	na	na	50	50	52	52	103	20
OTTAWA - LONDON	222	222	58	58	37	37	120	23
KINGSTON - TORONTO	na	na	41	35	28	27	55	10
KINGSTON - KITCHENER	na	na	37	25	35	35	74	14
KINGSTON - LONDON	na	na	52	52	47	47	90	17
TORONTO - KITCHENER	na	na	28	14	19	19	22	4
TORONTO - LONDON	96	76	35	25	20	20	39	7
TORONTO - WINDSOR	166	149	61	38	43	43	78	15
KITCHENER - LONDON	na	na	25	15	15	14	21	4
KITCHENER - WINDSOR	na	na	na	23	na	29	60	11
LONDON - WINDSOR	na	na	29	20	19	19	40	8

Prix Access & Egress en 1992
par O/D et par mode de transport
Tous motifs confondus

en \$ canadiens de 1992

	AIR	RAIL	BUS
QUEBEC - MONTREAL	10	5	3
QUEBEC - OTTAWA	26	5	3
QUEBEC - TORONTO	20	6	2
TROIS RIVIERES - MONTREAL	na	na	2
TROIS RIVIERES - OTTAWA	na	na	2
TROIS RIVIERES - TORONTO	49	na	2
MONTREAL - OTTAWA	17	7	3
MONTREAL - KINGSTON	na	6	3
MONTREAL - TORONTO	20	14	10
MONTREAL - KITCHENER	na	3	3
MONTREAL - LONDON	13	9	5
OTTAWA - KINGSTON	na	5	5
OTTAWA - TORONTO	25	6	2
OTTAWA - KITCHENER	na	3	6
OTTAWA - LONDON	18	5	8
KINGSTON - TORONTO	na	5	3
KINGSTON - KITCHENER	na	1	2
KINGSTON - LONDON	na	7	4
TORONTO - KITCHENER	na	2	1
TORONTO - LONDON	19	4	5
TORONTO - WINDSOR	16	6	2
KITCHENER - LONDON	na	4	1
KITCHENER - WINDSOR	na	1	na
LONDON - WINDSOR	na	9	2

Temps de trajet par O/D et par mode de transport

en minutes

	Temps de trajet moyen par le mode principal				Temps access+egress		
	AIR	RAIL	BUS	AUTO	AIR	RAIL	BUS
QUEBEC - MONTREAL	45	196	180	160	104	46	43
QUEBEC - OTTAWA	65	375	320	290	103	69	65
QUEBEC - TORONTO	91	495	570	540	123	48	101
TROIS RIVIERES - MONTREAL	na	na	105	95	na	na	83
TROIS RIVIERES - OTTAWA	na	na	290	220	na	na	81
TROIS RIVIERES - TORONTO	75	na	550	495	na	na	88
MONTREAL - OTTAWA	35	123	140	125	107	47	56
MONTREAL - KINGSTON	na	139	190	185	na	39	47
MONTREAL - TORONTO	71	250	390	350	115	70	70
MONTREAL - KITCHENER	na	467	450	440	na	97	95
MONTREAL - LONDON	130	425	620	480	125	60	37
OTTAWA - KINGSTON	na	106	130	130	na	39	49
OTTAWA - TORONTO	60	242	270	265	115	56	126
OTTAWA - KITCHENER	na	597	415	345	na	67	76
OTTAWA - LONDON	95	504	440	380	110	60	64
KINGSTON - TORONTO	na	127	185	170	na	49	56
KINGSTON - KITCHENER	na	325	290	250	na	53	62
KINGSTON - LONDON	na	283	395	285	na	33	32
TORONTO - KITCHENER	na	87	90	80	na	56	57
TORONTO - LONDON	40	124	140	125	124	46	60
TORONTO - WINDSOR	70	258	305	240	117	59	51
KITCHENER - LONDON	na	77	120	75	na	44	49
KITCHENER - WINDSOR	na	216	na	200	na	40	na
LONDON - WINDSOR	na	122	135	120	na	41	39

Fréquences en 1992 par O/D et par mode de transport

	Fréquences		
	AIR	RAIL	BUS
QUEBEC - TROIS RIVIERES	na	na	3
QUEBEC - MONTREAL	31	4	17
QUEBEC - OTTAWA	16	3	15
QUEBEC - TORONTO	14	3	6
TROIS RIVIERES - MONTREAL	na	na	6
TROIS RIVIERES - OTTAWA	na	na	6
TROIS RIVIERES - TORONTO	na	na	4
MONTREAL - OTTAWA	19	4	18
MONTREAL - KINGSTON	3	5	5
MONTREAL - TORONTO	44	6	9
MONTREAL - KITCHENER	na	1	5
MONTREAL - LONDON	17	4	4
MONTREAL - WINDSOR	12	4	4
OTTAWA - KINGSTON	na	4	4
OTTAWA - TORONTO	36	4	8
OTTAWA - KITCHENER	na	1	7
OTTAWA - LONDON	14	4	6
OTTAWA - WINDSOR	10	2	5
KINGSTON - TORONTO	3	6	8
KINGSTON - KITCHENER	na	1	6
KINGSTON - LONDON	3	4	5
KINGSTON - WINDSOR	na	3	4
TORONTO - KITCHENER	na	2	16
TORONTO - LONDON	19	5	8
TORONTO - WINDSOR	12	5	6
KITCHENER - LONDON	na	2	4
KITCHENER - WINDSOR	na	2	3
LONDON - WINDSOR	na	4	6



SO FERRAIL

**Fréquence aérienne
par jour et par sens
entre MONTREAL et TORONTO**

*Air daily service frequency
in each direction
between MONTREAL and TORONTO*



**La voiture se caractérise
par sa disponibilité permanente**

*Private car is always
available for departure*

PRIX 1992
Données IBI

	AIR		RAIL		BUS		CAR	
	Bus	Non-B	Bus	Non-B	Bus	Non-B	Bus	Non-B
QUEBEC - TROIS RIVIERES	na	na	na	na	20	20	29	6
QUEBEC - MONTREAL	206	144	54	41	30	29	58	11
QUEBEC - OTTAWA	228	245	78	55	45	44	101	18
QUEBEC - TORONTO	276	198	109	76	60	60	176	31
TROIS RIVIERES - MONTREAL	na	na	na	na	20	20	29	6
TROIS RIVIERES - OTTAWA	na	na	na	na	39	39	72	13
TROIS RIVIERES - TORONTO	na	na	na	na	55	55	147	25
MONTREAL - OTTAWA	210	147	43	26	21	26	46	9
MONTREAL - KINGSTON	157	94	44	34	32	32	64	12
MONTREAL - TORONTO	175	119	85	64	51	49	122	22
MONTREAL - KITCHENER	na	na	100	70	54	54	138	24
MONTREAL - LONDON	235	150	106	74	64	64	155	27
MONTREAL - WINDSOR	233	203	116	81	86	86	195	34
OTTAWA - KINGSTON	na	na	31	23	22	23	41	8
OTTAWA - TORONTO	193	143	72	57	50	42	100	18
OTTAWA - KITCHENER	na	na	93	65	58	58	116	21
OTTAWA - LONDON	222	143	99	69	66	66	133	23
OTTAWA - WINDSOR	294	254	103	72	70	70	174	30
KINGSTON - TORONTO	203	142	46	41	29	29	59	10
KINGSTON - KITCHENER	na	na	67	47	37	37	75	13
KINGSTON - LONDON	287	173	71	50	47	47	92	16
KINGSTON - WINDSOR	na	na	84	59	57	57	133	23
TORONTO - KITCHENER	na	na	21	15	15	15	26	5
TORONTO - LONDON	108	121	38	26	21	25	43	8
TORONTO - WINDSOR	177	111	56	43	40	40	82	14
KITCHENER - LONDON	na	na	20	14	19	19	21	4
KITCHENER - WINDSOR	na	na	43	30	30	30	61	10
LONDON - WINDSOR	na	na	30	21	20	20	41	7

Prix Access & Egress en 1992, par O/D et par mode de transport
Données IBI

en \$ canadiens de 1992

	AIR		RAIL		BUS	
	Bus	Non-B	Bus	Non-B	Bus	Non-B
QUEBEC - TROIS RIVIERES	na	na	na	na	9,6	4,7
QUEBEC - MONTREAL	32,8	13	14,8	6,4	13,6	3,9
QUEBEC - OTTAWA	31,8	13,8	16	7	15,3	4,6
QUEBEC - TORONTO	36,2	15,3	14,9	6,4	12,9	3,9
TROIS RIVIERES - MONTREAL	na	na	na	na	10,1	4,9
TROIS RIVIERES - OTTAWA	na	na	na	na	11,8	5,7
TROIS RIVIERES - TORONTO	na	na	na	na	9,4	4,9
MONTREAL - OTTAWA	36,4	15	19,1	7,4	15,8	4,9
MONTREAL - KINGSTON	27,4	10,1	16,4	7,6	13,5	5,8
MONTREAL - TORONTO	40,7	16,5	18	6,8	13,4	4,1
MONTREAL - KITCHENER	na	na	17,6	6,3	12,6	3,8
MONTREAL - LONDON	35,3	11,9	16,1	6,5	13	4,2
MONTREAL - WINDSOR	31,8	10,4	25,9	13,3	14,5	4,6
OTTAWA - KINGSTON	26,4	10,9	17,6	8,2	15,2	6,6
OTTAWA - TORONTO	39,8	17,3	19,2	7,4	15,1	4,9
OTTAWA - KITCHENER	na	na	18,8	6,9	14,3	4,5
OTTAWA - LONDON	34,4	12,7	17,3	7,1	14,7	5
OTTAWA - WINDSOR	30,9	11,2	26,6	13,9	16,2	5,3
KINGSTON - TORONTO	30,8	12,4	16,5	7,6	12,7	5,8
KINGSTON - KITCHENER	na	na	16,1	7,1	12	5,5
KINGSTON - LONDON	25,4	7,8	14,6	7,3	12,3	5,9
KINGSTON - WINDSOR	21,9	6,2	24,4	14,1	13,9	6,3
TORONTO - KITCHENER	na	na	17,7	6,3	11,9	3,8
TORONTO - LONDON	38,7	14,2	16,2	6,5	12,2	4,2
TORONTO - WINDSOR	35,2	12,7	26	13,3	13,8	4,6
KITCHENER - LONDON	na	na	15,8	6	11,5	3,9
KITCHENER - WINDSOR	na	na	25,6	12,8	13	4,2
LONDON - WINDSOR	29,8	8,1	23,8	12,9	13,4	4,7

Fréquences en 1992 par O/D et par mode de transport
Données IBI

	Fréquences		
	AIR	RAIL	BUS
QUEBEC - TROIS RIVIERES	na	na	3
QUEBEC - MONTREAL	31	4	17
QUEBEC - OTTAWA	16	3	15
QUEBEC - TORONTO	14	3	6
TROIS RIVIERES - MONTREAL	na	na	6
TROIS RIVIERES - OTTAWA	na	na	6
TROIS RIVIERES - TORONTO	na	na	4
MONTREAL - OTTAWA	19	4	18
MONTREAL - KINGSTON	3	5	5
MONTREAL - TORONTO	44	6	9
MONTREAL - KITCHENER	na	1	5
MONTREAL - LONDON	17	4	4
MONTREAL - WINDSOR	12	4	4
OTTAWA - KINGSTON	na	4	4
OTTAWA - TORONTO	36	4	8
OTTAWA - KITCHENER	na	1	7
OTTAWA - LONDON	14	4	6
OTTAWA - WINDSOR	10	2	5
KINGSTON - TORONTO	3	6	8
KINGSTON - KITCHENER	na	1	6
KINGSTON - LONDON	3	4	5
KINGSTON - WINDSOR	na	3	4
TORONTO - KITCHENER	na	2	16
TORONTO - LONDON	19	5	8
TORONTO - WINDSOR	12	5	6
KITCHENER - LONDON	na	2	4
KITCHENER - WINDSOR	na	2	3
LONDON - WINDSOR	na	4	6

Temps de trajet par O/D et par mode de transport
Données IBI

en minutes

	Temps de trajet moyen par le mode principal				Temps access+egress		
	AIR	RAIL	BUS	AUTO	AIR	RAIL	BUS
QUEBEC - TROIS RIVIERES	na	na	125	101	na	na	39
QUEBEC - MONTREAL	47	175	183	193	71	58	59
QUEBEC - OTTAWA	98	354	343	330	68	50	57
QUEBEC - TORONTO	120	511	650	550	75	61	65
TROIS RIVIERES - MONTREAL	na	na	110	100	na	na	48
TROIS RIVIERES - OTTAWA	na	na	300	237	na	na	46
TROIS RIVIERES - TORONTO	na	na	595	457	na	na	55
MONTREAL - OTTAWA	35	119	140	143	71	63	66
MONTREAL - KINGSTON	43	145	206	212	63	59	59
MONTREAL - TORONTO	75	270	398	380	78	73	75
MONTREAL - KITCHENER	na	477	546	434	na	68	61
MONTREAL - LONDON	167	500	637	497	72	59	62
MONTREAL - WINDSOR	198	631	806	608	78	81	66
OTTAWA - KINGSTON	na	113	140	178	59	52	57
OTTAWA - TORONTO	61	245	306	348	74	66	73
OTTAWA - KITCHENER	na	430	439	375	na	61	59
OTTAWA - LONDON	128	449	493	423	68	52	60
OTTAWA - WINDSOR	189	575	692	552	75	74	64
KINGSTON - TORONTO	55	123	185	194	66	62	66
KINGSTON - KITCHENER	na	311	365	248	na	57	52
KINGSTON - LONDON	158	329	395	296	60	48	53
KINGSTON - WINDSOR	na	388	585	425	67	70	57
TORONTO - KITCHENER	na	91	106	86	na	71	68
TORONTO - LONDON	40	128	142	134	75	62	68
TORONTO - WINDSOR	70	250	309	260	82	84	722
KITCHENER - LONDON	na	75	122	83	na	57	55
KITCHENER - WINDSOR	na	222	289	209	na	79	59
LONDON - WINDSOR	na	112	142	137	76	70	59

5. CRITIQUE DES DONNEES ET REMEDES

Les enquêtes présentent deux types de faiblesse :

- Tout d'abord, les voyageurs faisant des parcours à longue distance (type Montréal-Windsor) sont faiblement représentés dans les échantillons choisis. Il en est de même pour les voyageurs venant de certaines zones rurales, isolées des grands centres urbains.

En conséquence, certaines variables qui, dans leur formulation sont pondérées par le trafic, ont été ajustées. Ainsi:

- * les prix ont été revus, pour les origines-destinations à faible trafic, en fonction des tarifs officiels publiés et des taux de réduction moyens observés sur les grands axes.
- * les prix officiels, corrigés par un taux moyen de réduction ont été substitués aux prix manquants,
- * les coûts routiers sont différenciés par motif de voyage et tiennent compte du taux d'occupation par voiture. Ce taux correspond à une valeur moyenne par motif de voyage et résulte des enquêtes. Pour le motif "Non-Business", les coûts ont été calculés sur la base d'une tarification au coût marginal et sont évalués à 4 cents par km et par personne. Pour le motif "Business", certains éléments de coûts ont été ajoutés (par exemple, les frais de location de voiture, etc.); le coût routier s'élève ainsi à 21 cents par km et par personne.
- * les prix des trajets terminaux ayant pour origine et/ou destination une zone rurale ont été revus de façon à refléter l'éloignement plus important par rapport aux terminaux.
- * les temps d'accès aux gares et aéroports, parfois sous-estimés pour les zones rurales, ont été ajustés en tenant compte de la localisation de ces zones par rapport aux grands centres urbains.

Le temps moyen d'attente dans les aéroports (comprenant les formalités d'embarquement et débarquement) a également été intégré.

- La seconde faiblesse des enquêtes concerne le profil horaire de la demande.

En effet, pour les besoins des modèles utilisés, le profil horaire de la demande a été enquêté. Plus précisément, les personnes ont été interrogées sur leurs souhaits quant à l'heure de départ et celle d'arrivée.

Cette question a reçu un taux important de non-réponses.

Une non-réponse signifie implicitement que le voyageur est d'accord avec l'heure de départ et d'arrivée que lui impose le mode public qu'il emprunte.

La reconstitution des heures de départ et d'arrivée des voyageurs a nécessité un travail minutieux tenant compte des correspondances entre les modes.

Ce travail a été effectué par Consumer Contact sur l'échantillon le plus important (échantillon d'automne). SOFRERAIL a extrapolé ces résultats pour reconstituer les heures de départ et d'arrivée des voyageurs empruntant les modes publics pour les autres échantillons.

La voiture, de ce point de vue, s'oppose aux modes publics puisque sa disponibilité immédiate rend nul l'écart entre le moment souhaité du départ (respectivement d'arrivée) et l'heure de départ effective (respectivement arrivée) du mode.

La reconstitution des heures de départ et d'arrivée des automobilistes a été faite à partir d'hypothèses de vitesse et de distance entre les points d'observation des voitures et les origines-destinations des automobilistes.

6. AUTRES DONNEES

SOFRERAIL a aussi utilisé les données socio-économiques issues du rapport "Québec-Ontario High Speed Project, Socioeconomic Variables, Base Year 1992, Data" (P.Zalatan et M. d'Amico).

Ces données sont reprises dans l'annexe 4 et concernent principalement l'évolution de la population, de l'emploi, du revenu des ménages, du produit national brut et du taux de motorisation.

CHAPITRE 4

MODELISATION DU TRAFIC EN SITUATION DE REFERENCE

La modélisation du trafic en situation de référence consiste à établir l'évolution du trafic de chaque mode de transport, depuis l'année de base jusqu'à l'année de mise en service du projet, et à déterminer une situation de référence, c'est-à-dire la situation qui prévaudrait en cas de non réalisation du projet.

Toute la méthodologie sous-tendant la modélisation figure en annexe (annexe1-chapitre 4).

Les résultats font apparaître 3 séries de taux de croissance relatifs à chaque mode de transport, correspondant chacune à un scénario macro-économique.

Scénario 1: le trafic ferroviaire reste à son niveau de 1992

Modes	Taux de croissance historique (1975-1990)	1992-2005	2005-2025	1992-2025
Automobile	3%	2.19%	2.10%	2.13%
Train	-0.5%	0.00%	0.00%	0.00%
Autocar	#	0.00%	0.00%	0.00%
Avion	3%	2.95%	2.58%	2.72%
Total	2.5-3.0%	2.12%	2.05%	2.08%

Source: CIGGT (21 juin 1993) - Fondé sur les prévisions socio-économiques de Transport Canada du 31 mars 1993

Scénario 2: le train garde sa part de marché de 1992

Modes	Taux de croissance historique (1975-1990)	1992-2005	2005-2025	1992-2025
Automobile	3%	2.19%	2.10%	2.13%
Train	-0.5%	2.16%	2.08%	2.11%
Autocar	#	0.00%	0.00%	0.00%
Avion	3%	2.95%	2.58%	2.72%
Total	2.5-3.0%	2.16%	2.08%	2.11%

Source: CIGGT (21 juin 1993) - Fondé sur les prévisions socio-économiques de Transport Canada du 31 mars 1993

Scénario 3: le trafic ferroviaire garde son trend de 1972-1992

Modes	Taux de croissance historique (1975-1990)	1992-2005	2005-2025	1992-2025
Automobile	3%	2.19%	2.10%	2.13%
Train	-0.5%	-0.50%	-0.50%	-0.50%
Autocar	#	0.00%	0.00%	0.00%
Avion	3.2%	2.95%	2.58%	2.72%
Total	2.5-3.0%	2.11%	2.04%	2.07%

Source: CIGGT (21 juin 1993) - Fondé sur les prévisions socio-économiques de Transport Canada du 31 mars 1993

Les taux de croissance choisis par SOFRERAIL pour déterminer la situation de référence en 2005 et 2025 correspondent au premier scénario, faisant l'hypothèse du maintien du niveau ferroviaire.

Cette hypothèse traduit une volonté d'établir des prévisions pour le projet à grande vitesse fondées sur des hypothèses économiques raisonnables.

Ces taux de croissance, appliqués aux trafics de 1992, par origine-destination et par motif de voyage de 1992 donnent un trafic de référence pour les années 2005 et 2025 qui figure dans les tableaux suivants.

Dans les trois scénarios, et plus encore dans le troisième, la voiture et l'avion accaparent la plus grande partie de la croissance. Parmi les modes collectifs, c'est donc le plus rapide qui, naturellement, enrichit sa part de marché.

TRAFIC ET PARTS DE MARCHE

Situation de référence - Année 2005

Motif Non-Business

nombre de voyageurs deux sens confondus

Origine	Destination	TRAIN	PLANE	BUS	CAR	TOTAL	%Train	%Plane	%Bus	%Car
QUEBEC	MONTREAL	90367	7613	254396	6166305	6518681	1,39	0,12	3,90	94,59
QUEBEC	OTTAWA	8255	6650	14878	299522	329305	2,51	2,02	4,52	90,96
QUEBEC	TORONTO	18677	17179	4908	112147	152911	12,21	11,23	3,21	73,34
MONTREAL	OTTAWA	109254	9325	325755	4104557	4548890	2,40	0,20	7,16	90,23
MONTREAL	KINGSTON	21233	0	32248	253845	307326	6,91	0,00	10,49	82,60
MONTREAL	TORONTO	345411	272403	104806	1224717	1947337	17,74	13,99	5,38	62,89
MONTREAL	KITCHENER	4471	0	1521	99982	105974	4,22	0,00	1,44	94,35
MONTREAL	LONDON	12223	5861	1737	98576	118397	10,32	4,95	1,47	83,26
OTTAWA	KINGSTON	18057	0	57267	893973	969297	1,86	0,00	5,91	92,23
OTTAWA	TORONTO	124540	112760	102615	1738340	2078255	5,99	5,43	4,94	83,64
OTTAWA	KITCHENER	3097	0	3935	189709	196741	1,57	0,00	2,00	96,43
OTTAWA	LONDON	8761	10777	4926	110274	134738	6,50	8,00	3,66	81,84
KINGSTON	TORONTO	132689	5065	99397	2105143	2342294	5,66	0,22	4,24	89,88
KINGSTON	KITCHENER	2181	0	2663	59483	64327	3,39	0,00	4,14	92,47
KINGSTON	LONDON	5651	0	2086	92432	100169	5,64	0,00	2,08	92,28
TORONTO	KITCHENER	29429	334	212261	11827423	12069447	0,24	0,00	1,76	97,99
TORONTO	LONDON	141459	10829	142311	4068200	4362799	3,24	0,25	3,26	93,25
TORONTO	WINDSOR	77314	23258	19808	1317633	1438013	5,38	1,62	1,38	91,63
KITCHENER	LONDON	19086	0	10145	1394887	1424118	1,34	0,00	0,71	97,95
KITCHENER	WINDSOR	2080	0	684	276571	279335	0,74	0,00	0,24	99,01
LONDON	WINDSOR	16706	0	20520	1579840	1617066	1,03	0,00	1,27	97,70
TROIS-RIVIERES	MONTREAL	0	0	833	3592144	3592977	0,00	0,00	0,02	99,98
TROIS-RIVIERES	OTTAWA	1252	0	8695	204578	214525	0,58	0,00	4,05	95,36
TROIS-RIVIERES	TORONTO	3890	7936	2039	70370	84235	4,62	9,42	2,42	83,54

TRAFIC ET PARTS DE MARCHÉ

Situation de référence - Année 2005

Motif Business

nombre de voyageurs deux sens confondus

Origine	Destination	TRAIN	AVION	BUS	AUTO	TOTAL	%TRAIN	%AVION	%BUS	%AUTO
QUEBEC	MONTREAL	49605	62843	164747	2042001	2319196	2,14	2,71	7,10	88,05
QUEBEC	OTTAWA	1339	39874	4862	44461	90535	1,48	44,04	5,37	49,11
QUEBEC	TORONTO	7700	90939	483	25761	124883	6,17	72,82	0,39	20,63
MONTREAL	OTTAWA	105388	43605	92826	983339	1225158	8,60	3,56	7,58	80,26
MONTREAL	KINGSTON	13704	26	2984	22169	38884	35,24	0,07	7,67	57,01
MONTREAL	TORONTO	124250	1479535	13371	352946	1970102	6,31	75,10	0,68	17,92
MONTREAL	KITCHENER	1520	24163	116	33026	58825	2,58	41,08	0,20	56,14
MONTREAL	LONDON	393	22232	217	8504	31347	1,25	70,92	0,69	27,13
OTTAWA	KINGSTON	13492	0	7751	213482	234725	5,75	0,00	3,30	90,95
OTTAWA	TORONTO	76936	873769	19888	534645	1505238	5,11	58,05	1,32	35,52
OTTAWA	KITCHENER	719	0	567	26919	28205	2,55	0,00	2,01	95,44
OTTAWA	LONDON	1572	40506	184	24789	67051	2,34	60,41	0,27	36,97
KINGSTON	TORONTO	74146	8800	7514	489282	579741	12,79	1,52	1,30	84,40
KINGSTON	KITCHENER	0	0	783	42898	43681	0,00	0,00	1,79	98,21
KINGSTON	LONDON	1094	841	36	20240	22210	4,93	3,78	0,16	91,13
TORONTO	KITCHENER	4199	2187	26177	3280881	3313445	0,13	0,07	0,79	99,02
TORONTO	LONDON	69876	22775	13200	1432545	1538396	4,54	1,48	0,86	93,12
TORONTO	WINDSOR	33140	70093	7378	222717	333328	9,94	21,03	2,21	66,82
KITCHENER	LONDON	1238	0	775	551541	553554	0,22	0,00	0,14	99,64
KITCHENER	WINDSOR	0	0	410	117388	117798	0,00	0,00	0,35	99,65
LONDON	WINDSOR	11068	0	0	687332	698400	1,58	0,00	0,00	98,42
TROIS-RIVIERES	MONTREAL	0	0	0	627102	627102	0,00	0,00	0,00	100,00
TROIS-RIVIERES	OTTAWA	548	1106	1288	25057	27999	1,96	3,95	4,60	89,49
TROIS-RIVIERES	TORONTO	949	19206	0	7757	27912	3,40	68,81	0,00	27,79

TRAFIC ET PARTS DE MARCHE

Situation de référence - Année 2005

Tous motifs confondus

nombre de voyageurs deux sens confondus

Origine	Destination	TRAIN	PLANE	BUS	CAR	TOTAL	%Train	%Plane	%Bus	%Car
QUEBEC	MONTREAL	139972	70456	419143	8208306	8837877	1,58	0,80	4,74	92,88
QUEBEC	OTTAWA	9594	46524	19740	343983	419840	2,29	11,08	4,70	81,93
QUEBEC	TORONTO	26377	108118	5391	137908	277794	9,50	38,92	1,94	49,64
MONTREAL	OTTAWA	214642	52930	418581	5087896	5774048	3,72	0,92	7,25	88,12
MONTREAL	KINGSTON	34937	26	35232	276014	346210	10,09	0,01	10,18	79,72
MONTREAL	TORONTO	469661	1751938	118177	1577663	3917439	11,99	44,72	3,02	40,27
MONTREAL	KITCHENER	5991	24163	1637	133008	164799	3,64	14,66	0,99	80,71
MONTREAL	LONDON	12616	28093	1954	107080	149744	8,43	18,76	1,30	71,51
OTTAWA	KINGSTON	31549	0	65018	1107455	1204022	2,62	0,00	5,40	91,98
OTTAWA	TORONTO	201476	986529	122503	2272985	3583493	5,62	27,53	3,42	63,43
OTTAWA	KITCHENER	3816	0	4502	216628	224946	1,70	0,00	2,00	96,30
OTTAWA	LONDON	10333	51283	5110	135063	201789	5,12	25,41	2,53	66,93
KINGSTON	TORONTO	206835	13865	106911	2594425	2922035	7,08	0,47	3,66	88,79
KINGSTON	KITCHENER	2181	0	3446	102381	108008	2,02	0,00	3,19	94,79
KINGSTON	LONDON	6745	841	2122	112672	122379	5,51	0,69	1,73	92,07
TORONTO	KITCHENER	33628	2521	238438	15108304	15382892	0,22	0,02	1,55	98,21
TORONTO	LONDON	211335	33604	155511	5500745	5901195	3,58	0,57	2,64	93,21
TORONTO	WINDSOR	110454	93351	27186	1540350	1771341	6,24	5,27	1,53	86,96
KITCHENER	LONDON	20324	0	10920	1946428	1977672	1,03	0,00	0,55	98,42
KITCHENER	WINDSOR	2080	0	1094	393959	397133	0,52	0,00	0,28	99,20
LONDON	WINDSOR	27774	0	20520	2267172	2315466	1,20	0,00	0,89	97,91
TROIS-RIVIERES	MONTREAL	0	0	833	4219246	4220079	0,00	0,00	0,02	99,98
TROIS-RIVIERES	OTTAWA	1800	1106	9983	229635	242524	0,74	0,46	4,12	94,69
TROIS-RIVIERES	TORONTO	4839	27142	2039	78127	112147	4,31	24,20	1,82	69,66

TRAFIC ET PARTS DE MARCHE

Situation de référence - Année 2025

Motif Non-Business

nombre de voyageurs deux sens confondus

Origine	Destination	TRAIN	PLANE	BUS	CAR	TOTAL	%Train	%Plane	%Bus	%Car
QUEBEC	MONTREAL	90367	12671	254396	9344150	9701584	0,93	0,13	2,62	96,32
QUEBEC	OTTAWA	8255	11068	14878	453883	488084	1,69	2,27	3,05	92,99
QUEBEC	TORONTO	18677	28592	4908	169943	222120	8,41	12,87	2,21	76,51
MONTREAL	OTTAWA	109254	15520	325755	6219867	6670396	1,64	0,23	4,88	93,25
MONTREAL	KINGSTON	21233	0	32248	384666	438147	4,85	0,00	7,36	87,79
MONTREAL	TORONTO	345411	453384	104806	1855883	2759484	12,52	16,43	3,80	67,25
MONTREAL	KITCHENER	4471	0	1521	151509	157501	2,84	0,00	0,97	96,20
MONTREAL	LONDON	12223	9754	1737	149378	173092	7,06	5,64	1,00	86,30
OTTAWA	KINGSTON	18057	0	57267	1354689	1430013	1,26	0,00	4,00	94,73
OTTAWA	TORONTO	124540	187675	102615	2634205	3049036	4,08	6,16	3,37	86,39
OTTAWA	KITCHENER	3097	0	3935	287477	294509	1,05	0,00	1,34	97,61
OTTAWA	LONDON	8761	17937	4926	167105	198729	4,41	9,03	2,48	84,09
KINGSTON	TORONTO	132689	8430	99397	3190043	3430559	3,87	0,25	2,90	92,99
KINGSTON	KITCHENER	2181	0	2663	90138	94982	2,30	0,00	2,80	94,90
KINGSTON	LONDON	5651	0	2086	140067	147804	3,82	0,00	1,41	94,77
TORONTO	KITCHENER	29429	556	212261	17922763	18165009	0,16	0,00	1,17	98,67
TORONTO	LONDON	141459	18024	142311	6164774	6466568	2,19	0,28	2,20	95,33
TORONTO	WINDSOR	77314	38711	19808	1996683	2132516	3,63	1,82	0,93	93,63
KITCHENER	LONDON	19086	0	10145	2113752	2142983	0,89	0,00	0,47	98,64
KITCHENER	WINDSOR	2080	0	684	419104	421868	0,49	0,00	0,16	99,34
LONDON	WINDSOR	16706	0	20520	2394021	2431247	0,69	0,00	0,84	98,47
TROIS-RIVIERES	MONTREAL	0	0	833	5443380	5444213	0,00	0,00	0,02	99,98
TROIS-RIVIERES	OTTAWA	1252	0	8695	310008	319955	0,39	0,00	2,72	96,89
TROIS-RIVIERES	TORONTO	3890	13208	2039	106636	125773	3,09	10,50	1,62	84,78

TRAFIC ET PARTS DE MARCHE

Situation de référence - Année 2025

Motif Business

nombre de voyageurs deux sens confondus

Origine	Destination	TRAIN	AVION	BUS	AUTO	TOTAL	%TRAIN	%AVION	%BUS	%AUTO
QUEBEC	MONTREAL	49605	104595	164747	3094360	3413407	1,45	3,06	4,83	90,65
QUEBEC	OTTAWA	1339	66365	4862	67374	140040	0,96	47,39	3,47	48,11
QUEBEC	TORONTO	7700	151357	483	39037	198677	3,88	76,18	0,24	19,65
MONTREAL	OTTAWA	105388	72576	92826	1490109	1760999	5,98	4,12	5,27	84,62
MONTREAL	KINGSTON	13704	44	2984	33594	50426	27,18	0,09	5,92	66,62
MONTREAL	TORONTO	124250	2462517	13371	534839	3135076	3,96	78,55	0,43	17,06
MONTREAL	KITCHENER	1520	40217	116	50046	91999	1,65	43,71	0,13	54,40
MONTREAL	LONDON	393	37003	217	12887	50600	0,78	73,13	0,43	25,47
OTTAWA	KINGSTON	13492	0	7751	323502	344845	3,91	0,00	2,25	93,81
OTTAWA	TORONTO	76936	1454289	19888	810178	2361391	3,26	61,59	0,84	34,31
OTTAWA	KITCHENER	719	0	567	40792	42178	1,70	0,00	1,34	96,71
OTTAWA	LONDON	1572	67417	184	37565	106838	1,47	63,10	0,17	35,16
KINGSTON	TORONTO	74146	14646	7514	741436	837842	8,85	1,75	0,90	88,49
KINGSTON	KITCHENER	0	0	783	65006	65889	0,00	0,00	1,19	98,66
KINGSTON	LONDON	1094	1399	36	30670	33299	3,29	4,20	0,11	92,10
TORONTO	KITCHENER	4199	3641	26177	4971705	5005822	0,08	0,07	0,52	99,32
TORONTO	LONDON	69876	37907	13200	2170817	2291900	3,05	1,65	0,58	94,72
TORONTO	WINDSOR	33140	116661	7378	337495	494775	6,70	23,58	1,49	68,21
KITCHENER	LONDON	1238	0	775	835781	837894	0,15	0,00	0,09	99,75
KITCHENER	WINDSOR	0	0	410	177885	178395	0,00	0,00	0,23	99,71
LONDON	WINDSOR	11068	0	0	1041554	1052722	1,05	0,00	0,00	98,94
TROIS-RIVIERES	MONTREAL	0	0	0	950283	950383	0,00	0,00	0,00	99,99
TROIS-RIVIERES	OTTAWA	548	1841	1288	37971	41748	1,31	4,41	3,09	90,95
TROIS-RIVIERES	TORONTO	949	31966	0	11754	44769	2,12	71,40	0,00	26,26

TRAFIC ET PARTS DE MARCHE

Situation de référence - Année 2025

Tous motifs confondus

nombre de voyageurs deux sens confondus

Origine	Destination	TRAIN	PLANE	BUS	CAR	TOTAL	%Train	%Plane	%Bus	%Car
QUEBEC	MONTREAL	139972	117266	419143	12438510	13114991	1,07	0,89	3,20	94,84
QUEBEC	OTTAWA	9594	77433	19740	521257	628124	1,53	12,33	3,14	82,99
QUEBEC	TORONTO	26377	179949	5391	208980	420797	6,27	42,76	1,28	49,66
MONTREAL	OTTAWA	214642	88096	418581	7709976	8431395	2,55	1,04	4,96	91,44
MONTREAL	KINGSTON	34937	44	35232	418260	488573	7,15	0,01	7,21	85,61
MONTREAL	TORONTO	469661	2915901	118177	2390722	5894560	7,97	49,47	2,00	40,56
MONTREAL	KITCHENER	5991	40217	1637	201555	249500	2,40	16,12	0,66	80,78
MONTREAL	LONDON	12616	46757	1954	162265	223692	5,64	20,90	0,87	72,54
OTTAWA	KINGSTON	31549	0	65018	1678191	1774858	1,78	0,00	3,66	94,55
OTTAWA	TORONTO	201476	1641964	122503	3444383	5410427	3,72	30,35	2,26	63,66
OTTAWA	KITCHENER	3816	0	4502	328269	336687	1,13	0,00	1,34	97,50
OTTAWA	LONDON	10333	85354	5110	204670	305567	3,38	27,93	1,67	66,98
KINGSTON	TORONTO	206835	23076	106911	3931479	4268401	4,85	0,54	2,50	92,11
KINGSTON	KITCHENER	2181	0	3446	155144	160871	1,36	0,00	2,14	96,44
KINGSTON	LONDON	6745	1399	2122	170737	181103	3,72	0,77	1,17	94,28
TORONTO	KITCHENER	33628	4197	238438	22894468	23170831	0,15	0,02	1,03	98,81
TORONTO	LONDON	211335	55931	155511	8335591	8758468	2,41	0,64	1,78	95,17
TORONTO	WINDSOR	110454	155372	27186	2334178	2627291	4,20	5,91	1,03	88,84
KITCHENER	LONDON	20324	0	10920	2949533	2980877	0,68	0,00	0,37	98,95
KITCHENER	WINDSOR	2080	0	1094	596989	600263	0,35	0,00	0,18	99,45
LONDON	WINDSOR	27774	0	20520	3435575	3483969	0,80	0,00	0,59	98,61
TROIS-RIVIERES	MONTREAL	0	0	833	6393663	6394596	0,00	0,00	0,01	99,99
TROIS-RIVIERES	OTTAWA	1800	1841	9983	347979	361703	0,50	0,51	2,76	96,21
TROIS-RIVIERES	TORONTO	4839	45174	2039	118390	170542	2,84	26,49	1,20	69,42

CHAPITRE 5

MODELISATION DU TRAFIC EN SITUATION AVEC PROJET

1. PRESENTATION THEORIQUE DES MODELES

1.1. Principes

Le modèle de répartition de trafic permet, pour une origine-destination donnée, d'affecter la demande de transport à l'offre. Plus précisément, la demande est définie par l'heure de départ (ou d'arrivée) souhaitée de chaque voyageur. Face à cette demande se présentent différents modes de transport, caractérisés chacun par un prix, un temps de parcours, une heure de départ et une heure d'arrivée, ainsi que par différents temps et modes d'accès. Le mot "accès" est pris ici au sens large et signifie l'accès au départ et le trajet terminal à l'arrivée, c'est-à-dire, en termes anglais "access+egress".

Le modèle affecte alors la demande à ces différents modes, selon le schéma micro-économique suivant:

- chaque voyageur est rationnel et calcule pour chaque mode de transport son coût généralisé;
- l'utilité d'un mode de transport est inversement proportionnelle à son coût généralisé;
- la probabilité pour un voyageur d'emprunter un mode de transport est proportionnelle à son utilité.

Le **coût généralisé** comprend le prix du voyage en lui-même, augmenté du coût de l'accès, du coût du "temps passé" pour voyager et du coût de son "attente". Ici, le temps passé pour voyager et l'attente sont entendus au sens large.

Le **temps passé** à voyager inclut le temps d'accès au terminal de départ, le temps de trajet avec le mode principal et le temps d'attente à la destination finale à partir du terminal d'arrivée. Il tient aussi compte des temps morts intermédiaires, tels que les correspondances. Les temps d'accès et autres temps morts sont des temps perçus et n'ont pas la même signification que le temps passé à bord du mode principal. Le voyageur les pondère donc par un coefficient qui lui est propre.

L'**attente** correspond au décalage entre les heures souhaitées de départ et l'heure possible de départ ou entre l'heure souhaitée d'arrivée et l'heure réelle d'arrivée. La voiture est supposée correspondre à une attente nulle en étant disponible à tout instant. Le temps d'attente est aussi une forme de temps perçu, c'est-à-dire pondéré par le consommateur par un coefficient différent de 1 en général.

1.2. Formulation mathématique du modèle de répartition de trafic

Une relation origine-destination donnée, définie par le zonage retenu dans l'étude, est caractérisée par une demande, c'est-à-dire un volume (N_i) de voyageurs i désirant partir (ou arriver) à une heure donnée, et une offre constituée de différents modes de transport j . Les contraintes monétaires et horaires de chaque voyageur sont représentées par son heure de départ (ou d'arrivée) souhaitée, et sa valeur du temps.

Pour simuler le choix du voyageur i , on associe à chaque mode j un "coût généralisé CG_{ij} qui peut s'exprimer comme suit:

$$CG_{ij} = f(P_j, D_j, AC_j, H_j, HSi, A_j)$$

où:

. P_j est le prix du voyage par le mode j

. D_j est la durée du voyage par le mode j

. AC_j est le temps d'accès (access+egress)

. H_j est l'heure de départ (ou d'arrivée du mode j)

. HS_i est l'heure de départ (ou d'arrivée) souhaitée du voyageur i

. A_j est un indice synthétique des attributs qualitatifs du mode j , par exemple:

confort pendant le voyage principal, pénibilité pendant l'access/egress, possibilité de travailler, facilités de formalité d'embarquement, sécurité, régularité, image, possibilités de restauration, téléphone, transport des bagages, etc.

Plus la valeur monétaire de cet indice est faible, meilleures sont les conditions de voyage par le mode en question. Ainsi, l'estimateur relatif à la voiture personnelle est généralement négatif, conférant en quelque sorte à cette dernière un "bonus" en termes de disponibilité notamment.

Le HSR a, par rapport aux attributs cités, un très bon positionnement et est considéré sur courtes et moyennes distances comme le "meilleur" des modes publics. Le coefficient relatif à ses attributs a pour valeur le minimum des coefficients des modes publics existants.

L'utilité du mode j pour le voyageur i peut s'exprimer comme une fonction inverse du coût généralisé. Elle est maximale pour le voyageur i lorsque l'heure de départ de j coïncide avec l'heure souhaitée de i.

La probabilité que le voyageur i emprunte le mode j est alors:

$$\text{Pr}_{ij} = f(U_{ij})$$

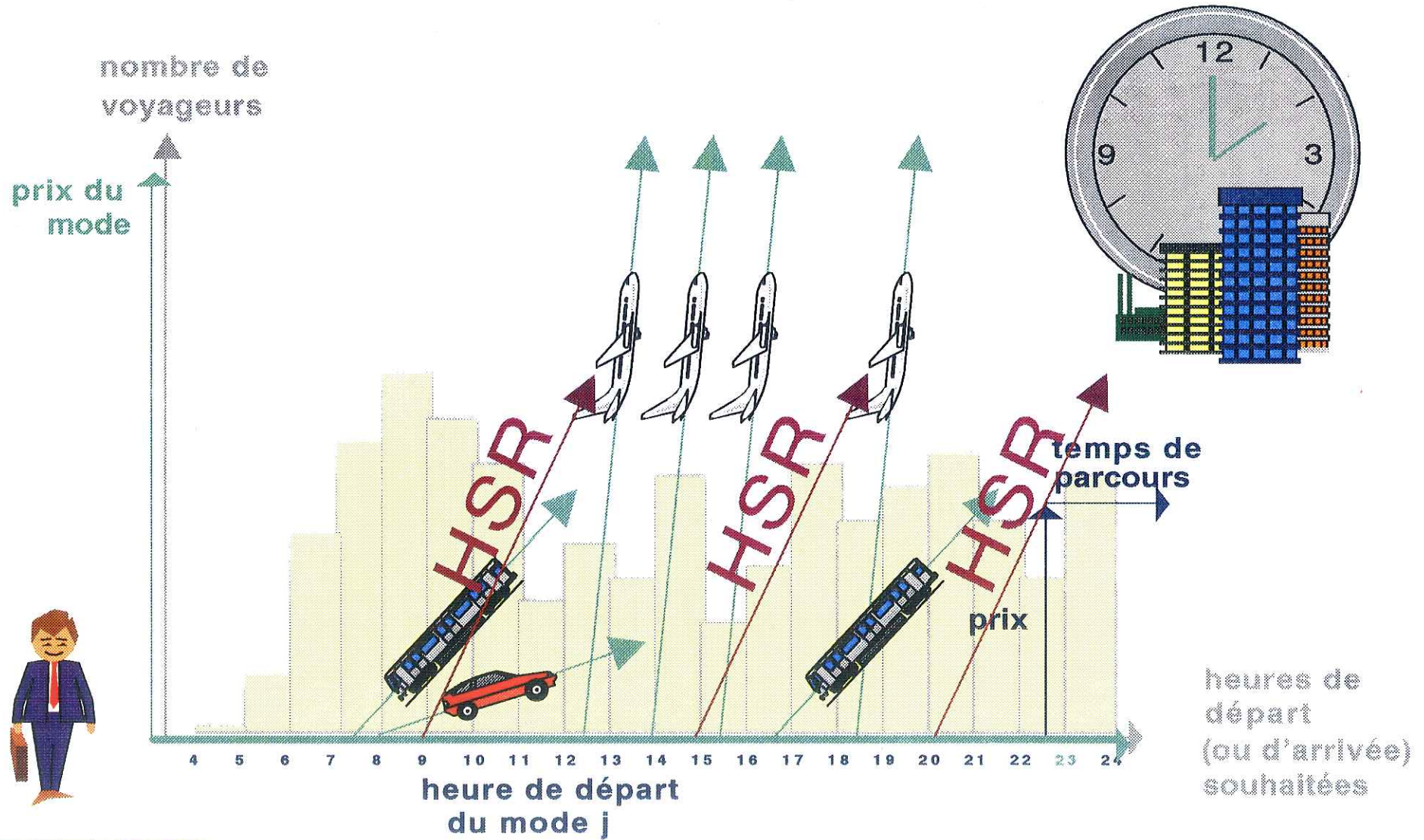
Enfin, le volume total V_j de voyageurs empruntant le mode j devient:

$$V_j = \sum_i \text{Pr}_{ij} * N_i$$

Le calibrage de ce modèle **non linéaire** fournit les estimateurs optimaux (c'est-à-dire convergents vers leur vraie valeur) et permet de reproduire le choix modal des différents voyageurs en situation actuelle.

Les résultats des calibrages pour chaque origine-destination et chaque motif figurent dans le rapport de calibrage.

ALLOCATION DE LA DEMANDE A L'OFFRE DE TRANSPORT



1.3. Induction de trafic et modèle à utilité généralisée

Le trafic induit est calculé par un modèle à utilité généralisée, modèle de type gravitaire de génération de trafic interurbain de voyageurs.

Ce modèle permet de calculer le trafic supplémentaire consécutif à une amélioration de l'offre de transport, notamment lors de la création de liaison ferroviaire à grande vitesse. Plus précisément, il détermine le nombre de voyages qui n'auraient pu être effectués en l'absence d'amélioration de la desserte, en fonction du gain d'utilité consécutif à l'amélioration de l'offre de transport entre deux villes.

L'élasticité de la mobilité à l'offre de transport et, plus précisément, à l'utilité généralisée est un paramètre essentiel de ce modèle.

Le principe du modèle gravitaire est l'analyse de la mobilité avec une loi analogue à celle de la gravitation de Newton. De même que deux masses exercent l'une sur l'autre une force d'attraction proportionnelle à chacune d'elles, et inversement proportionnelle au carré de la distance qui les sépare, de même deux agglomérations urbaines engendrent entre elles un flux de mobilité croissant avec la population des deux villes, et décroissant avec le coût généralisé (ou encore croissant avec l'utilité généralisée) de l'offre de transport qui les relie.

Il est clair que dans ce modèle, toute offre nouvelle induit un nouveau trafic, ce qui est logique. Néanmoins, le trafic sur une origine-destination donnée ne peut devenir infini car:

1. toute offre nouvelle opère un transfert de trafic à son profit, au détriment des offres anciennes. Ces dernières voyant leur fréquentation diminuer se trouvent éliminées par les opérateurs qui gèrent leur circulation. La suppression de ces offres désinduit alors du trafic;
2. l'utilité des offres nouvelles est décroissante car l'intervalle de temps entre deux offres consécutives se réduit.

Ainsi, la mobilité converge grâce à l'interaction entre le modèle de répartition de trafic et le modèle à utilité généralisée.

Le volume de trafic entre deux villes x et y en situation initiale (avant amélioration de l'offre de transport) est exprimé par :

$$T_{xy} = f(Pop_x, Pop_y, U_{xy})$$

avec

T_{xy} : Trafic observé entre les villes x et y
 Pop_x : Population de la ville x
 Pop_y : Population de la ville y
 U_{xy} : Utilité généralisée pour aller de x à y

L'augmentation de trafic résultant de l'accroissement d'utilité généralisée est donc :

$$\Delta T_{xy} = f(T_{xy}, U_{xy})$$

Le modèle à utilité généralisée mis en oeuvre sur le corridor Québec - Ontario est multimodal. Ainsi, l'utilité globale est définie par la somme des utilités de chacun des modes pondérés par sa part de marché:

$$U_{xy} = \sum_{j=1}^n p_j \cdot U_{xy,j}$$

avec $U_{xy,j}$: utilité totale du mode j entre les villes x et y et $\sum_j p_j = 1$

2. METHODE DE CALIBRAGE DU MODELE DE REPARTITION DE TRAFIC

Chaque origine-destination (x,y) fait l'objet d'une double série d'équations, l'une relative au motif business et l'autre au motif non-business.

Chaque série comprend j équations; j représentant le nombre de moyens de transport pour aller du point x au point y.

ex: pour aller de x à y, il y a 323 modes par jour (j=323):

20 avions, 5 trains, 10 autobus, 288 voitures (on considère dans chaque cas que la voiture est disponible toutes les 5 minutes pendant 24 heures)

Le nombre de passagers dans chacun de ces modes de transport est connu par enquêtes et représente la **variable expliquée** du modèle. Cette variable s'appelle V_j et se définit de la manière suivante:

$$V_j = \sum_i Pr_{ij} * N_i$$

avec

V_j : nombre de passagers dans le mode j

Pr_{ij} : probabilité pour le voyageur i d'emprunter le mode j

N_i : nombre de voyageurs sur l'origine-destination étudiée

Ce modèle, de forme non linéaire a pour variables explicatives le Prix (P_j), la durée du voyage par le mode principal (D_j), le temps "Access+Egress" (AC_j), l'heure de départ (ou d'arrivée) du mode j (H_j), l'heure souhaitée de départ (respectivement d'arrivée) du voyageur i.

Les paramètres à estimer sont:

*h: la valeur du temps (en \$ Canadiens par heure)

*a: la valorisation du temps d'accès

*w: la valorisation du temps d'attente

* A_{fer} , A_{air} , A_{bus} , A_{car} : autres attributs des modes train, avion, bus et automobile

* λ : élasticité à l'utilité généralisée

2.1 Algorithmes et méthodes économétriques

La méthode non-linéaire consiste à minimiser la somme des carrés des résidus du modèle.

La procédure non-linéaire examine d'abord les valeurs initiales des paramètres; la somme des carrés des résidus est calculée pour différentes combinaisons de valeurs jusqu'à ce que la meilleure série de valeurs soit trouvée pour démarrer l'algorithme itératif.

2.1.1 Recherche des valeurs initiales des paramètres

Le principe de la procédure non-linéaire est de déterminer le vecteur de paramètres qui minimise la somme des carrés des résidus. La méthode consiste à trouver le vecteur de valeurs initiales qui permet au processus itératif de converger vers un minimum global et non local.

En raison du nombre élevé de paramètres, il existe de nombreuses combinaisons ($h, a, w, \lambda, A_{fer}, A_{air}, A_{bus}, A_{car}$) qui donnent, du point de vue de la qualité économétrique, des résultats satisfaisants.

Cependant, les paramètres doivent respecter deux autres conditions:

- avoir des valeurs cohérentes avec la logique du modèle et le contexte économique national;
- permettre au modèle une fois calibré, de réagir rationnellement, en termes de trafic et de recettes, aux changements apportés à l'offre de transport (changements dans les prix, le nombre de modes, la durée de transport, les temps d'accès etc...).

2.1.2 La méthode itérative: "Multivariate secant" ou "False Position Method"

Le système d'équations du modèle non-linéaire est de la forme:

$$Y = F(\beta_0, \beta_1, \dots, \beta_r, X_1, X_2, \dots, X_n) + \varepsilon = F(\beta) + \varepsilon$$

où X représente la matrice des variables indépendantes, β le vecteur de paramètres, ε le vecteur des résidus et F , la fonction de ces variables indépendantes et de ces paramètres.

La méthode de résolution de ces équations permettant de minimiser les résidus consiste à résoudre l'ensemble des équations non linéaires "normales":

$$X' F(\beta) = X' e$$

où

$$X = \partial F / \partial \beta$$

L'algorithme utilise pour cela un processus itératif: à partir d'une valeur initiale pour β , il recherche par itérations successives la meilleure combinaison qui minimise la somme des carrés des résidus.

Le processus itératif commence au point β_0 .

X et Y sont utilisés pour trouver Δ tel que

$$SSE(\beta_0 + k\Delta) < SSE(\beta_0)$$

La "Secant Method" utilise des séries de Taylor

$$F(\beta) = F(\beta_0) + X(\beta - \beta_0) + \dots$$

où $X = \partial F / \partial \beta$ est estimé pour $\beta = \beta_0$

Substituant les deux premiers termes de ces séries dans les équations normales

$$X' F(\beta) = X' Y$$

$$X'(F(\beta_0) + X(\beta - \beta_0)) = X' Y$$

$$X' F(\beta_0) + X(\beta - \beta_0)' Y$$

$$(X' X)(\beta - \beta_0) = X' Y - X' F(\beta_0)$$

$$(X' X)\Delta = X' e$$

et ainsi

$$\Delta = (X' X)^{-1} X' e$$

Avec la "multivariate secant method", les dérivées sont estimées à partir des différentes itérations et non pas déterminées analytiquement auparavant. Si un seul paramètre est estimé, la dérivée à l'itération $i+1$ peut être estimée à partir des itérations antérieures:

$$der_{i+1} = (\hat{Y} - \hat{Y}_{i-1}) / (b_i - b_{i-1})$$

Dans le cas de k paramètres, les $k+1$ dernières itérations sont utilisées pour estimer les dérivées.

Le nombre k d'itérations est trouvé par processus dichotomique.

Si $SSE(\beta_0 + \Delta) > SSE(\beta_0)$, l'algorithme calcule $SSE(\beta_0 + 0.5\Delta)$, $SSE(\beta_0 + 0.25\Delta)$..., jusqu'à ce que la somme des carrés des résidus soit minimale.

2.2 Résultats et fiabilité

A chaque origine-destination et à chaque motif (business et non-business) correspond une série de paramètres qui sont:

h: la valeur du temps
a: la valorisation du temps d'accès
w: la valorisation du temps d'attente
g: l'élasticité à l'élasticité généralisée
cv: les attributs de l'automobile
ct: les attributs du train
cb: les attributs du bus
cp: les attributs de l'avion

Le calibrage effectué origine-destination par origine-destination évite l'arbitraire qui serait attaché à un ensemble d'origines-destinations et verrait sa logique contredite lorsqu'il s'agit de faire des prévisions par tronçon.

Ainsi, la méthode choisie conduit par exemple à des valeurs du temps par motif différentes d'une origine-destination à l'autre. La courbe ci-après montre cependant une grande homogénéité de ces valeurs du temps pour l'ensemble du corridor.

A chaque valeur des estimateurs sont attachés une erreur standard asymptotique et un intervalle de confiance asymptotique à 95%.

Deux indicateurs de fiabilité permettent de juger de la qualité économétrique des calibrages:

- le coefficient de détermination R^2 qui mesure la qualité du modèle pris dans son ensemble, c'est-à-dire la part de variance expliquée par le modèle;
- les t de Student qui mesurent la significativité des paramètres.

Les résultats relatifs à chaque origine-destination et à chaque motif figurent dans les rapports de calibrage. Le premier rapport, fourni au cours de l'été 1993, a été examiné et discuté par les experts désignés par le Client. Le second rapport présente les paramètres calibrés à partir des données homogénéisées par IBI.

Les R^2 obtenus après calibrage sont proches de 1, ce qui signifie que le modèle reproduit de façon très satisfaisante le partage modal existant.

Quant à la significativité des paramètres, les résultats sont en général excellents puisque les t de Student sont pour la plupart supérieurs à 2.

Seuls certains attributs modaux sont peu significatifs, pour les origines-destinations où le mode est faiblement représenté.

Exemple : Ottawa-Kingston (motif business)

Les t de Student relatifs aux attributs du train et de l'autocar sont respectivement de 0.39 et 0.44. Inférieurs à 2, ils montrent que la variable "Attribut" n'est pas significative pour le train et le bus. Cela s'explique naturellement parce que ces deux modes publics sont peu utilisés pour le motif business.

3. CALIBRAGE DU MODELE A UTILITE GENERALISEE

Le modèle à utilité généralisée est calibré pour les principales origines-destinations pour les motifs "business" et "non-business". L'estimation des paramètres se fait par régression multiple avec balayage sur les paramètres non linéaires.

Le volume de trafic est de la forme:

$$T_{Fer} + T_{Bus} + T_{Air} + T_{Car} = f(Pop_x; Pop_y; p_{Fer}; U_{xy, Fer}; p_{Bus}; U_{xy, Bus}; p_{Air}; U_{xy, Air}; p_{Car}; U_{xy, Car})$$

avec:

- T_{Fer} ; T_{bus} , T_{air} , T_{car} : trafics par origine-destination pour le train, le bus, l'avion et la voiture,
- Pop_x et Pop_y : populations des zones x et y,
- $U_{xy, Fer}$; $U_{xy, Bus}$, $U_{xy, Air}$, $U_{xy, Car}$: utilités généralisées pour aller de x à y par train, bus, avion et voiture,
- p_{Fer} , p_{Bus} , p_{Air} , p_{Car} : les parts de marchés du train, du bus, de l'avion, de la voiture, sur l'origine-destination x-y.

Les paramètres à estimer sont:

- α , l'élasticité aux populations,
- r , l'élasticité à l'utilité généralisée,
- la constante du modèle

Les coefficients du modèle sont significatifs lorsque les tests de Student (repris entre parenthèses sous l'équation) sont supérieurs à 2.

On juge de la qualité d'ensemble du modèle par le coefficient de détermination empirique (R^2) qui mesure la part de variance expliquée par le modèle.

La régression multiple avec balayage sur les paramètres non linéaires donne des résultats équivalents:

Motif Non-Business

Paramètre	Valeur	t de Student
α	0.74	8.67
r	1.6	10.75
constante	0.48	0.2

$$R^2 = 0.90$$

Motif Business

Paramètre	Valeur	t de Student
α	0.90	7.52
r	1.28	7.65
constante	-5.07	-1.57

$$R^2 = 0.84$$

Pour les deux motifs, les t de Student supérieurs à 2 prouvent la significativité des paramètres α et r . Quant à la valeur même des paramètres, notons que l'élasticité à l'utilité est légèrement inférieure aux élasticités observées en France ou en Europe. Cela révèle une mobilité un peu plus faible au Canada par rapport aux pays européens; l'estimation du trafic induit en conséquence n'en sera que plus prudente.

4. EVOLUTION DES PARAMETRES DANS LE TEMPS

Les paramètres utilisés dans les modèles résultent des calibrages réalisés sur la situation de 1992.

Pour les années 2005 et 2025, SOFRERAIL a supposé tous les paramètres inchangés, hormis la valeur du temps en 2025.

En effet, la valeur du temps est fortement corrélée à la consommation des ménages. SOFRERAIL a choisi, pour la valeur du temps, une évolution moins forte que celle de la consommation des ménages et a retenu un taux de croissance de 10% sur la période 2005-2025.

5. METHODE D'OPTIMISATION TARIFAIRE

A chaque motif de chaque origine-destination correspond une série de paramètres, résultats de la modélisation économétrique.

Le processus d'optimisation tarifaire consiste à trouver le prix du trajet par HSR pour lequel la recette est maximale. Il s'agit donc d'une maximisation des revenus et non du profit, laquelle supposerait de prendre aussi en considération les coûts du transport. L'optimisation du profit conduirait vraisemblablement à des tarifs plus élevés que ceux déterminés par la méthode des revenus.

Le prix optimisé représente un **prix moyen** intégrant déjà les modulations tarifaires.

Le prix optimal possède deux propriétés:

- la recette ($\text{Trafic} \cdot P_o$) est maximale en P_o ;
- Si $P < P_o$, $\text{Trafic}(P) > \text{Trafic}(P_o)$ et si $P > P_o$, $\text{Trafic}(P) < \text{Trafic}(P_o)$

CHAPITRE 6

PREVISIONS FINALES

DE TRAFIC ET DE RECETTES

Plusieurs jeux de prévisions ont été réalisés par SOFRERAIL suivant différentes hypothèses. Nous présentons dans ce chapitre les données et résultats relatifs aux prévisions finales.

Les données et résultats relatifs aux prévisions préliminaires figurent dans le rapport n 3.

1. CARACTERISTIQUES DU PROJET A GRANDE VITESSE

L'offre en train HSR est triplement caractérisée.

1.1 Prix du HSR

Les prix du HSR ont été optimisés selon la méthode décrite dans le chapitre 5 (paragraphe 5). Ils varient suivant les motifs de voyage, la vitesse et l'année de prévisions. Les prix sont résumés dans le tableau ci-après.

1.2 Temps et prix d'accès

L'accès est entendu au sens large et comprend "l'access" et "l'egress". Les temps ainsi que les coûts relatifs à chaque origine-destination sont indiqués dans le tableau suivant.

ACCESS & EGRESS relatifs au HSR

	ACCESS+EGRESS		
	PRIX en \$Can		TEMPS*
	Bus	Non-B	en mn
QUEBEC - TROIS RIVIERES	15,1	6,7	50
QUEBEC - MONTREAL	14,6	6,4	56
QUEBEC - OTTAWA	16,2	7	49
QUEBEC - TORONTO	14,7	6,4	59
TROIS RIVIERES - MONTREAL	17,5	6,7	61
TROIS RIVIERES - OTTAWA	19,1	7,3	54
TROIS RIVIERES - TORONTO	17,6	6,7	64
MONTREAL - OTTAWA	18,6	7	60
MONTREAL - KINGSTON	16,7	7,9	60
MONTREAL - TORONTO	17,1	6,4	70
MONTREAL - KITCHENER	17,2	6,1	67
MONTREAL - LONDON	15,7	6,3	58
MONTREAL - WINDSOR	23,8	12,1	75
OTTAWA - KINGSTON	18,3	8,5	53
OTTAWA - TORONTO	18,7	7	62
OTTAWA - KITCHENER	18,8	6,7	59
OTTAWA - LONDON	17,3	6,9	50
OTTAWA - WINDSOR	25,4	12,7	68
KINGSTON - TORONTO	16,8	7,9	63
KINGSTON - KITCHENER	16,8	7,6	60
KINGSTON - LONDON	15,3	7,7	51
KINGSTON - WINDSOR	23,4	13,6	68
TORONTO - KITCHENER	17,3	6,1	69
TORONTO - LONDON	15,8	6,3	60
TORONTO - WINDSOR	23,9	12,1	78
KITCHENER - LONDON	15,8	6	57
KITCHENER - WINDSOR	23,9	11,8	75
LONDON - WINDSOR	22,4	12	66

* le temps "Access+Egress" ne comprend pas le "processing time"

1.3 Plans d'exploitation

Les plans d'exploitation sont bâtis à partir des temps de parcours définis par CIGGT pour les scénarios à 300 et 200 KPH.

Les heures de départ et d'arrivée ont été choisies en fonction du profil horaire de la demande (voir profils-annexe 4 du chapitre 3) et des heures de départ et d'arrivée des modes concurrents.

TEMPS DE PARCOURS HSR

ET

PLANS D'EXPLOITATION

Times for all-stop trains are TPC-computed. Non-stop times between Windsor, Toronto, Ottawa/Iull, Montreal and Quebec are TPC-computed. Other non-stop times are approximated. Station dwell times shown in footings. No dwell time at origin/destination. Dwell times included! Unless noted, Toronto-Montreal trains stop in Ottawa/Iull. Run time slack included as follows:

- 5% [stopping trains 200/250 kpm]
- 5% [express trains 200/250 kpm]
- 4% [stopping trains 300/350 kpm]
- 4% [express trains 300/350 kpm]

MONTREAL-QUEBEC 200 kph Existing ROW

	Mtl	Laval	T-Riv	Anc-Lor	G du P
Mtl		00:11	00:52	01:27	01:34
Laval	00:11				01:24
T-Riv	00:55	00:42			00:43
Anc-Lor	01:30	01:23	00:39		00:07
G du P	01:45	01:32	00:48	00:07	

Dwell time: 2 2 2

MONTREAL-QUEBEC 250 kph Existing ROW

	Mtl	Laval	T-Riv	Anc-Lor	G du P
Mtl		00:11	00:45	01:12	01:19
Laval	00:11				01:08
T-Riv	00:48	00:35			00:37
Anc-Lor	01:22	01:09	00:32		00:07
G du P	01:31	01:18	00:41	00:07	

Dwell time: 2 2 2

Created/ revised 27-September-1993

Dwell time: 2 2 5 2

Created/ revised 27-September-1993

Read across top row or down right hand column for non-stop times.
 Read down in lower/left triangle for trip times for all-stop trains.

Times for all-stop trains are TPC-computed. Non-stop times between Windsor, Toronto, Ottawa/Hull, Montreal and Quebec are TPC-computed. Other non-stop times are approximated. Station dwell times shown in footings. No dwell time at origin/destination. Dwell times included! Unless noted, Toronto-Montreal trains stop in Ottawa/Hull.

Run time slack included as follows:
 5% [stopping trains 200/250 kpm]
 5% [express trains 200/250 kpm]
 4% [stopping trains 300/350 kpm]
 4% [express trains 300/350 kpm]

TORONTO (Union)-MONTREAL

Final Alignment 200 kph

	Tor(Un)	E-Tor	Kingston	Ott/Hull CBD	Dorval	Montreal
Tor(Un)		00:13	01:22	02:10	03:07	03:13
E-Tor	00:13					03:02
Kingston	01:26	01:11				01:53
Ott/Hull CBD	02:18	02:03	00:50			00:58
Dorval	03:15	03:00	01:47	00:52		00:08
Montreal	03:25	03:10	01:57	01:02	00:08	
Dwell time:		2	2	5	2	

TORONTO (Union)-MONTREAL

Final Alignment 250 kph

	Tor(Un)	E-Tor	Kingston	Ott/Hull CBD	Dorval	Montreal
Tor(Un)		00:13	01:10	01:48	02:37	02:43
E-Tor	00:13					02:32
Kingston	01:14	00:39				01:36
Ott/Hull CBD	01:57	01:42	00:41			00:50
Dorval	02:46	02:31	01:30	00:44		00:08
Montreal	02:56	02:41	01:40	00:54	00:08	
Dwell time:		2	2	5	2	

Read across top row or down right hand column for non-stop times.
Read down in lower/left triangle for trip times for all-stop trains.

Times for all-stop trains are TPC-computed. Non-stop times between Windsor, Toronto, Ottawa/Hull, Montreal and Quebec are TPC-computed. Other non-stop times are approximated. Station dwell times shown in footings. No dwell time at origin/destination. Dwell times included! Unless noted, Toronto-Montreal trains stop in Ottawa/Hull.

Run time slack included as follows:

5% [stopping trains 200/250 kpm]

5% [express trains 200/250 kpm]

4% [stopping trains 300/350 kpm]

4% [express trains 300/350 kpm]

SWO

200 kph via Pearson on new 300 alignment

	<u>Windsor</u>	<u>London</u>	<u>Kitch</u>	<u>Pearson</u>	<u>Tor(Un)</u>
<i>Windsor</i>		00:58	01:28	01:46	01:58
<i>London</i>	00:58				01:00
<i>Kitch</i>	01:31	00:31			00:33
<i>Pearson</i>	01:55	00:55	00:22		00:12
<i>Tor(Un)</i>	02:09	01:09	00:36	00:12	

Note: London station location changed.

Note
Toronto (Mid) Train limited to 200 kph on new alignment east of London
Trip time difference less than one minute for Midtown vs Union.

Dwell time: 2 2 2

SWO

250 kph via Pearson on new 300 alignment

	<u>Windsor</u>	<u>London</u>	<u>Kitch</u>	<u>Pearson</u>	<u>Tor(Un)</u>
<i>Windsor</i>		00:48	01:09	01:24	01:33
<i>London</i>	00:48				00:47
<i>Kitch</i>	01:15	00:25			00:27
<i>Pearson</i>	01:36	00:48	00:19		00:11
<i>Tor(Un)</i>	01:49	00:59	00:32	00:11	

Note: London station location changed.

Note
Toronto (Mid) Train limited to 250 kph on new alignment east of London
Trip time difference less than one minute for Midtown vs Union.

Dwell time: 2 2 2

CIGGT PRO-207

FINAL TRIP TIMES

Read across top row or down right hand column for non-stop times.
 Read down in lower/left triangle for trip times for all-stop trains.

Times for all-stop trains are TPC-computed. Non-stop times between Windsor, Toronto,
 Ottawa/Hull, Montreal and Quebec are TPC-computed. Other non-stop times are approximated.
 Station dwell times shown in footings. No dwell time at origin/destination. Dwell times included!
 Unless noted, Toronto-Montreal trains stop in Ottawa/Hull.

Run time slack included as follows:

	5%	[stopping trains 200/250 kpm]
	5%	[express trains 200/250 kpm]
	4%	[stopping trains 300/350 kpm]
	4%	[express trains 300/350 kpm]

MONTREAL-QUEBEC

300 kph Existing ROW

	Mtl	Laval	T-Riv	Anc-Lor	G du P
Mtl		00:12	00:41	01:06	01:12
Laval	00:12				01:02
T-Riv	00:44	00:30			00:34
Anc-Lor	01:14	01:00	00:28		00:08
G du P	01:24	01:10	00:38	00:08	

Dwell time: 2 2 2

MONTREAL-QUEBEC

350 kph Existing ROW

	Mtl	Laval	T-Riv	Anc-Lor	G du P
Mtl		00:12	00:37	00:59	01:05
Laval	00:12				00:55
T-Riv	00:41	00:27			00:31
Anc-Lor	01:07	00:53	00:24		00:08
G du P	01:17	01:03	00:34	00:08	

Dwell time: 2 2 2

Read across top row or down right hand column for non-stop times.
 Read down in lower/left triangle for trip times for all-stop trains.

Times for all-stop trains are TPC-computed. Non-stop times between Windsor, Toronto, Ottawa/Hull, Montreal and Quebec are TPC-computed. Other non-stop times are approximated. Station dwell times shown in footings. No dwell time at origin/destination. Dwell times included! Unless noted, Toronto-Montreal trains stop in Ottawa/Hull.

Run time slack included as follows:
 5% [stopping trains 200/250 kpm]
 5% [express trains 200/250 kpm]
 4% [stopping trains 300/350 kpm]
 4% [express trains 300/350 kpm]

TORONTO (Union)-MONTREAL

Final 300 Alignment

	Tor(Un)	E-Tor	Kingston	O/H CBD	Mirabel	Laval	Montreal	
Tor(Un)		00:14	01:03	01:36	02:18	02:27	02:38	
E-Tor	00:14						02:26	
Kingston	01:07	00:51					01:36	
O/H CBD	01:46	01:30	00:37				00:57	
Mirabel	02:28	02:12	01:19	00:37			00:22	
Laval	02:42	02:28	01:33	00:51	00:12		00:12	
Montreal	02:56	02:40	01:47	01:05	00:26	00:12		
Toronto (Mid)	Subtract	00:03	for non-stop trains					
	Subtract	00:03	for stopping trains					
Mirabel by-pass	Subtract	00:01	for non-stop trains if Mirabel station bypass is available					
Dwell time:		2	2	5	2	2		

TORONTO (Union)-MONTREAL

Final 350 Alignment

	Tor(Un)	E-Tor	Kingston	O/H CBD	Mirabel	Laval	Montreal	
Tor(Un)		00:14	00:58	01:27	02:08	02:16	02:26	
E-Tor	00:14						02:14	
Kingston	01:02	00:46					01:29	
O/H CBD	01:36	01:20	00:32				00:54	
Mirabel	02:14	01:58	01:10	00:33			00:22	
Laval	02:27	02:11	01:23	00:46	00:11		00:12	
Montreal	02:41	02:25	01:37	01:00	00:25	00:12		
Toronto (Mid)	Subtract	00:03	for non-stop trains					
	Subtract	00:03	for stopping trains					
Mirabel by-pass	Subtract	00:02	for non-stop trains if Mirabel station bypass is available					
Dwell time:		2	2	5	2	2		

CIGGT PRO-207

FINAL TRIP TIMES

Read across top row or down right hand column for non-stop times.

Read down in lower/left triangle for trip times for all-stop trains.

Times for all-stop trains are TPC-computed. Non-stop times between Windsor, Toronto, Ottawa/Hull, Montreal and Quebec are TPC-computed. Other non-stop times are approximated. Station dwell times shown in footings. No dwell time at origin/destination. Dwell times included! Unless noted, Toronto-Montreal trains stop in Ottawa/Hull.

Run time slack included as follows:

- 5% [stopping trains 200/250 kpm]*
- 5% [express trains 200/250 kpm]*
- 4% [stopping trains 300/350 kpm]*
- 4% [express trains 300/350 kpm]*

SWO

300 kph Final ROW

	Windsor	London	Kitch	Pearson	Tor(Un)
Windsor		00:41	01:00	01:14	01:24
London	00:41				00:46
Kitch	01:05	00:22			00:28
Pearson	01:25	00:42	00:18		00:12
Tor(Un)	01:39	00:56	00:32	00:12	

Toronto (Mid)

Trip time difference less than one minute for Midtown vs Union.

Dwell time:

2 2 2

SWO

350 kph Final ROW

	Windsor	London	Kitch	Pearson	Tor(Un)
Windsor		00:35	00:51	01:05	01:14
London	00:35				00:43
Kitch	00:56	00:19			00:28
Pearson	01:14	00:37	00:16		00:11
Tor(Un)	01:27	00:50	00:29	00:11	

Toronto (Mid)

Trip time difference less than one minute for Midtown vs Union.

Dwell time:

2 2 2

FINAL SUMMARY TRIP TIMES

200 speed range EASTBOUND

		Local FINAL 200	Express FINAL 300	SuperEx FINAL 200	Through FINAL 200	Local FINAL 250	Express FINAL 250	SuperEx FINAL 250	Through FINAL 250
Windsor	Dp	00:39	00:52	00:52	00:46	00:59	01:15	01:15	01:06
London	Ar	01:37	--	--	01:44	01:47	--	--	01:54
Kitchener	Ar	02:10	--	--	02:17	02:14	--	--	02:21
Pearson	Ar	02:34	--	--	02:41	02:35	--	--	02:42
Toronto	Ar	02:48	02:48	02:48	02:55	02:48	02:48	02:48	02:55
Toronto	Dp	03:00	03:00	03:00	03:00	03:00	03:00	03:00	03:00
East Toronto	Ar	03:13	--	--	03:13	03:13	--	--	03:13
Kingston	Ar	04:26	--	--	04:26	04:14	--	--	04:14
Dummy Station	Ar	--	--	--	--	--	--	--	--
Ott/Hull CBD	Ar	05:18	05:10	--	05:18	04:57	04:48	--	04:57
Ott/Hull CBD	Dp	05:23	05:15	--	05:23	05:02	04:53	--	05:02
Dorval	Ar	06:15	--	--	06:15	05:46	--	--	05:46
Dummy Station	Ar	--	--	--	--	--	--	--	--
Montreal	Ar	06:25	06:13	06:05	06:25	05:56	05:43	05:34	05:56
Montreal	Dp	06:37	06:25	06:17	06:30	06:08	05:55	05:46	06:01
Laval	Ar	06:46	--	--	06:41	06:19	--	--	06:12
Trois Rivières	Ar	07:32	--	--	07:25	06:56	--	--	06:49
Anc Lor	Ar	08:13	--	--	08:06	07:30	--	--	07:23
Quebec	Ar	08:22	07:59	07:51	08:15	07:39	07:14	07:06	07:32

Route "200 existing" from Windsor to just west of London; then "300 new" through Pearson to Toronto Union. "200 existing" from Toronto to just east of Napanee; then "300 existing" through Kingston to Ottawa; "200 existing" from Ottawa through Dorval to Montreal (Central). "200 existing" from Montreal to Quebec.

Local Stops at all stations; change trains at Toronto and/or Central.
Express Stop only at Ott/Hull; change trains at Toronto and/or Montreal (Central).
SuperEx No stops (bypass Ott/Hull station); change trains at Toronto and/or Montreal.
Through Stops at all stations; no need to change trains; limited Toronto/Montreal dwell time.

Note All Eastbound departures from Toronto assumed to be 3h00
 All Westbound departures anchored at 3h00 from Montreal
 A uniform 1/2 minute connection allowance has been made in Toronto/Montreal.

Trains constrained to 200 kph or 250 kph on 300 kph track.

FINAL SUMMARY TRIP TIMES

300 speed range WESTBOUND

		Local FINAL 300	Express FINAL 300	SuperEx FINAL 300	Through FINAL 300	Local FINAL 350	Express FINAL 350	SuperEx FINAL 350	Through FINAL 350
Quebec	Dp	01:24	01:06	01:06	01:30	01:30	01:13	01:13	01:36
Ano Lor	Ar	01:32	--	--	01:38	01:38	--	--	01:44
Trois Rivières	Ar	02:02	--	--	02:08	02:04	--	--	02:10
Laval	Ar	02:34	--	--	--	02:33	--	--	--
Montreal	Ar	02:46	02:18	02:18	--	02:47	02:18	02:18	--
Montreal	Dp	02:30	02:30	02:30	--	02:30	02:30	02:30	--
Laval	Ar	02:42	--	--	02:42	02:41	--	--	02:41
Mirabel	Ar	02:56	--	--	02:59	02:55	--	--	02:57
Ott/Hull CBD	Ar	03:35	03:27	--	03:38	03:30	03:24	--	03:32
Ott/Hull CBD	Dp	03:40	03:32	--	03:43	03:35	03:29	--	03:37
Dummy Station	Ar	--	--	--	--	--	--	--	--
Kingston	Ar	04:17	--	--	04:20	04:07	--	--	04:09
East Toronto	Ar	05:10	--	--	05:13	04:55	--	--	04:57
Toronto	Ar	05:26	05:06	05:02	05:29	05:11	04:58	04:49	05:13
Toronto	Dp	05:38	05:20	05:14	05:34	05:23	05:08	05:01	05:18
Pearson	Ar	05:50	--	--	05:46	05:34	--	--	05:29
Kitchener	Ar	06:10	--	--	06:06	05:52	--	--	05:47
London	Ar	06:34	--	--	06:30	06:13	--	--	06:08
Windsor	Ar	07:17	06:44	06:38	07:13	06:50	06:22	06:15	06:45

Route "existing" from Windsor to just west of London;
then "new" through Pearson to Toronto Union.
"existing" from Toronto to just north of Merivale;
then "new" to Ottawa/Hull CBD station stop near LeBretton Flats;
then a mix of "new" and rebuilt Lachute Sub to Mirabel;
then "new/existing" to Montreal Central.
"existing" from Montreal to Quebec.

Local Stops at all stations; change trains at Toronto and/or Laval.
Express Stop only at Ott/Hull; change trains at Toronto and/or Montreal (Central).
SuperEx No stops (slow for curves Ott/Hull station); change trains at Toronto and/or Montreal.
Through Stops at all stations; no need to change trains; limited Toronto/Laval dwell time.

Note Ott/Hull station location moved two minutes west of previous Hull station location.
It is assumed there is no time penalty for use of Lachute Subdivision.

All Eastbound departures from Toronto assumed to be 3h00
All Westbound departures anchored at 2h30 from Montreal
A uniform 12 minute connection allowance has been made in Toronto/Montreal.

FINAL SUMMARY TRIP TIMES

300 speed range EASTBOUND

		Local FINAL 300	Express FINAL 300	SuperEx FINAL 300	Through FINAL 300	Local FINAL 350	Express FINAL 350	SuperEx FINAL 350	Through FINAL 350
Windsor	Dp	01:09	01:24	01:24	01:16	01:21	01:34	01:34	01:26
London	Ar	01:50	--	--	01:57	01:56	--	--	02:03
Kitchener	Ar	02:14	--	--	02:21	02:17	--	--	02:24
Pearson	Ar	02:34	--	--	02:41	02:35	--	--	02:42
Toronto	Ar	02:48	02:48	02:48	02:55	02:48	02:48	02:48	02:55
Toronto	Dp	03:00	03:00	03:00	03:00	03:00	03:00	03:00	03:00
East Toronto	Ar	03:14	--	--	03:14	03:14	--	--	03:14
Kingston	Ar	04:07	--	--	04:07	04:02	--	--	04:02
Dummy Station	Ar	--	--	--	--	--	--	--	--
Ott/Hull CBD	Ar	04:46	04:36	--	04:46	04:36	04:27	--	04:36
Ott/Hull CBD	Dp	04:51	04:41	--	04:51	04:41	04:32	--	04:41
Mirabel	Ar	05:28	--	--	05:28	05:14	--	--	05:14
Laval	Ar	05:42	--	--	05:42	05:27	--	--	05:27
Montreal	Ar	05:59	05:38	05:32	--	05:41	05:26	05:19	--
Montreal	Dp	05:40	05:50	05:44	--	05:25	05:35	05:31	--
Laval	Ar	05:52	--	--	--	05:37	--	--	--
Trois Rivieres	Ar	06:24	--	--	06:19	06:08	--	--	06:01
Anc Lor	Ar	06:54	--	--	06:49	06:32	--	--	06:27
Quebec	Ar	07:04	07:02	06:56	06:59	06:42	06:40	06:36	06:37

Route "existing" from Windsor to just west of London;
then "new" through Pearson to Toronto Union.
"existing" from Toronto to just north of Merivale;
then "new" to Ottawa/Hull CBD station stop near LeBretton Flats;
then a mix of "new" and rebuilt Lachute Sub to Mirabel;
then "new/existing" to Montreal Central.
"existing" from Montreal to Quebec.

Local Stops at all stations; change trains at Toronto and/or Laval.
Express Stop only at Ott/Hull; change trains at Toronto and/or Montreal (Central).
SuperEx No stops (slow for curves Ott/Hull station); change trains at Toronto and/or Montreal.
Through Stops at all stations; no need to change trains; limited Toronto/Laval dwell time.

Note Ott/Hull station location moved two minutes west of previous Hull station location.
It is assumed there is no time penalty for use of Lachute Subdivision.

All Eastbound departures from Toronto assumed to be 3h00
All Westbound departures anchored at 2h30 from Montreal
A uniform 12 minute connection allowance has been made in Toronto/Montreal.

FINAL SUMMARY TRIP TIMES

200 speed range WESTBOUND

		Local FINAL 200	Express FINAL 200	SuperEx FINAL 200	Through FINAL 200	Local FINAL 250	Express FINAL 250	SuperEx FINAL 250	Through FINAL 250
Quebec	Dp	01:03	01:14	01:14	01:10	01:17	01:29	01:29	01:24
Anc Lor	Ar	01:10	--	--	01:17	01:24	--	--	01:31
Trois Rivieres	Ar	01:51	--	--	01:58	01:58	--	--	02:05
Leval	Ar	02:35	--	--	02:42	02:35	--	--	02:42
Montreal	Ar	02:48	02:48	02:48	02:55	02:48	02:48	02:48	02:55
Montreal	Dp	03:00	03:00	03:00	03:00	03:00	03:00	03:00	03:00
Dummy Station	Ar	--	--	--	--	--	--	--	--
Dorval	Ar	03:08	--	--	03:08	03:08	--	--	03:08
Ott/Hull CBD	Ar	04:02	03:58	--	04:02	03:54	03:50	--	03:54
Ott/Hull CBD	Dp	04:07	04:03	--	04:07	03:59	03:55	--	03:59
Dummy Station	Ar	--	--	--	--	--	--	--	--
Kingston	Ar	04:57	--	--	04:57	04:40	--	--	04:40
East Toronto	Ar	05:10	--	--	05:10	05:41	--	--	05:41
Toronto	Ar	06:25	06:13	06:05	06:25	05:58	04:48	02:34	05:56
Toronto	Dp	06:37	06:25	06:17	06:30	06:06	05:00	02:46	06:01
Pearson	Ar	06:49	--	--	06:42	06:19	--	--	06:12
Kitchener	Ar	07:13	--	--	07:06	06:40	--	--	06:33
London	Ar	07:46	--	--	07:39	07:07	--	--	07:00
Windsor	Ar	08:46	08:21	08:13	08:29	07:57	06:33	04:19	07:50

Route "200 existing" from Windsor to just west of London;
 then "300 new" through Pearson to Toronto Union.
 "200 existing" from Toronto to just east of Napanee;
 then "300 existing" through Kingston to Ottawa;
 "200 existing" from Ottawa through Dorval to Montreal (Central).
 "200 existing" from Montreal to Quebec.

Local Stops at all stations; change trains at Toronto and/or Central.
Express Stop only at Ott/Hull; change trains at Toronto and/or Montreal (Central).
SuperEx No stops (bypass Ott/Hull station); change trains at Toronto and/or Montreal.
Through Stops at all stations; no need to change trains; limited Toronto/Montreal dwell time.

Note All Eastbound departures from Toronto assumed to be 3h00
 All Westbound departures anchored at 3h00 from Montreal
 A uniform 12 minute connection allowance has been made in Toronto/Montreal.

Trains constrained to 200 kph or 250 kph on 300 kph track.

Travel times from TORONTO

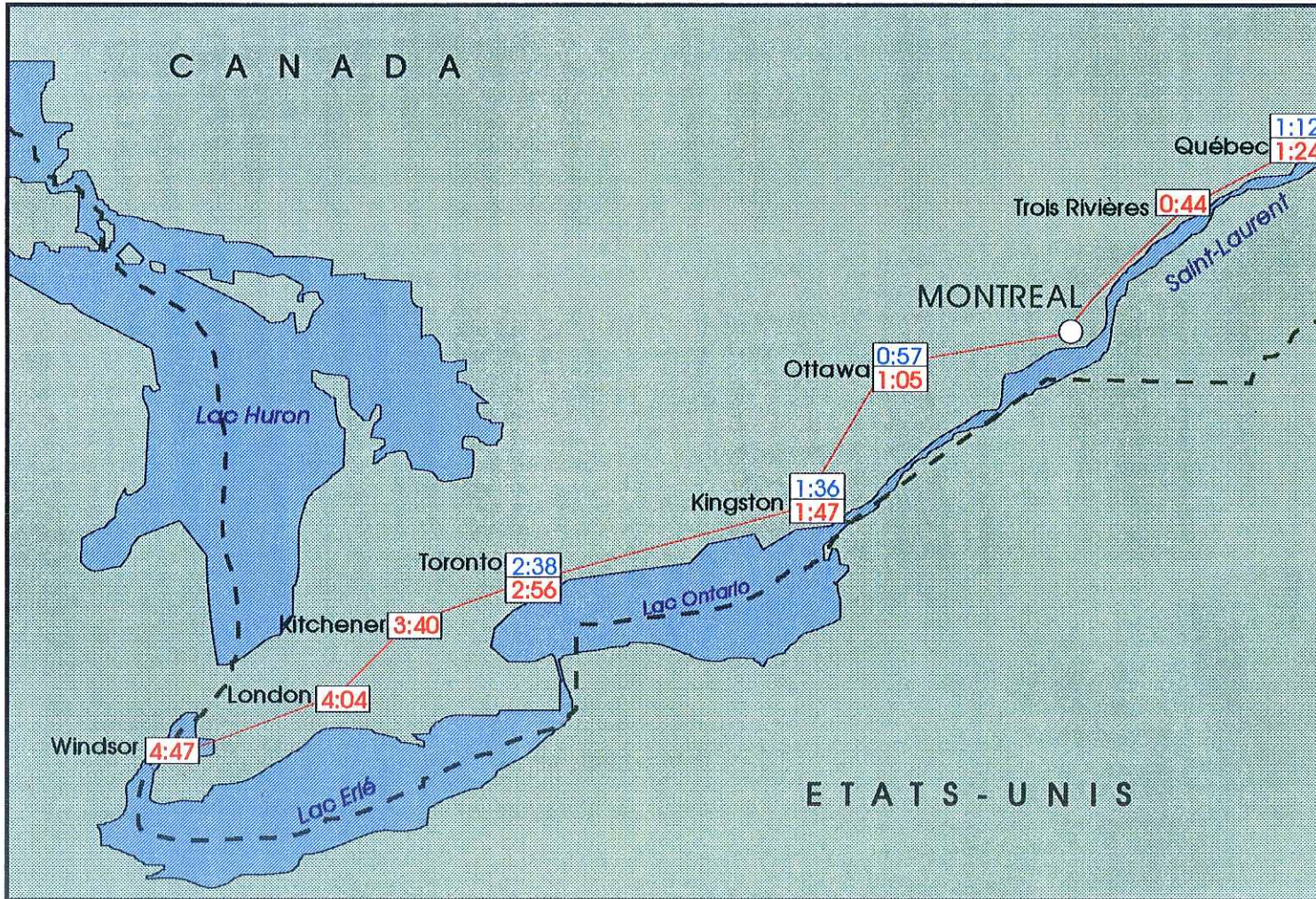
- 300 kph option -



Express Train
Local train

Travel times from MONTREAL

- 300 kph option -



Express Train
Local train

Timetables - 300 kph - Base runs

Québec - Montréal

16 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
101	06:20	07:32	01:12	
102	07:20	08:44	01:24	*
103	08:20	09:32	01:12	
104	09:20	10:44	01:24	
105	10:20	11:32	01:12	
106	11:20	12:44	01:24	
107	12:20	13:32	01:12	
108	13:20	14:44	01:24	
109	14:20	15:32	01:12	
110	15:20	16:44	01:24	*
111	16:20	17:32	01:12	*
112	17:20	18:44	01:24	*
113	18:20	19:32	01:12	
114	19:20	20:44	01:24	
115	20:20	21:32	01:12	
116	21:20	22:44	01:24	

Montréal-Ottawa

16 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
201	06:00	07:05	01:05	
203	07:00	08:05	01:05	*
101	07:44	08:41	00:57	*
102	08:56	10:01	01:05	*
103	09:44	10:41	00:57	*
104	10:56	12:01	01:05	
105	11:44	12:41	00:57	*
106	12:56	14:01	01:05	*
107	13:44	14:41	00:57	
108	14:56	16:01	01:05	*
109	15:44	16:41	00:57	*
110	16:56	18:01	01:05	*
111	17:44	18:41	00:57	*
112	18:56	20:01	01:05	
113	19:44	20:41	00:57	
114	20:56	22:01	01:05	

Timetables - 300 kph - Base runs

Montréal-Toronto

20 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
201	06:00	08:56	02:56	
202	06:30	09:02	02:32	
203	07:00	09:56	02:56	*
101	07:44	10:22	02:38	*
204	08:00	10:32	02:32	
102	08:56	11:52	02:56	*
103	09:44	12:22	02:38	*
104	10:56	13:52	02:56	
105	11:44	14:22	02:38	*
106	12:56	15:52	02:56	*
107	13:44	16:32	02:48	
108	14:56	17:52	02:56	*
109	15:44	18:32	02:48	*
110	16:56	19:52	02:56	*
205	17:25	19:57	02:32	
111	17:44	20:32	02:48	*
206	18:10	20:42	02:32	
112	18:56	21:52	02:56	
113	19:44	22:22	02:38	
114	20:56	23:52	02:56	

Ottawa-Kingston

12 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
201	07:10	07:47	00:37	
203	08:10	08:47	00:37	*
102	10:06	10:43	00:37	*
104	12:06	12:43	00:37	
106	14:06	14:43	00:37	*
107	14:46	15:23	00:37	
108	16:06	16:43	00:37	*
109	16:46	17:23	00:37	*
110	18:06	18:43	00:37	*
111	18:46	19:23	00:37	*
112	20:06	20:43	00:37	
114	22:06	22:43	00:37	

Timetables - 300 kph - Base runs

Ottawa-Toronto

18 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
208	06:10	07:46	01:36	
201	07:10	08:56	01:46	
203	08:10	09:56	01:46	*
101	08:46	10:22	01:36	*
102	10:06	11:52	01:46	*
103	10:46	12:22	01:36	*
104	12:06	13:52	01:46	
105	12:46	14:22	01:36	*
106	14:06	15:52	01:46	*
107	14:46	16:32	01:46	
108	16:06	17:52	01:46	*
109	16:46	18:32	01:46	*
207	17:25	19:01	01:36	
110	18:06	19:52	01:46	*
111	18:46	20:32	01:46	*
112	20:06	21:52	01:46	
113	20:46	22:22	01:36	
114	22:06	23:52	01:46	

Kingston-Toronto

12 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
201	07:49	08:56	01:07	
203	08:49	09:56	01:07	*
102	10:45	11:52	01:07	*
104	12:45	13:52	01:07	
106	14:45	15:52	01:07	*
107	15:25	16:32	01:07	
108	16:45	17:52	01:07	*
109	17:25	18:32	01:07	*
110	18:45	19:52	01:07	*
111	19:25	20:32	01:07	*
112	20:45	21:52	01:07	
114	22:45	23:52	01:07	

Timetables - 300 kph - Base runs

Toronto-London

12 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
301	07:08	07:54	00:46	
305	07:38	08:34	00:56	
302	08:08	09:04	00:56	*
201	09:08	10:04	00:56	
203	10:08	11:04	00:56	
102	12:04	13:00	00:56	
104	14:04	15:00	00:56	
106	16:04	17:00	00:56	*
303	17:04	17:50	00:46	*
108	18:04	19:00	00:56	
304	19:04	20:00	00:56	
110	20:04	21:00	00:56	

Toronto-Windsor

12 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
301	07:08	08:37	01:29	
305	07:38	09:17	01:39	
302	08:08	09:47	01:39	*
201	09:08	10:47	01:39	
203	10:08	11:47	01:39	
102	12:04	13:43	01:39	
104	14:04	15:43	01:39	
106	16:04	17:43	01:39	*
303	17:04	18:33	01:29	*
108	18:04	19:43	01:39	
304	19:04	20:43	01:39	
110	20:04	21:43	01:39	

Timetables - 300 kph - Base runs

London-Windsor

12 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
301	07:56	08:37	00:41	
305	08:36	09:17	00:41	
302	09:06	09:47	00:41	*
201	10:06	10:47	00:41	
203	11:06	11:47	00:41	
102	13:02	13:43	00:41	
104	15:02	15:43	00:41	
106	17:02	17:43	00:41	*
303	17:52	18:33	00:41	*
108	19:02	19:43	00:41	
304	20:02	20:43	00:41	
110	21:02	21:43	00:41	

Travel times from TORONTO

- 200 kph option -

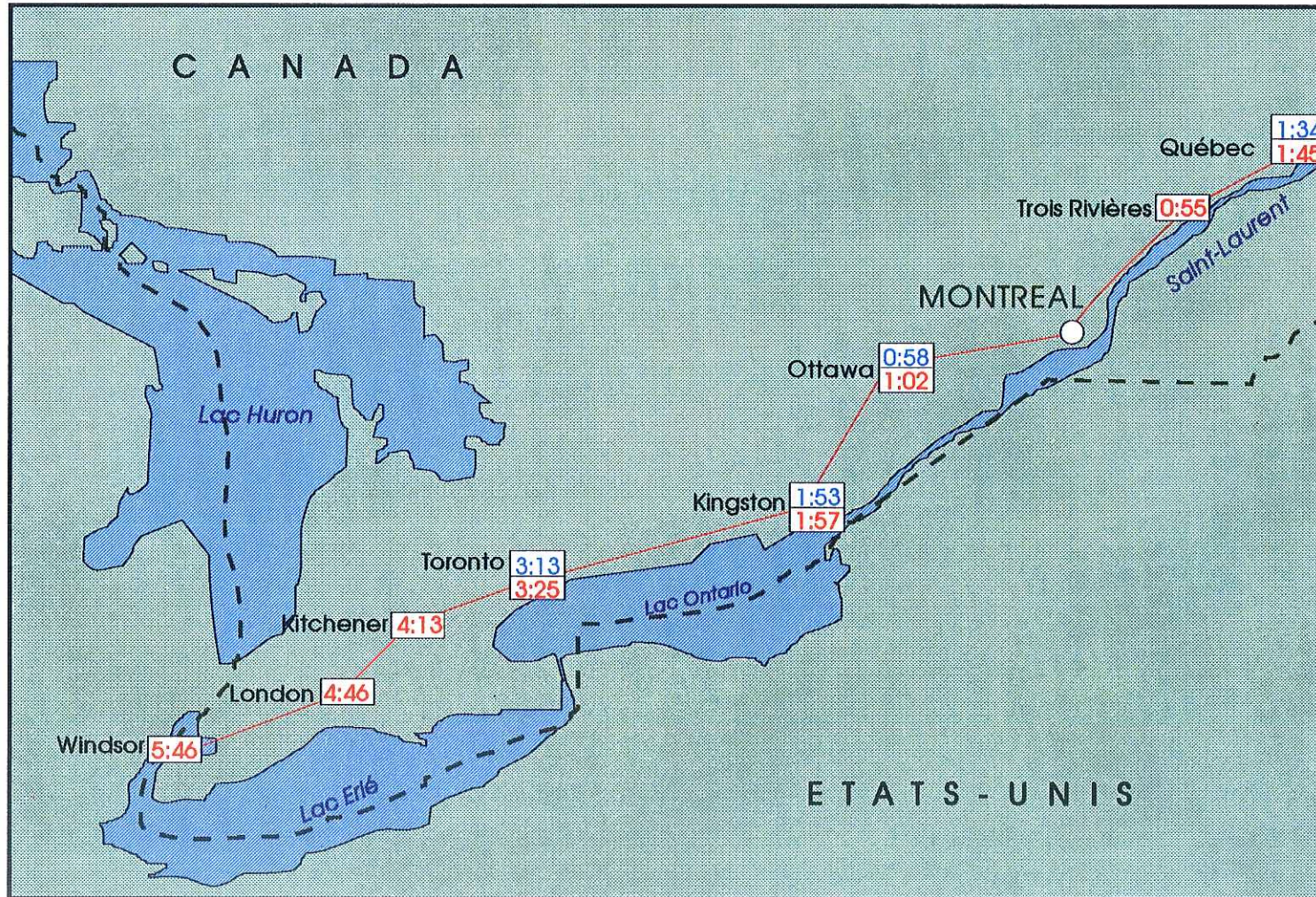


Express Train

Local train

Travel times from MONTREAL

- 200 kph option -



Express Train
Local train

Timetables - 200 kph - Base runs

Québec - Montréal

11 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
101	06:30	08:04	01:34	
102	07:30	09:15	01:45	*
103	08:30	10:04	01:34	
104	10:30	12:15	01:45	
105	12:30	14:04	01:34	
106	13:30	15:15	01:45	
107	14:30	16:15	01:45	
108	15:30	17:15	01:45	*
109	16:30	18:04	01:34	*
110	17:30	19:15	01:45	*
111	18:30	20:04	01:34	

Montréal-Ottawa

13 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
201	06:16	07:18	01:02	
202	07:16	08:18	01:02	*
101	08:16	09:18	01:02	*
102	09:27	10:29	01:02	*
205	10:16	11:14	00:58	*
104	12:27	13:29	01:02	*
207	13:30	14:28	00:58	*
106	15:27	16:29	01:02	*
107	16:27	17:29	01:02	*
108	17:27	18:29	01:02	*
206	18:30	19:28	00:58	*
110	19:27	20:29	01:02	
111	20:16	21:18	01:02	

Timetables - 200 kph - Base runs

Montréal-Toronto

13 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
201	06:16	09:41	03:25	
202	07:16	10:41	03:25	*
101	08:16	11:41	03:25	*
102	09:27	12:52	03:25	*
205	10:16	13:29	03:13	*
104	12:27	15:52	03:25	*
207	13:30	16:43	03:13	*
106	15:27	18:52	03:25	*
107	16:27	19:52	03:25	*
108	17:27	20:52	03:25	*
206	18:30	21:43	03:13	*
110	19:27	22:52	03:25	
111	20:16	23:41	03:25	

Ottawa-Kingston

10 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
201	07:23	08:13	00:50	
202	08:23	09:13	00:50	*
101	09:23	10:13	00:50	*
102	10:34	11:24	00:50	*
104	13:34	14:24	00:50	*
106	16:34	17:24	00:50	*
107	17:34	18:24	00:50	*
108	18:34	19:24	00:50	*
110	20:34	21:24	00:50	
111	21:23	22:13	00:50	

Timetables - 200 kph - Base runs

Ottawa-Toronto

13 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
201	07:23	09:41	02:18	
202	08:23	10:41	02:18	*
101	09:23	11:41	02:18	*
102	10:34	12:52	02:18	*
205	11:19	13:29	02:10	*
104	13:34	15:52	02:18	*
207	14:33	16:43	02:10	*
106	16:34	18:52	02:18	*
107	17:34	19:52	02:18	*
108	18:34	20:52	02:18	*
206	19:33	21:43	02:10	*
110	20:34	22:52	02:18	
111	21:23	23:41	02:18	

Kingston-Toronto

10 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
201	08:15	09:41	01:26	
202	09:15	10:41	01:26	*
101	10:15	11:41	01:26	*
102	11:26	12:52	01:26	*
104	14:26	15:52	01:26	*
106	17:26	18:52	01:26	*
107	18:26	19:52	01:26	*
108	19:26	20:52	01:26	*
110	21:26	22:52	01:26	
111	22:15	23:41	01:26	

Timetables - 200 kph - Base runs

Toronto-London

10 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
301	06:00	07:00	01:00	
302	07:00	08:09	01:09	*
303	08:00	09:09	01:09	*
201	09:53	11:02	01:09	
202	10:53	12:02	01:09	
102	13:04	14:13	01:09	
104	16:04	17:13	01:09	*
207	16:55	18:04	01:09	*
304	17:30	18:30	01:00	
106	19:04	20:13	01:09	

Toronto-Windsor

10 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
301	06:00	08:00	02:00	
302	07:00	09:09	02:09	*
303	08:00	10:09	02:09	*
201	09:53	12:02	02:09	
202	10:53	13:02	02:09	
102	13:04	15:13	02:09	
104	16:04	18:13	02:09	*
207	16:55	19:04	02:09	*
304	17:30	19:30	02:00	
106	19:04	21:13	02:09	

Timetables - 200 kph - Base runs

London-Windsor

10 frequencies

Train number	Departure	Arrival	Travel time	Double set
301	07:02	08:00	00:58	
302	08:11	09:09	00:58	*
303	09:11	10:09	00:58	*
201	11:04	12:02	00:58	
202	12:04	13:02	00:58	
102	14:15	15:13	00:58	
104	17:15	18:13	00:58	*
207	18:06	19:04	00:58	*
304	18:32	19:30	00:58	
106	20:15	21:13	00:58	

2. CARACTERISTIQUES DES MODES CONCURENTS

Les données concernant les modes concurrents résultent directement des enquêtes. L'offre de transport en 1992 est décrite au chapitre 3.

Pour les années 2005 et 2025, des hypothèses concernant les prix, fréquences, temps et prix d'accès, prises par IBI, sont les suivantes:

	2005	2025
AIR		
Fréquence	pas de changement	pas de changement
Temps de parcours	pas de changement	pas de changement
Tarif	pas de changement	110% du tarif 1992
Temps Access+Egress	pas de changement	pas de changement
Terminal processing Times	pas de changement	+ 15 à 20 mn à Pearson
CONVENTIONAL RAIL		
Fréquence	pas de changement	pas de changement
Temps de parcours	90% du temps 1992	90% du temps 1992
Tarif	pas de changement	pas de changement
Temps Access+Egress	pas de changement	pas de changement
Terminal processing Times	pas de changement	pas de changement
BUS		
Fréquence	pas de changement	pas de changement
Temps de parcours	changements pour quelques O/D	changements pour quelques O/D
Tarif	95% du prix 1992	100% du prix 1992
Temps Access+Egress	pas de changement	pas de changement
Terminal processing Times	pas de changement	pas de changement
AUTOMOBILE		
Temps de parcours	changements pour quelques O/D	changements pour quelques O/D
Tarif	100% du prix 1992	115% du prix 1992

PRIX DES MODES CONCURRENTS POUR 2005

	AIR		RAIL		BUS		CAR	
	Bus	Non-B	Bus	Non-B	Bus	Non-B	Bus	Non-B
QUEBEC - TROIS RIVIERES	na	na	na	na	19	19	29	6
QUEBEC - MONTREAL	206	144	54	41	28,5	27,55	58	11
QUEBEC - OTTAWA	228	245	78	55	42,75	41,8	101	18
QUEBEC - TORONTO	276	198	109	76	57	57	176	31
TROIS RIVIERES - MONTREAL	na	na	na	na	19	19	29	6
TROIS RIVIERES - OTTAWA	na	na	na	na	37,05	37,05	72	13
TROIS RIVIERES - TORONTO	na	na	na	na	52,25	52,25	147	25
MONTREAL - OTTAWA	210	147	43	26	19,95	24,7	46	9
MONTREAL - KINGSTON	157	94	44	34	30,4	30,4	64	12
MONTREAL - TORONTO	175	119	85	64	48,45	46,55	122	22
MONTREAL - KITCHENER	na	na	100	70	51,3	51,3	138	24
MONTREAL - LONDON	235	150	106	74	60,8	60,8	155	27
MONTREAL - WINDSOR	233	203	116	81	81,7	81,7	195	34
OTTAWA - KINGSTON	na	na	31	23	20,9	21,85	41	8
OTTAWA - TORONTO	193	143	72	57	47,5	39,9	100	18
OTTAWA - KITCHENER	na	na	93	65	55,1	55,1	116	21
OTTAWA - LONDON	222	143	99	69	62,7	62,7	133	23
OTTAWA - WINDSOR	294	254	103	72	66,5	66,5	174	30
KINGSTON - TORONTO	203	142	46	41	27,55	27,55	59	10
KINGSTON - KITCHENER	na	na	67	47	35,15	35,15	75	13
KINGSTON - LONDON	287	173	71	50	44,65	44,65	92	16
KINGSTON - WINDSOR	na	na	84	59	54,15	54,15	133	23
TORONTO - KITCHENER	na	na	21	15	14,25	14,25	26	5
TORONTO - LONDON	108	121	38	26	19,95	23,75	43	8
TORONTO - WINDSOR	177	111	56	43	38	38	82	14
KITCHENER - LONDON	na	na	20	14	18,05	18,05	21	4
KITCHENER - WINDSOR	na	na	43	30	28,5	28,5	61	10
LONDON - WINDSOR	na	na	30	21	19	19	41	7

PRIX DES MODES CONCURRENTS POUR 2025

	AIR		RAIL		BUS		CAR	
	Bus	Non-B	Bus	Non-B	Bus	Non-B	Bus	Non-B
QUEBEC - TROIS RIVIERES	na	na	na	na	20	20	33,35	6,9
QUEBEC - MONTREAL	226,6	158,4	54	41	30	29	66,7	12,65
QUEBEC - OTTAWA	250,8	269,5	78	55	45	44	116,15	20,7
QUEBEC - TORONTO	303,6	217,8	109	76	60	60	202,4	35,65
TROIS RIVIERES - MONTREAL	na	na	na	na	20	20	33,35	6,9
TROIS RIVIERES - OTTAWA	na	na	na	na	39	39	82,8	14,95
TROIS RIVIERES - TORONTO	na	na	na	na	55	55	169,05	28,75
MONTREAL - OTTAWA	231	161,7	43	26	21	26	52,9	10,35
MONTREAL - KINGSTON	172,7	103,4	44	34	32	32	73,6	13,8
MONTREAL - TORONTO	192,5	130,9	85	64	51	49	140,3	25,3
MONTREAL - KITCHENER	na	na	100	70	54	54	158,7	27,6
MONTREAL - LONDON	258,5	165	106	74	64	64	178,25	31,05
MONTREAL - WINDSOR	256,3	223,3	116	81	86	86	224,25	39,1
OTTAWA - KINGSTON	na	na	31	23	22	23	47,15	9,2
OTTAWA - TORONTO	212,3	157,3	72	57	50	42	115	20,7
OTTAWA - KITCHENER	na	na	93	65	58	58	133,4	24,15
OTTAWA - LONDON	244,2	157,3	99	69	66	66	152,95	26,45
OTTAWA - WINDSOR	323,4	279,4	103	72	70	70	200,1	34,5
KINGSTON - TORONTO	223,3	156,2	46	41	29	29	67,85	11,5
KINGSTON - KITCHENER	na	na	67	47	37	37	86,25	14,95
KINGSTON - LONDON	315,7	190,3	71	50	47	47	105,8	18,4
KINGSTON - WINDSOR	na	na	84	59	57	57	152,95	26,45
TORONTO - KITCHENER	na	na	21	15	15	15	29,9	5,75
TORONTO - LONDON	118,8	133,1	38	26	21	25	49,45	9,2
TORONTO - WINDSOR	194,7	122,1	56	43	40	40	94,3	16,1
KITCHENER - LONDON	na	na	20	14	19	19	24,15	4,6
KITCHENER - WINDSOR	na	na	43	30	30	30	70,15	11,5
LONDON - WINDSOR	na	na	30	21	20	20	47,15	8,05

**Temps de trajet par O/D et par mode de transport
Pour les années 2005 et 2025**

en minutes

	Temps de trajet moyen par le mode principal				Temps access+egress		
	AIR	RAIL	BUS	AUTO	AIR	RAIL	BUS
QUEBEC - TROIS RIVIERES	na	na	125	101	na	na	39
QUEBEC - MONTREAL	47	175	183	193	71	58	59
QUEBEC - OTTAWA	98	354	343	330	68	50	57
QUEBEC - TORONTO	120	511	650	550	75	61	65
TROIS RIVIERES - MONTREAL	na	na	110	100	na	na	48
TROIS RIVIERES - OTTAWA	na	na	300	237	na	na	46
TROIS RIVIERES - TORONTO	na	na	595	457	na	na	55
MONTREAL - OTTAWA	35	119	140	143	71	63	66
MONTREAL - KINGSTON	43	145	206	212	63	59	59
MONTREAL - TORONTO	75	270	398	380	78	73	75
MONTREAL - KITCHENER	na	477	546	434	na	68	61
MONTREAL - LONDON	167	500	637	497	72	59	62
MONTREAL - WINDSOR	198	631	806	608	78	81	66
OTTAWA - KINGSTON	na	113	122	160	59	52	57
OTTAWA - TORONTO	61	245	288	330	74	66	73
OTTAWA - KITCHENER	na	430	421	357	na	61	59
OTTAWA - LONDON	128	449	475	405	68	52	60
OTTAWA - WINDSOR	189	575	674	534	75	74	64
KINGSTON - TORONTO	55	123	185	194	66	62	66
KINGSTON - KITCHENER	na	311	365	248	na	57	52
KINGSTON - LONDON	158	329	395	296	60	48	53
KINGSTON - WINDSOR	na	388	585	425	67	70	57
TORONTO - KITCHENER	na	91	106	86	na	71	68
TORONTO - LONDON	40	128	142	134	75	62	68
TORONTO - WINDSOR	70	250	309	260	82	84	722
KITCHENER - LONDON	na	75	122	83	na	57	55
KITCHENER - WINDSOR	na	222	289	209	na	79	59
LONDON - WINDSOR	na	112	142	137	76	70	59

3. RESULTATS DES PREVISIONS FINALES

Deux séries de prévisions finales ont été menées:

- dans la première, purement indicative et nommée "test runs", les prix business et non-business ont été imposés afin de faciliter les comparaisons des résultats entre Consultants,
- dans la seconde série, appelée "Base runs", les prix du HSR ont été optimisés.

Les résultats de ces différents jeux de prévisions sont les suivants:

TEST RUNS

Scénario	Année	Descriptif	Fréquences	Prévision de Voyageurs en milliers	Prévision de Recettes en millions de can\$
300 KPH	2005	Full Corridor	Imposées	13663	991.247
200 KPH	2005	Full Corridor	Imposées	10115	722.832

BASE RUNS

Scénario	Année	Descriptif	Fréquences	Prévision de Voyageurs en milliers	Prévision de Recettes en millions de can\$
300 KPH	2005	Full Corridor	Optimisées	12651	935.702
200 KPH	2005	Full Corridor	Optimisées	9603	653.695
300 KPH	2005	Québec-toronto Segment	Optimisées	9235	770.014
200 KPH	2005	Québec-toronto Segment	Optimisées	6914	531.398
300 KPH	2005	Montréal-Toronto Segment	Optimisées	6722	578.556
200 KPH	2005	Montréal-Toronto Segment	Optimisées	4976	401.136
300 KPH	2025	Full Corridor	Optimisées	21522	1664.951
200 KPH	2025	Full Corridor	Optimisées	15621	1114.044
300 KPH	2025	Québec-toronto Segment	Optimisées	15795	1373.813
200 KPH	2025	Québec-toronto Segment	Optimisées	11345	911.616
300 KPH	2025	Montréal-Toronto Segment	Optimisées	11656	1037.026
200 KPH	2025	Montréal-Toronto Segment	Optimisées	8200	693.021

La prévision de trafic à 300 KPH s'élève à 12.6 millions de voyageurs, avec une croissance annuelle de 2.69 % de 2005 à 2025.

A 200 KPH, le HSR est beaucoup moins performant et n'attire que 9.6 millions de voyageurs, avec une croissance annuelle de 2.46 % de 2005 à 2025.

Les prévisions à 300 KPH sont en réalité très conservatrices puisque les possibilités offertes par le HSR ne sont pas exploitées au maximum:

- d'abord, le nombre d'arrêts prévu ne permet pas de faire de la "grande vitesse" sur de longs parcours;
- par ailleurs, le tracé du 300 KPH allonge le parcours en comparaison du 200 KPH, et fait perdre une partie de l'économie de temps réalisée par la vitesse.

La prévision de trafic à 300 KPH s'élève à 12.6 millions de voyageurs, avec une croissance annuelle de 2.69 % de 2005 à 2025.

A 200 KPH, le HSR est beaucoup moins performant et n'attire que 9.6 millions de voyageurs, avec une croissance annuelle de 2.46 % de 2005 à 2025.

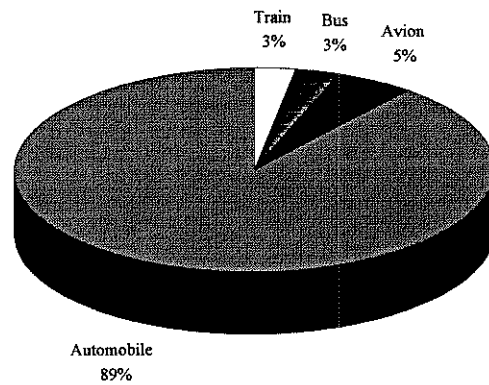
Les prévisions à 300 KPH sont en réalité très conservatrices puisque les possibilités offertes par le HSR ne sont pas exploitées au maximum:

- d'abord, le nombre d'arrêts prévu ne permet pas de faire de la "grande vitesse" sur de longs parcours;
- par ailleurs, le tracé du 300 KPH allonge le parcours en comparaison du 200 KPH, et fait perdre une partie de l'économie de temps réalisée par la vitesse.

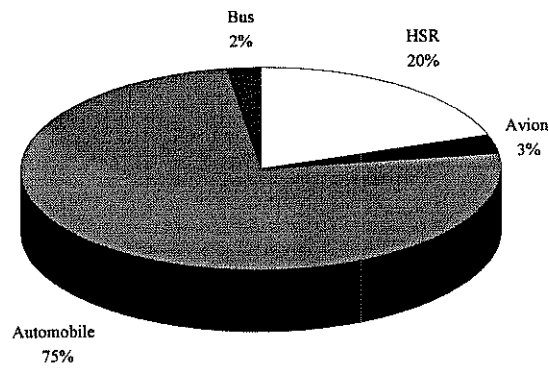
Notons que les prévisions finales sont légèrement inférieures aux "Test runs" essentiellement parce que certaines fréquences, jugées trop élevées et non optimales par rapport à l'ensemble du plan d'exploitation ont été diminuées, entraînant la baisse du trafic et des recettes sur certaines origines-destinations.

Au point de vue du marché global, le HSR obtient, en 2005, une part de marché, -sur les seules origines-destinations où il est pertinent- de 20 % à 300 KPH et de 15% à 200 KPH .

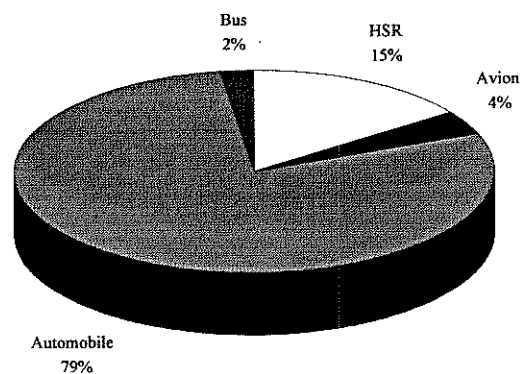
Parts de marché en situation de référence



Parts de marché en situation avec HSR à 300 KPH



Parts de marché en situation avec HSR à 200 KPH



L'origine du trafic HSR, pour le 300 et le 200 KPH, est la suivante:

Scénarios	Origine du trafic HSR	Non-Business	Business	Total
300 KPH	% de trafic détourné de:			
	- avion	87	29	37
	- train classique	82	81	81
	- autocar	32	21	29
	- automobile	11	8	10
	% total détourné	14	15	15
	% de trafic induit	5	11	6
200 KPH	% de trafic détourné de:			
	- avion	56	21	26
	- train classique	78	78	78
	- autocar	28	17	26
	- automobile	9	6	9
	% total détourné	12	12	12
	% de trafic induit	3	6	4

L'exercice des prévisions montre que l'avion reste souvent le mode le plus rapide et donc, le plus prisé des voyageurs "Business". C'est pourquoi, le HSR ne détourne globalement que 29% de ces voyageurs.

300 KPH n'est pas encore la vitesse optimale et il faut sans doute viser des performances plus grandes ou réserver la possibilité dans l'avenir d'accroître la vitesse par un tracé de la ligne suffisamment rectiligne, pour attirer définitivement le trafic "Business" qui sélectionne les modes de transport plus sur le temps de trajet que sur le prix (le billet étant souvent payé d'ailleurs par l'employeur).

Les résultats des prévisions à 300 et 200 KPH en 2005 sur quelques origines-destinations sont les suivants:

Origine-destination	(deux sens confondus)	300 KPH	200 KPH
MONTREAL- TORONTO	Prévision de trafic (en millions de voyageurs)	1.992	1.308
	% de trafic détourné de:		
	- avion	33	26
	- train classique	83	77
	- autocar	40	31
	- automobile	16	8
	% total détourné	32	25
% de trafic induit	19	8	
QUEBEC-MONTREAL	Prévision de trafic (en millions de voyageurs)	1.809	1.447
	% de trafic détourné de:		
	- avion	57	33
	- train classique	99	96
	- autocar	29	25
	- automobile	17	13
	% total détourné	19	15
% de trafic induit	2	1	

Origine-destination	(deux sens confondus)	300 KPH	200 KPH
OTTAWA-TORONTO	Prévision de trafic (en millions de voyageurs)	1.753	1.193
	% de trafic détourné de:		
	- avion	37	23
	- train classique	73	72
	- autocar	60	50
	- automobile	23	19
	% total détourné	31	24
% de trafic induit	18	9	
TORONTO-LONDON	Prévision de trafic (en millions de voyageurs)	1.205	0.994
	% de trafic détourné de:		
	- avion	63	55
	- train classique	79	75
	- autocar	27	27
	- automobile	12	10
	% total détourné	15	13
% de trafic induit	6	4	

Pour des distances moyennes (inférieures à 500 km), le HSR est un fort compétiteur de l'avion et détourne une part importante de son trafic (exemples: Québec-Montréal, Toronto-London...), mais sans le toucher dramatiquement.

Sur Montréal-Toronto, le HSR détourne le tiers du trafic aérien. Ce taux reste prudent puisque le HSR n'exploite pas encore véritablement la très grande vitesse. L'écart constaté entre le HSR à 300 KPH et le HSR à 200 KPH qui correspond à 35 minutes de différence est cohérent avec l'écart constaté entre le HSR à 200 KPH et le meilleur train actuel de Via Rail qui est de 47 minutes.

Le détail des prévisions de trafic par origine-destination, par mode de transport et par motif de voyage figurent dans les tableaux ci-après.

CONCLUSIONS

1. Ces prévisions de trafic attribuent au HSR aux alentours de 10 % du marché total tous modes, tous motifs, toutes origines-destinations confondues, et à peu près le quart du marché total vraiment concerné par le projet. Par rapport aux résultats en parts de marché atteints dans d'autres corridors, les prévisions paraissent conservatrices et s'expliquent sans doute par une situation de référence caractérisée par un très fort attachement à l'automobile.
2. Le HSR à 300 KPH attire 25% de la clientèle supplémentaire par rapport au HSR à 200 KPH. Cet écart ne paraît pas très élevé si l'on considère que le trafic de ce futur train concerne des origines-destinations à moyenne distance (avec un temps de parcours inférieur à 3 heures), fortement concurrencées par l'avion et où l'élasticité du trafic au temps devrait être forte.
3. Le trafic du HSR est très sensible à la fréquence. Ceci est le résultat d'une concurrence par le haut (avion) elle-même basée sur une stratégie de fréquence et par le bas (voiture) dont la caractéristique est d'être "infiniment fréquente".
4. Le HSR devient sur le marché le mode collectif dominant, alors qu'en situation de référence, l'avion tenait ce rôle. Similairement, il tire de cette position un avantage en croissance plus rapide que celle de la mobilité totale. Ceci s'explique par l'accroissement des valeurs du temps qui favorise les modes rapides. Cette croissance est logiquement plus forte pour le HSR à 300 KPH que pour le HSR à 200 KPH.

CONCLUSIONS

1. Ces prévisions de trafic attribuent au HSR aux alentours de 10 % du marché total tous modes, tous motifs, toutes origines-destinations confondues, et à peu près le quart du marché total vraiment concerné par le projet. Par rapport aux résultats en parts de marché atteints dans d'autres corridors, les prévisions paraissent conservatrices et s'expliquent sans doute par une situation de référence caractérisée par un très fort attachement à l'automobile.
2. Le HSR à 300 KPH attire 25% de la clientèle supplémentaire par rapport au HSR à 200 KPH. Cet écart ne paraît pas très élevé si l'on considère que le trafic de ce futur train concerne des origines-destinations à moyenne distance (avec un temps de parcours inférieur à 3 heures), fortement concurrencées par l'avion et où l'élasticité du trafic au temps devrait être forte.
3. Le trafic du HSR est très sensible à la fréquence. Ceci est le résultat d'une concurrence par le haut (avion) elle-même basée sur une stratégie de fréquence et par le bas (voiture) dont la caractéristique est d'être "infiniment fréquente".
4. Le HSR devient sur le marché le mode collectif dominant, alors qu'en situation de référence, l'avion tenait ce rôle. Similairement, il tire de cette position un avantage en croissance plus rapide que celle de la mobilité totale. Ceci s'explique par l'accroissement des valeurs du temps qui favorise les modes rapides. Cette croissance est logiquement plus forte pour le HSR à 300 KPH que pour le HSR à 200 KPH.
5. Enfin, des différentes étapes de la prévision de trafic et de revenus ressort une grande constance des résultats qui confirme la fiabilité des modèles. En dépit d'un recalibrage des modèles à partir des données harmonisées par IBI, les prévisions finales de 12.6 millions de voyageurs à 300 KPH et de 9.6 millions de voyageurs à 200 KPH sont très proches des prévisions préliminaires qui étaient de:
 - 13.1 millions de voyageurs en juin 1993, et de 12.5 millions de voyageurs en mai 1993 à 300 KPH,
 - 9.9 millions de voyageurs en juin 1993 et de 9.6 millions de voyageurs en mai 1993 à 200 KPH.

RESULTATS DES PREVISIONS

DE TRAFIC ET DE REVENUS

BASE RUNS

300 KPH

Full Corridor

Year 2005

TRAFFIC and REVENUES**(both directions)****Full Corridor - 300 KPH - Year 2005 - Base runs**

		Traffic	Revenues	Non-business	Business	Frequency
		000's	000's can \$	Fare	Fare	
Québec	Montréal	1809	133213	68	93	16
Québec	Ottawa	163	16869	93	126	14
Québec	Toronto	234	35375	131	173	14
Trois-Rivières	Montréal	329	9908	29	46	9
Trois-Rivières	Ottawa	55	4245	73	102	8
Trois-Rivières	Toronto	40	5146	121	160	8
Montréal	Ottawa	1096	53856	40	69	16
Montréal	Kingston	146	9839	61	100	12
Montréal	Toronto	1992	231397	99	136	20
Montréal	Kitchener	34	4382	116	176	8
Montréal	London	77	11091	133	190	9
Ottawa	Kingston	596	26687	36	66	12
Ottawa	Toronto	1753	178512	91	114	18
Ottawa	Kitchener	45	5221	107	162	8
Ottawa	London	83	10751	117	158	9
Kingston	Toronto	900	50225	50	74	12
Kingston	Kitchener	29	2740	77	113	8
Kingston	London	33	3186	87	128	9
Toronto	Kitchener	381	9944	24	37	10
Toronto	London	1205	48201	36	57	12
Toronto	Windsor	571	42692	69	93	12
Kitchener	London	232	5693	21	31	10
Kitchener	Windsor	253	14421	50	72	10
London	Windsor	593	22106	32	49	12
Total		12651	935702			

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

3000P05.XLS
16/11/1993

QUEBEC-MONTREAL

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1400	409	1809									
Train	90	50	140	0	0	0	89	99%	49	99%	138	99%			
Plane	8	63	70	2	28	30	6	74%	34	55%	40	57%			
Bus	254	165	419	187	111	298	67	26%	54	33%	121	29%			
Car	6166	2042	8208	5029	1822	6851	1137	18%	219	11%	1357	17%			
Total	6518	2319	8837	6618	2371	8989	1299	20%	356	15%	1655	19%	101	53	153
	74%	26%		74%	26%								2%	2%	2%

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				112	51	163									
Train	8	1	10	0	0	0	6	79%	1	79%	8	79%			
Plane	7	40	47	3	21	24	4	61%	19	47%	23	49%			
Bus	15	5	20	7	3	10	8	52%	2	37%	9	48%			
Car	300	45	344	227	37	264	73	24%	7	17%	80	23%			
Total	329	91	420	349	113	461	91	28%	29	32%	120	29%	21	22	44
	78%	22%		76%	24%								6%	25%	10%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

3000P05.XLS
16/11/1993

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				121	113	234									
Train	19	8	26	0	0	0	17	88%	7	88%	23	88%			
Plane	17	91	108	3	52	55	15	85%	39	43%	53	49%			
Bus	5	0,5	5	2	0,3	2,0	3	63%	0,2	50%	3	62%			
Car	112	26	138	85	19	105	27	24%	7	26%	33	24%			
Total	153	125	278	211	184	395	61	40%	52	42%	113	41%	60	61	120
	55%	45%		53%	47%								39%	49%	43%

TROIS-RIVIERES/MONTREAL

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				308	21	329									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	0,8	0	0,8	0,6	0	0,6	0,2	25%	0	#####	0,2	25%			
Car	3592	627	4219	3293	621	3914	299	8%	6	1%	305	7%			
Total	3593	627	4220	3601	642	4243	300	8%	6	1%	306	7%	8	15	23
	85%	15%		85%	15%								0,2%	2%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

3000P05.XLS
16/11/1993

TROIS-RIVIERES/OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				49	7	55									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	2	12	6	1	7	4	40%	0	0%	4	32%			
Car	205	26	230	188	20	209	16	8%	5	21%	21	9%			
Total	214	28	242	243	28	271	20	9%	5	19%	25	10%	29	1	30
	88%	12%		90%	10%								13%	5%	12%

TROIS-RIVIERES/TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				31	8	40									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	8	19	27	2	13	15	5	70%	6	33%	12	44%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	74	9	83	58	8	66	16	22%	0,7	8%	17	20%			
Total	84	28	112	92	29	121	24	28%	7	25%	31	27%	8	1	9
	75%	25%		76%	24%								9%	5%	8%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

3000P05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				752	345	1096									
Train	109	105	215	0	0	0	81	74%	79	74%	160	74%			
Plane	9	44	53	0	24	24	9	95%	20	45%	29	54%			
Bus	326	93	419	229	83	312	97	30%	10	10%	107	26%			
Car	4104	983	5088	3671	901	4572	433	11%	82	8%	515	10%			
Total	4549	1225	5774	4652	1353	6005	620	14%	190	16%	810	14%	131	155	286
	79%	21%		77%	23%								3%	13%	5%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				123	24	146									
Train	21	14	35	0	0	0	16	76%	10	76%	26	76%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	3	35	18	2	20	15	45%	1	24%	15	44%			
Car	254	22	276	209	19	227	45	18%	4	16%	48	18%			
Total	307	39	346	349	44	394	76	25%	15	38%	90	26%	47	9	56
	89%	11%		89%	11%								15%	23%	16%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

300OP05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1069	923	1992									
Train	345	124	470	0	0	0	287	83%	103	83%	391	83%			
Plane	272	1480	1752	32	1140	1172	240	88%	340	23%	580	33%			
Bus	105	13	118	59	12	71	45	43%	2	12%	47	40%			
Car	1225	353	1578	1047	286	1333	177	14%	67	19%	245	16%			
Total	1947	1970	3917	2208	2361	4569	750	39%	512	26%	1262	32%	319	412	730
	50%	50%		48%	52%								16%	21%	19%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				26	8	34									
Train	4	2	6	0	0	0	4	89%	1	89%	5	89%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	100	33	133	93	28	121	7	7%	5	16%	12	9%			
Total	106	35	141	118	36	154	12	12%	7	20%	19	14%	13	1	14
	75%	25%		77%	23%								12%	4%	10%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

300OP05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				63	14	77									
Train	12	0	13	0	0	0	11	90%	0	90%	11	90%			
Plane	6	22	28	2	14	16	4	73%	8	36%	12	44%			
Bus	2	0,2	2	0	0,0	0	2	100%	0,2	100%	2	100%			
Car	99	9	107	91	3	95	7	7%	5	62%	12	12%			
Total	118	31	150	156	32	188	24	20%	14	44%	38	25%	39	0,4	40
	79%	21%		83%	17%								33%	1%	26%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				422	174	596									
Train	18	14	32	0	0	0	17	95%	13	95%	30	95%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	27	6	33	30	53%	2	25%	32	50%			
Car	894	213	1107	696	161	857	198	22%	52	25%	251	23%			
Total	969	235	1204	1144	341	1486	245	25%	67	29%	313	26%	176	107	283
	81%	19%		77%	23%								18%	46%	24%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

3000P05.XLS
16/11/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				925	828	1753									
Train	125	77	201	0	0	0	91	73%	56	73%	148	73%			
Plane	113	874	986	17	606	623	96	85%	267	31%	364	37%			
Bus	103	20	123	33	16	48	70	68%	4	21%	74	60%			
Car	1738	535	2273	1311	443	1754	427	25%	92	17%	519	23%			
Total	2078	1505	3583	2285	1892	4177	685	33%	420	28%	1105	31%	240	408	648
	58%	42%		55%	45%								12%	27%	18%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				39	7	45									
Train	3	1	4	0	0	0	3	100%	1	100%	4	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	1	5	0	0	0	4	100%	0,4	67%	5	100%			
Car	190	27	217	162	22	184	28	15%	5	18%	32	15%			
Total	197	28	225	200	29	229	35	18%	6	20%	41	18%	4	1	5
	87%	13%		87%	13%								2%	4%	2%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

3000P05.XLS
16/11/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				56	27	83									
Train	9	2	10	0	0	0	8	90%	1	90%	9	90%			
Plane	11	41	51	1	22	23	10	91%	19	46%	28	55%			
Bus	5	0	5	5	0	5	0,2	8%	0	0%	0	3%			
Car	110	25	135	91	21	112	19	17%	4	16%	23	17%			
Total	135	67	202	153	70	222	37	27%	24	36%	61	30%	19	3	22
	67%	33%		69%	31%								14%	4%	11%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				684	217	900									
Train	133	74	207	0	0	0	106	80%	59	80%	166	80%			
Plane	5	9	14	0	6	6	5	98%	3	37%	8	60%			
Bus	99	8	107	62	6	68	37	37%	1	19%	39	36%			
Car	2105	489	2595	1717	407	2123	388	18%	83	17%	471	18%			
Total	2342	580	2922	2463	635	3098	537	23%	147	25%	684	23%	147	70	217
	80%	20%		80%	20%								6%	12%	7%

3000P05.XLS
16/11/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				16	13	29									
Train	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	3	1	4	0	1	1	2	92%	0	0%	2	71%			
Car	59	43	102	56	37	93	3	6%	6	14%	9	9%			
Total	64	44	108	72	51	123	8	13%	6	14%	14	13%	8	7	15
	59%	41%		59%	41%								13%	17%	14%

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				26	7	33									
Train	6	1	7	0	0	0	5	89%	1	89%	6	89%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	100%	0	100%			
Bus	2,1	0	2	1	0	2	1	45%	0	#####	1	26%			
Car	92	20	113	80	18	98	12	13%	2	10%	14	13%			
Total	100	22	122	107	26	133	18	18%	3	14%	21	17%	8	4	12
	82%	18%		80%	20%								8%	19%	10%

3000P05.XLS
16/11/1993

TORONTO-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				320	61	381									
Train	29	4	34	0	0	0	26	90%	4	90%	30	90%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	212	26	238	206	26	232	6	3%	1	2%	7	3%			
Car	11828	3283	15111	11607	3234	14841	221	2%	49	1%	270	2%			
Total	12069	3313	15383	12133	3321	15454	254	2%	53	2%	307	2%	66	8	74
	78%	22%		79%	21%								1%	0,2%	0%

TORONTO-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				975	230	1205									
Train	142	70	211	0	0	0	111	79%	55	79%	166	79%			
Plane	11	23	34	0	12	12	11	98%	10	46%	21	63%			
Bus	142	13	156	101	12	113	42	29%	1	6%	43	27%			
Car	4068	1433	5501	3508	1351	4859	560	14%	82	6%	642	12%			
Total	4363	1538	5901	4585	1605	6190	723	17%	148	10%	872	15%	252	81	333
	74%	26%		74%	26%								6%	5%	6%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

3000P05.XLS
16/11/1993

TORONTO-WINDSOR

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				434	137	571									
Train	77	33	111	0	0	0	59	76%	25	76%	84	76%			
Plane	23	70	93	1	42	42	22	97%	28	41%	51	55%			
Bus	20	7	27	12	6	18	7	38%	1	20%	9	33%			
Car	1318	223	1540	1083	201	1284	234	18%	22	10%	256	17%			
Total	1438	333	1771	1530	386	1916	323	22%	77	23%	399	23%	111	61	172
	81%	19%		80%	20%								8%	18%	10%

KITCHENER-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				151	82	232									
Train	19	1	20	0	0	0	16	82%	0	0%	16	78%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	0,8	11	8	0,7	9	2	20%	0,1	10%	2	19%			
Car	1395	552	1946	1368	518	1886	26	2%	34	6%	60	3%			
Total	1424	554	1978	1527	600	2127	44	3%	34	6%	78	4%	106	48	154
	72%	28%		72%	28%								7%	9%	8%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

3000P05.XLS
16/11/1993

KITCHENER-WINDSOR

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				171	81	253									
Train	2	0	2	0	0	0	2	95%	0	#####	2	95%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	1	0,4	1	0	0,2	0	1	100%	0,2	50%	1	86%			
Car	277	117	394	204	79	283	73	26%	38	32%	111	28%			
Total	279	118	397	375	161	536	75	27%	38	32%	114	29%	96	43	139
	70%	30%		70%	30%								34%	36%	35%

LONDON-WINDSOR

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				409	184	593									
Train	17	11	28	0	0	0	16	96%	11	96%	26	96%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	21	0	21	17	0	17	4	17%	0	#####	4	17%			
Car	1580	687	2267	1341	626	1967	239	15%	61	9%	300	13%			
Total	1617	698	2315	1767	810	2577	259	16%	71	10%	330	14%	151	112	263
	70%	30%		69%	31%								9%	16%	11%

3000P05.XLS
16/11/1993

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005
Full Corridor - 300 KPH - Base runs

TOTAL 24 O/D PAIRS(both directions)

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				8680	3971	12651									
Train	1190	591	1781	0	0	0	974	82%	477	81%	1451	81%			
Plane	490	2774	3264	63	1980	2043	427	87%	794	29%	1221	37%			
Bus	1431	366	1797	980	287	1267	451	32%	78	21%	529	29%			
Car	41884	11820	53704	37217	10881	48098	4667	11%	939	8%	5606	10%			
Total	44995	15551	60546	46939	17119	64058	6520	14%	2287	15%	8807	15%	2160	1684	3844
	74%	26%		73%	27%								5%	11%	6%

BASE RUNS

200 KPH

Full Corridor

Year 2005

TRAFFIC and REVENUES

(both directions)

Full Corridor - 200 KPH - Year 2005 - Base runs

200OP05.XLS
22/12/1993

		Traffic	Revenues	Non-business	Business	Frequency
		000's	000's can \$	Fare	Fare	
Québec	Montréal	1447	101051	64	90	11
Québec	Ottawa	95	9428	88	124	8
Québec	Toronto	118	16621	122	172	8
Trois-Rivières	Montréal	299	7745	25	40	6
Trois-Rivières	Ottawa	53	3702	66	99	6
Trois-Rivières	Toronto	32	3503	104	150	6
Montréal	Ottawa	918	44341	40	66	13
Montréal	Kingston	118	7783	61	95	10
Montréal	Toronto	1308	146098	96	133	13
Montréal	Kitchener	27	3461	112	171	6
Montréal	London	40	5458	126	171	6
Ottawa	Kingston	479	19555	35	57	10
Ottawa	Toronto	1193	117791	89	113	13
Ottawa	Kitchener	37	4157	101	159	6
Ottawa	London	60	7334	113	144	6
Kingston	Toronto	738	40226	50	74	10
Kingston	Kitchener	17	1552	75	107	5
Kingston	London	16	1396	81	114	5
Toronto	Kitchener	329	8428	24	34	8
Toronto	London	994	38417	35	55	10
Toronto	Windsor	481	34876	68	88	10
Kitchener	London	163	3956	21	31	8
Kitchener	Windsor	204	11055	47	69	8
London	Windsor	435	15761	31	46	10
Total		9603	653695			

2000P05.XLS
16/11/1993

QUEBEC-MONTREAL

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1122	325	1447									
Train	90	50	140	0	0	0	87	96%	48	96%	134	96%			
Plane	8	63	70	4	44	48	4	51%	19	30%	23	33%			
Bus	254	165	419	192	122	314	62	24%	43	26%	105	25%			
Car	6166	2042	8208	5251	1856	7107	915	15%	186	9%	1101	13%			
Total	6518	2319	8837	6569	2347	8915	1068	16%	295	13%	1363	15%	54	30	84
	74%	26%		74%	26%								1%	1,3%	1%

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				66	29	95									
Train	8	1	10	0	0	0	6	73%	1	73%	7	73%			
Plane	6,7	40	47	6,3	27	34	0,4	5%	12	31%	13	28%			
Bus	15	5	20	9	3	12	6	42%	1	31%	8	40%			
Car	300	45	344	251	39	290	48	16%	5	12%	54	16%			
Total	329	91	420	332	99	431	61	19%	20	22%	81	19%	5	9	14
	78%	22%		77%	23%								2%	10%	3%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full corridor - 200 KPH - Base runs

2000P05.XLS
16/11/1993

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				75	43	118									
Train	19	8	26	0	0	0	17	93%	7	93%	25	93%			
Plane	17	91	108	12	69	81	5	30%	22	24%	27	25%			
Bus	5	0,5	5	3	0,4	4	2	34%	0,1	27%	2	33%			
Car	112	26	138	98	20	118	14	13%	6	23%	20	14%			
Total	153	125	278	188	133	321	38	25%	35	28%	73	26%	37	9	45
	55%	45%		59%	41%								24%	7%	16%

TROIS-RIVIERES/MONTREAL

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				282	17	299									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	0,8	0	0,8	0,6	0	0,6	0,2	25%	0	#####	0,2	25%			
Car	3592	627	4219	3312	623	3935	280	8%	4	1%	284	7%			
Total	3593	627	4220	3594	640	4235	280	8%	4	1%	285	7%	2	13	15
	85%	15%		85%	15%								0,0%	2%	0,4%

2000P05.XLS
16/11/1993

TROIS-RIVIERES/OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				46	7	53									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	2	12	7	2	9	3	29%	0	0%	3	23%			
Car	205	26	230	188	20	209	16	8%	5	21%	21	9%			
Total	214	28	242	241	29	271	19	9%	5	19%	24	10%	27	1	28
	88%	12%		89%	11%								13%	5%	12%

TROIS-RIVIERES/TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				28	4	32									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	8	19	27	7	16	23	1	15%	3	16%	4	16%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	74	9	83	58	8	66	16	22%	0,4	4%	17	20%			
Total	84	28	112	92	29	121	20	23%	3	12%	23	21%	8	1	9
	75%	25%		76%	24%								10%	3%	8%

2000P05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				626	292	918									
Train	109	105	215	0	0	0	79	72%	76	72%	155	72%			
Plane	9	44	53	1	32	33	9	92%	11	26%	20	38%			
Bus	326	93	419	233	86	319	93	28%	7	7%	100	24%			
Car	4104	983	5088	3754	909	4663	350	9%	75	8%	425	8%			
Total	4549	1225	5774	4614	1319	5933	530	12%	169	14%	699	12%	96	123	219
	79%	21%		78%	22%								2%	10%	4%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				100	18	118									
Train	21	14	35	0	0	0	16	76%	10	76%	26	76%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	2,9	35	20	2,6	23	12	38%	0,3	10%	12	36%			
Car	254	22	276	218	19	236	36	14%	4	16%	40	14%			
Total	307	39	346	338	39	377	65	21%	14	37%	79	23%	36	3	39
	89%	11%		90%	10%								12%	9%	11%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full corridor - 200 KPH - Base runs

2000P05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				755	554	1308									
Train	345	124	470	0	0	0	266	77%	96	77%	362	77%			
Plane	272	1480	1752	112	1184	1296	160	59%	295	20%	456	26%			
Bus	105	13	118	70	12	82	35	33%	2	11%	36	31%			
Car	1225	353	1578	1131	318	1449	94	8%	35	10%	129	8%			
Total	1947	1970	3917	2068	2068	4136	555	29%	427	22%	983	25%	199	126	326
	50%	50%		50%	50%								10%	6%	8%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				19	8	27									
Train	4	2	6	0	0	0	3	79%	1	79%	5	79%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	100	33	133	95	28	123	5	5%	5	16%	10	7%			
Total	106	35	141	115	35	150	10	9%	7	19%	16	11%	10	1	11
	75%	25%		76%	24%								9%	3%	8%

2000P05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				30	10	40									
Train	12	0	13	0	0	0	11	90%	0	90%	11	90%			
Plane	6	22	28	3	17	21	3	47%	5	21%	7	27%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	100%	2	100%			
Car	99	9	107	95	4	100	3	3%	4	50%	7	7%			
Total	118	31	150	129	31	160	19	16%	9	30%	28	19%	12	0,1	12
	79%	21%		80%	20%								10%	0%	8%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				352	127	479									
Train	18	14	32	0	0	0	17	93%	13	93%	29	93%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	27	6	33	30	52%	2	25%	32	49%			
Car	894	213	1107	729	167	896	165	18%	46	22%	211	19%			
Total	969	235	1204	1109	300	1408	211	22%	61	26%	272	23%	141	66	207
	81%	19%		79%	21%								15%	28%	17%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full corridor - 200 KPH - Base runs

2000P05.XLS
16/11/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				708	485	1193									
Train	125	77	201	0	0	0	90	72%	55	72%	145	72%			
Plane	113	874	986	68	693	760	45	40%	181	21%	226	23%			
Bus	103	20	123	43	17	61	59	58%	2	13%	62	50%			
Car	1738	535	2273	1355	480	1834	383	22%	55	10%	439	19%			
Total	2078	1505	3583	2174	1674	3848	577	28%	294	20%	872	24%	131	191	321
	58%	42%		56%	44%								6%	13%	9%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				30	7	37									
Train	3	1	4	0	0	0	3	97%	1	100%	4	97%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	0,6	5	0	0,2	0	4	100%	0,4	67%	5	100%			
Car	190	27	217	168	22	190	21	11%	5	17%	26	12%			
Total	197	28	225	198	29	228	28	14%	6	20%	34	15%	2	1	3
	87%	13%		87%	13%								1%	5%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRETRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full corridor - 200 KPH - Base runs

2000P05.XLS
16/11/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				42	18	60									
Train	9	2	10	0	0	0	8	90%	1	90%	9	90%			
Plane	11	41	51	2	28	30	9	84%	12	30%	21	42%			
Bus	5	0	5	5	0	5	0	0%	0	0%	0	0%			
Car	110	25	135	94	22	116	16	14%	3	11%	19	14%			
Total	135	67	202	143	68	211	33	24%	16	25%	49	24%	9	2	11
	67%	33%		68%	32%								7%	2%	5%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				601	138	738									
Train	133	74	207	0	0	0	104	79%	58	79%	162	79%			
Plane	5	9	14	2	7	9	3	67%	1	15%	5	34%			
Bus	99	7,5	107	67	7,1	74	32	33%	0,4	5%	33	31%			
Car	2105	489	2595	1744	451	2195	361	17%	38	8%	399	15%			
Total	2342	580	2922	2414	603	3017	501	21%	98	17%	599	21%	100	39	139
	80%	20%		80%	20%								4%	7%	5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full corridor - 200 KPH - Base runs

2000P05.XLS
16/11/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				10	8	17									
Train	2	0	2	0	0	0	2	92%	0	#####	2	92%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	3	1	4	1	1	2	1	46%	0	0%	1	35%			
Car	59	43	102	57	37	94	2	4%	6	13%	8	8%			
Total	64	44	108	69	46	114	5	8%	6	13%	11	10%	5	2	6
	59%	41%		60%	40%								7%	4%	6%

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				12	3	16									
Train	6	1	7	0	0	0	5	89%	1	89%	6	89%			
Plane	0	0,4	0	0	0,0	0	0	#####	0,4	100%	0,4	100%			
Bus	2,1	0	2	1,9	0	2	0,2	9%	0	#####	0,2	9%			
Car	92	20	113	85	19	104	7	8%	2	8%	9	8%			
Total	100	22	122	99	22	121	12	12%	3	14%	15	13%	0	0,4	0,4
	82%	18%		82%	18%								0%	2%	0,3%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Full corridor - 200 KPH - Base runs

2000P05.XLS
16/11/1993

TORONTO-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				275	54	329									
Train	29	4	34	0	0	0	19	63%	3	63%	21	63%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	212	26	238	208	26	234	4	2%	0	2%	4	2%			
Car	11828	3283	15111	11637	3237	14874	190	2%	46	1%	236	2%			
Total	12069	3313	15383	12121	3317	15437	213	2%	49	1%	262	2%	62	5	67
	78%	22%		79%	21%								0,5%	0,1%	0,4%

TORONTO-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				813	181	994									
Train	142	70	211	0	0	0	107	75%	53	75%	159	75%			
Plane	11	23	34	0	15	15	11	96%	7	32%	19	55%			
Bus	142	13	156	101	13	114	41	29%	0	2%	41	27%			
Car	4068	1433	5501	3597	1366	4963	471	12%	67	5%	538	10%			
Total	4363	1538	5901	4511	1575	6086	630	14%	127	8%	757	13%	183	54	237
	74%	26%		74%	26%								4%	4%	4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full corridor - 200 KPH - Base runs

2000P05.XLS
16/11/1993

TORONTO-WINDSOR

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				374	108	481									
Train	77	33	111	0	0	0	60	78%	26	78%	86	78%			
Plane	23	70	93	1	50	51	22	97%	20	28%	42	45%			
Bus	20	7	27	14	7	20	6	32%	0,9	12%	7	26%			
Car	1318	223	1540	1118	204	1321	200	15%	19	9%	219	14%			
Total	1438	333	1771	1506	368	1873	289	20%	66	20%	355	20%	85	42	126
	81%	19%		80%	20%								6%	13%	7%

KITCHENER-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				108	54	163									
Train	19	1	20	0	0	0	10	52%	0	0%	10	48%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	0,8	11	8	0,7	9	2	18%	0,1	9%	2	18%			
Car	1395	552	1946	1382	520	1902	13	1%	32	6%	44	2%			
Total	1424	554	1978	1499	575	2074	24	2%	32	6%	56	3%	84	23	106
	72%	28%		72%	28%								6%	4%	5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRETRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full corridor - 200 KPH - Base runs

2000P05.XLS
22/12/1993

KITCHENER-WINDSOR

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				139	66	204									
Train	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	0.6	0.4	1	0	0.2	0	0.6	100%	0.2	50%	0.8	80%			
Car	277	117	394	215	83	298	61	22%	34	29%	96	24%			
Total	279	118	397	354	149	503	64	23%	35	29%	98	25%	75	31	106
	70%	30%		70%	30%								27%	26%	27%

LONDON-WINDSOR

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				283	152	435									
Train	17	11	28	0	0	0	16	99%	11	99%	27	99%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	21	0	21	18	0	18	3	13%	0	#####	3	13%			
Car	1580	687	2267	1392	635	2027	188	12%	53	8%	240	11%			
Total	1617	698	2315	1693	787	2480	207	13%	63	9%	270	12%	77	88	165
	70%	30%		68%	32%								5%	13%	7%

2000P05.XLS
22/12/1993

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005
Full corridor - 200 KPH - Base runs

TOTAL 24 O/D PAIRS(both directions)

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				6897	2706	9603									
Train	1190	591	1781	0	0	0	928	78%	461	78%	1388	78%			
Plane	490	2774	3264	216	2184	2401	273	56%	590	21%	863	26%			
Bus	1431	366	1797	1029	306	1335	401	28%	61	17%	462	26%			
Car	41884	11820	53704	38027	11085	49112	3857	9%	735	6%	4592	9%			
Total	44995	15551	60546	46169	16281	62450	5460	12%	1846	12%	7305	12%	1437	860	2297
	74%	26%		74%	26%								3%	6%	4%

BASE RUNS

300 KPH

Quebec-Toronto Segment

Year 2005

TRAFFIC and REVENUES

(both directions)

Québec-Toronto Segment - 300 KPH - Year 2005 - Base runs

300QT05.XLS
16/11/1993

		Traffic	Revenues	Non-business	Business	Frequency
		000's	000's can \$	Fare	Fare	
Québec	Montréal	1809	133213	68	93	16
Québec	Ottawa	163	16869	93	126	14
Québec	Toronto	234	35375	131	173	14
Trois-Rivières	Montréal	329	9908	29	46	9
Trois-Rivières	Ottawa	55	4245	73	102	8
Trois-Rivières	Toronto	40	5146	121	160	8
Montréal	Ottawa	1096	53856	40	69	16
Montréal	Kingston	146	9839	61	100	12
Montréal	Toronto	1992	231397	99	136	20
Montréal	Kitchener	10	1233	114	157	2
Montréal	London	35	4849	125	174	5
Ottawa	Kingston	596	26687	36	66	12
Ottawa	Toronto	1753	178512	91	114	18
Ottawa	Kitchener	14	1568	106	135	2
Ottawa	London	42	5515	117	152	5
Kingston	Toronto	900	50225	50	74	12
Kingston	Kitchener	6	427	65	95	2
Kingston	London	14	1149	76	112	5
Total		9235	770014			

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment- 300 KPH - Base runs

300QT05.XLS
16/11/1993

QUEBEC-MONTREAL

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1400	409	1809									
Train	90	50	140	0	0	0	89	99%	49	99%	138	99%			
Plane	8	63	70	2	28	30	6	74%	34	55%	40	57%			
Bus	254	165	419	187	111	298	67	26%	54	33%	121	29%			
Car	6166	2042	8208	5029	1822	6851	1137	18%	219	11%	1357	17%			
Total	6518	2319	8837	6618	2371	8989	1299	20%	356	15%	1655	19%	101	53	153
	74%	26%		74%	26%								2%	2%	2%

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				112	51	163									
Train	8	1	10	0	0	0	6	79%	1	79%	8	79%			
Plane	7	40	47	3	21	24	4	61%	19	47%	23	49%			
Bus	15	5	20	7	3	10	8	52%	2	37%	9	48%			
Car	300	45	344	227	37	264	73	24%	7	17%	80	23%			
Total	329	91	420	349	113	461	91	28%	29	32%	120	29%	21	22	44
	78%	22%		76%	24%								6%	25%	10%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment- 300 KPH - Base runs

300QT05.XLS
16/11/1993

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				121	113	234									
Train	19	8	26	0	0	0	17	88%	7	88%	23	88%			
Plane	17	91	108	3	52	55	15	85%	39	43%	53	49%			
Bus	5	0,5	5	2	0,3	2,0	3	63%	0,2	50%	3	62%			
Car	112	26	138	85	19	105	27	24%	7	26%	33	24%			
Total	153	125	278	211	184	395	61	40%	52	42%	113	41%	60	61	120
	55%	45%		53%	47%								39%	49%	43%

TROIS-RIVIERES/MONTREAL

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				308	21	329									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	0,8	0	0,8	0,6	0	0,6	0,2	25%	0	#####	0,2	25%			
Car	3592	627	4219	3293	621	3914	299	8%	6	1%	305	7%			
Total	3593	627	4220	3601	642	4243	300	8%	6	1%	306	7%	8	15	23
	85%	15%		85%	15%								0,2%	2%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment- 300 KPH - Base runs

300QT05.XLS
16/11/1993

TROIS-RIVIERES/OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				49	7	55									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	2	12	6	1	7	4	40%	0	0%	4	32%			
Car	205	26	230	188	20	209	16	8%	5	21%	21	9%			
Total	214	28	242	243	28	271	20	9%	5	19%	25	10%	29	1	30
	88%	12%		90%	10%								13%	5%	12%

TROIS-RIVIERES/TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				31	8	40									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	8	19	27	2	13	15	5	70%	6	33%	12	44%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	74	9	83	58	8	66	16	22%	0,7	8%	17	20%			
Total	84	28	112	92	29	121	24	28%	7	25%	31	27%	8	1	9
	75%	25%		76%	24%								9%	5%	8%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment- 300 KPH - Base runs

300QT05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				752	345	1096									
Train	109	105	215	0	0	0	81	74%	79	74%	160	74%			
Plane	9	44	53	0	24	24	9	95%	20	45%	29	54%			
Bus	326	93	419	229	83	312	97	30%	10	10%	107	26%			
Car	4104	983	5088	3671	901	4572	433	11%	82	8%	515	10%			
Total	4549	1225	5774	4652	1353	6005	620	14%	190	16%	810	14%	131	155	286
	79%	21%		77%	23%								3%	13%	5%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				123	24	146									
Train	21	14	35	0	0	0	16	76%	10	76%	26	76%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	3	35	18	2	20	15	45%	1	24%	15	44%			
Car	254	22	276	209	19	227	45	18%	4	16%	48	18%			
Total	307	39	346	349	44	394	76	25%	15	38%	90	26%	47	9	56
	89%	11%		89%	11%								15%	23%	16%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment- 300 KPH - Base runs

300QT05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1069	923	1992									
Train	345	124	470	0	0	0	287	83%	103	83%	391	83%			
Plane	272	1480	1752	32	1140	1172	240	88%	340	23%	580	33%			
Bus	105	13	118	59	12	71	45	43%	2	12%	47	40%			
Car	1225	353	1578	1047	286	1333	177	14%	67	19%	245	16%			
Total	1947	1970	3917	2208	2361	4569	750	39%	512	26%	1262	32%	319	412	730
	50%	50%		48%	52%								16%	21%	19%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				7	3	10									
Train	4	2	6	0	0	0	3	75%	1	75%	4	75%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	100	33	133	98	33	131	2	2%	0,5	1%	2	2%			
Total	106	35	141	105	35	141	7	6%	2	5%	8	6%	1	1	2
	75%	25%		75%	25%								0%	3%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment- 300 KPH - Base runs

300QT05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				27	9	35									
Train	12	0	13	0	0	0	11	90%	0	90%	11	90%			
Plane	6	22	28	3	18	21	3	45%	4	18%	7	24%			
Bus	2	0,2	2	0	0,0	0	2	100%	0,2	100%	2	100%			
Car	99	9	107	96	5	101	2	2%	4	46%	6	6%			
Total	118	31	150	126	31	157	18	15%	8	27%	26	18%	9	0,1	9
	79%	21%		80%	20%								8%	0%	6%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				422	174	596									
Train	18	14	32	0	0	0	17	95%	13	95%	30	95%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	27	6	33	30	53%	2	25%	32	50%			
Car	894	213	1107	696	161	857	198	22%	52	25%	251	23%			
Total	969	235	1204	1144	341	1486	245	25%	67	29%	313	26%	176	107	283
	81%	19%		77%	23%								18%	46%	24%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment- 300 KPH - Base runs

300QT05.XLS
16/11/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				925	828	1753									
Train	125	77	201	0	0	0	91	73%	56	73%	148	73%			
Plane	113	874	986	17	606	623	96	85%	267	31%	364	37%			
Bus	103	20	123	33	16	48	70	68%	4	21%	74	60%			
Car	1738	535	2273	1311	443	1754	427	25%	92	17%	519	23%			
Total	2078	1505	3583	2285	1892	4177	685	33%	420	28%	1105	31%	240	408	648
	58%	42%		55%	45%								12%	27%	18%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				9	5	14									
Train	3	1	4	0	0	0	3	96%	1	100%	4	97%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	1	5	0	0	0	4	100%	0,4	67%	5	100%			
Car	190	27	217	188	24	212	2	1%	3	12%	5	2%			
Total	197	28	225	197	28	225	9	4%	4	15%	13	6%	0,2	0,3	0,5
	87%	13%		87%	13%								0,0	0,0	0,0

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment- 300 KPH - Base runs

300QT05.XLS
16/11/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				27	16	42									
Train	9	2	10	0	0	0	8	88%	1	88%	9	88%			
Plane	11	41	51	5	30	36	5	50%	10	25%	16	30%			
Bus	5	0	5	5	0	5	0,0	0%	0	0%	0	0%			
Car	110	25	135	99	22	121	11	10%	3	11%	14	10%			
Total	135	67	202	136	68	204	24	18%	14	21%	38	19%	3	1	4
	67%	33%		67%	33%								2%	2%	2%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				684	217	900									
Train	133	74	207	0	0	0	106	80%	59	80%	166	80%			
Plane	5	9	14	0	6	6	5	98%	3	37%	8	60%			
Bus	99	8	107	62	6	68	37	37%	1	19%	39	36%			
Car	2105	489	2595	1717	407	2123	388	18%	83	17%	471	18%			
Total	2342	580	2922	2463	635	3098	537	23%	147	25%	684	23%	147	70	217
	80%	20%		80%	20%								6%	12%	7%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment- 300 KPH - Base runs

300QT05.XLS
16/11/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				4	2	6									
Train	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	3	1	4	2	1	3	0,2	8%	0	0%	0,2	6%			
Car	59	43	102	58	41	100	1	2%	2	4%	3	2%			
Total	64	44	108	65	44	109	3	5%	2	3%	5	4%	0,5	0,3	0,9
	59%	41%		60%	40%								0,0	0,0	0,0

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				10	3	14									
Train	6	1	7	0	0	0	4	73%	1	73%	5	73%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	100%	0	100%			
Bus	2,1	0	2	2	0	2	0	1%	0	#####	0	0%			
Car	92	20	113	86	19	105	6	7%	2	8%	8	7%			
Total	100	22	122	99	22	120	10	10%	3	13%	13	11%	0,0	0,3	0,3
	82%	18%		82%	18%								0,0%	1,5%	0,3%

300QT05.XLS
17/11/1993

**TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005
Québec-Toronto Segment- 300 KPH - Base runs**

TOTAL ON QUEBEC - TORONTO SEGMENT (both directions)

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				6078	3156	9235									
Train	904	472	1376	0	0	0	743	82%	382	81%	1125	82%			
Plane	456	2681	3137	68	1939	2006	388	85%	743	28%	1131	36%			
Bus	1025	318	1343	639	242	881	386	38%	76	24%	461	34%			
Car	21419	5525	26945	18157	4886	23043	3262	15%	639	12%	3901	14%			
Total	23804	8997	32801	24942	10223	35165	4779	20%	1839	20%	6618	20%	1299	1317	2617
	73%	27%		71%	29%								5%	15%	8%

BASE RUNS

200 KPH

Quebec-Toronto Segment

Year 2005

TRAFFIC and REVENUES

(both directions)

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment - 200 KPH - Year 2005 - Base runs

200QT05.XLS
16/11/1993

		Traffic	Revenues	Non-business	Business	Frequency
		000's	000's can \$	Fare	Fare	
Québec	Montréal	1447	101051	64	90	11
Québec	Ottawa	95	9428	88	124	8
Québec	Toronto	118	16621	122	172	8
Trois-Rivières	Montréal	299	7745	25	40	6
Trois-Rivières	Ottawa	53	3702	66	99	6
Trois-Rivières	Toronto	32	3503	104	150	6
Montréal	Ottawa	918	44341	40	66	13
Montréal	Kingston	118	7783	61	95	10
Montréal	Toronto	1308	146098	96	133	13
Montréal	Kitchener	9	1134	111	154	2
Montréal	London	33	4457	122	171	5
Ottawa	Kingston	479	19555	35	57	10
Ottawa	Toronto	1193	117791	89	113	13
Ottawa	Kitchener	13	1489	101	134	2
Ottawa	London	40	4958	113	144	5
Kingston	Toronto	738	40226	50	74	10
Kingston	Kitchener	5	395	65	95	2
Kingston	London	13	1121	76	112	5
Total		6914	531398			

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200QT05.XLS
16/11/1993

QUEBEC-MONTREAL

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1122	325	1447									
Train	90	50	140	0	0	0	87	96%	48	96%	134	96%			
Plane	8	63	70	4	44	48	4	51%	19	30%	23	33%			
Bus	254	165	419	192	122	314	62	24%	43	26%	105	25%			
Car	6166	2042	8208	5251	1856	7107	915	15%	186	9%	1101	13%			
Total	6518	2319	8837	6569	2347	8915	1068	16%	295	13%	1363	15%	54	30	84
	74%	26%		74%	26%								1%	1,3%	1%

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				66	29	95									
Train	8	1	10	0	0	0	6	73%	1	73%	7	73%			
Plane	6,7	40	47	6,3	27	34	0,4	5%	12	31%	13	28%			
Bus	15	5	20	9	3	12	6	42%	1	31%	8	40%			
Car	300	45	344	251	39	290	48	16%	5	12%	54	16%			
Total	329	91	420	332	99	431	61	19%	20	22%	81	19%	5	9	14
	78%	22%		77%	23%								2%	10%	3%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200QT05.XLS
16/11/1993

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				75	43	118									
Train	19	8	26	0	0	0	17	93%	7	93%	25	93%			
Plane	17	91	108	12	69	81	5	30%	22	24%	27	25%			
Bus	5	0,5	5	3	0,4	4	2	34%	0,1	27%	2	33%			
Car	112	26	138	98	20	118	14	13%	6	23%	20	14%			
Total	153	125	278	188	133	321	38	25%	35	28%	73	26%	37	9	45
	55%	45%		59%	41%								24%	7%	16%

TROIS-RIVIERES/MONTREAL

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				282	17	299									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	0,8	0	0,8	0,6	0	0,6	0,2	25%	0	#####	0,2	25%			
Car	3592	627	4219	3312	623	3935	280	8%	4	1%	284	7%			
Total	3593	627	4220	3594	640	4235	280	8%	4	1%	285	7%	2	13	15
	85%	15%		85%	15%								0,0%	2%	0,4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200QT05.XLS
16/11/1993

TROIS-RIVIERES/OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				46	7	53									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	2	12	7	2	9	3	29%	0	0%	3	23%			
Car	205	26	230	188	20	209	16	8%	5	21%	21	9%			
Total	214	28	242	241	29	271	19	9%	5	19%	24	10%	27	1	28
	88%	12%		89%	11%							13%	5%	12%	

TROIS-RIVIERES/TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				28	4	32									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	8	19	27	7	16	23	1	15%	3	16%	4	16%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	74	9	83	58	8	66	16	22%	0,4	4%	17	20%			
Total	84	28	112	92	29	121	20	23%	3	12%	23	21%	8	1	9
	75%	25%		76%	24%							10%	3%	8%	

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200QT05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				626	292	918									
Train	109	105	215	0	0	0	79	72%	76	72%	155	72%			
Plane	9	44	53	1	32	33	9	92%	11	26%	20	38%			
Bus	326	93	419	233	86	319	93	28%	7	7%	100	24%			
Car	4104	983	5088	3754	909	4663	350	9%	75	8%	425	8%			
Total	4549	1225	5774	4614	1319	5933	530	12%	169	14%	699	12%	96	123	219
	79%	21%		78%	22%								2%	10%	4%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				100	18	118									
Train	21	14	35	0	0	0	16	76%	10	76%	26	76%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	2,9	35	20	2,6	23	12	38%	0,3	10%	12	36%			
Car	254	22	276	218	19	236	36	14%	4	16%	40	14%			
Total	307	39	346	338	39	377	65	21%	14	37%	79	23%	36	3	39
	89%	11%		90%	10%								12%	9%	11%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200QT05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				755	554	1308									
Train	345	124	470	0	0	0	266	77%	96	77%	362	77%			
Plane	272	1480	1752	112	1184	1296	160	59%	295	20%	456	26%			
Bus	105	13	118	70	12	82	35	33%	2	11%	36	31%			
Car	1225	353	1578	1131	318	1449	94	8%	35	10%	129	8%			
Total	1947	1970	3917	2068	2068	4136	555	29%	427	22%	983	25%	199	126	326
	50%	50%		50%	50%								10%	6%	8%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				7	2	9									
Train	4	2	6	0	0	0	3	75%	1	75%	4	75%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	100	33	133	98	33	131	2	2%	0,5	1%	2	2%			
Total	106	35	141	105	35	140	7	6%	2	5%	8	6%	0,2	0,8	1
	75%	25%		75%	25%								0%	2%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200QT05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				25	8	33									
Train	12	0	13	0	0	0	11	90%	0	90%	11	90%			
Plane	6	22	28	5	18	23	1	20%	4	16%	5	17%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	100%	2	100%			
Car	99	9	107	96	5	101	2	2%	4	46%	6	6%			
Total	118	31	150	126	31	157	16	14%	8	26%	24	16%	8,7	0,1	9
	79%	21%		80%	20%								7%	0%	6%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				352	127	479									
Train	18	14	32	0	0	0	17	93%	13	93%	29	93%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	27	6	33	30	52%	2	25%	32	49%			
Car	894	213	1107	729	167	896	165	18%	46	22%	211	19%			
Total	969	235	1204	1109	300	1408	211	22%	61	26%	272	23%	141	66	207
	81%	19%		79%	21%								15%	28%	17%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200QT05.XLS
16/11/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				708	485	1193									
Train	125	77	201	0	0	0	90	72%	55	72%	145	72%			
Plane	113	874	986	68	693	760	45	40%	181	21%	226	23%			
Bus	103	20	123	43	17	61	59	58%	2	13%	62	50%			
Car	1738	535	2273	1355	480	1834	383	22%	55	10%	439	19%			
Total	2078	1505	3583	2174	1674	3848	577	28%	294	20%	872	24%	131	191	321
	58%	42%		56%	44%								6%	13%	9%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				9	4	13									
Train	3	1	4	0	0	0	3	97%	1	100%	4	97%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	0,6	5	0	0,2	0	4	100%	0,4	67%	5	100%			
Car	190	27	217	188	24	212	2	1%	3	12%	5	2%			
Total	197	28	225	197	28	225	9	4%	4	15%	13	6%	0,1	0,1	0,3
	87%	13%		87%	13%								0%	0%	0%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200QT05.XLS
16/11/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				25	15	40									
Train	9	2	10	0	0	0	7	81%	1	81%	8	81%			
Plane	11	41	51	7	31	39	4	34%	9	22%	13	25%			
Bus	5	0	5	5	0	5	0	0%	0	0%	0	0%			
Car	110	25	135	99	21	121	11	10%	3	9%	14	11%			
Total	135	67	202	136	68	204	22	16%	14	20%	36	18%	3	1	4
	67%	33%		67%	33%								2%	2%	2%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				601	138	738									
Train	133	74	207	0	0	0	104	79%	58	79%	162	79%			
Plane	5	9	14	2	7	9	3	67%	1	15%	5	34%			
Bus	99	7,5	107	67	7,1	74	32	33%	0,4	5%	33	31%			
Car	2105	489	2595	1744	451	2195	361	17%	38	8%	399	15%			
Total	2342	580	2922	2414	603	3017	501	21%	98	17%	599	21%	100	39	139
	80%	20%		80%	20%								4%	7%	5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Québec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200QT05.XLS
16/11/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				4	2	5									
Train	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	3	1	4	2	1	3	0,2	8%	0	0%	0	6%			
Car	59	43	102	59	41	100	1	1%	1	3%	2	2%			
Total	64	44	108	65	44	109	3	5%	1	3%	5	4%	0,5	0,2	0,8
	59%	41%		60%	40%								1%	0%	1%

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				10	3	13									
Train	6	1	7	0	0	0	4	69%	1	69%	5	69%			
Plane	0	0,4	0	0	0,0	0	0	#####	0,4	100%	0,4	100%			
Bus	2,1	0	2	2,1	0	2	0,0	1%	0	#####	0,0	0%			
Car	92	20	113	86	19	104	6	7%	2	8%	8	7%			
Total	100	22	122	98	22	120	10	10%	3	13%	13	11%	0,0	0,1	0,1
	82%	18%		82%	18%								0%	1%	0,1%

200QT05.XLS
17/11/1993

**TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005
Québec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs**

TOTAL ON QUEBEC - TORONTO SEGMENT (both directions)

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				4841	2073	6914									
Train	904	472	1376	0	0	0	712	79%	368	78%	1080	79%			
Plane	456	2681	3137	223	2123	2346	233	51%	559	21%	791	25%			
Bus	1025	318	1343	681	260	941	344	34%	59	18%	403	30%			
Car	21419	5525	26945	18715	5052	23766	2704	13%	474	9%	3178	12%			
Total	23804	8997	32801	24460	9507	33967	3993	17%	1459	16%	5452	17%	848	614	1462
	73%	27%		72%	28%								4%	7%	4%

BASE RUNS

300 KPH

Montreal-Toronto Segment

Year 2005

TRAFFIC and REVENUES

(both directions)

Montréal-Toronto Segment - 300 KPH - Year 2005 - Base runs

SOFRETRAIL/CANARAIL/CIGGT

300MT05.XLS
16/11/1993

		Traffic	Revenues	Non-business	Business	Frequency
		000's	000's can \$	Fare	Fare	
Québec	Ottawa	52	4745	81	123	4
Québec	Toronto	65	8553	117	152	4
Montréal	Ottawa	1096	53856	40	69	16
Montréal	Kingston	146	9839	61	100	12
Montréal	Toronto	1992	231397	99	136	20
Montréal	Kitchener	10	1233	114	157	2
Montréal	London	35	4849	125	174	5
Ottawa	Kingston	596	26687	36	66	12
Ottawa	Toronto	1753	178512	91	114	18
Ottawa	Kitchener	14	1568	106	135	2
Ottawa	London	42	5515	117	152	5
Kingston	Toronto	900	50225	50	74	12
Kingston	Kitchener	6	427	65	95	2
Kingston	London	14	1149	76	112	5
Total		6722	578556			

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 300 KPH - Base runs

300MT05.XLS
16/11/1993

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				39	13	52									
Train	8	1	10	0	0	0	6	71%	1	71%	7	71%			
Plane	7	40	47	6	33	40	0,3	4%	7	17%	7	15%			
Bus	15	5	20	12	4	16	3	22%	1	17%	4	20%			
Car	300	45	344	272	41	313	27	9%	3	7%	31	9%			
Total	329	91	420	330	91	421	37	11%	12	13%	48	12%	3	1	4
	78%	22%		78%	22%								1%	1%	1%

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				40	25	65									
Train	19	8	26	0	0	0	17	90%	7	90%	24	90%			
Plane	17	91	108	15	78	93	2	11%	13	14%	15	14%			
Bus	5	0,5	5	5	0,5	5,0	0,3	6%	0,0	0%	0,3	5%			
Car	112	26	138	106	21	127	6	6%	5	20%	11	8%			
Total	153	125	278	166	125	290	25	17%	25	20%	50	18%	15	1	15
	55%	45%		57%	43%								10%	0%	6%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFREMAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 300 KPH - Base runs

300MT05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				752	345	1096									
Train	109	105	215	0	0	0	81	74%	79	74%	160	74%			
Plane	9	44	53	0	24	24	9	95%	20	45%	29	54%			
Bus	326	93	419	229	83	312	97	30%	10	10%	107	26%			
Car	4104	983	5088	3671	901	4572	433	11%	82	8%	515	10%			
Total	4549	1225	5774	4652	1353	6005	620	14%	190	16%	810	14%	131	155	286
	79%	21%		77%	23%								3%	13%	5%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				123	24	146									
Train	21	14	35	0	0	0	16	76%	10	76%	26	76%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	3	35	18	2	20	15	45%	1	24%	15	44%			
Car	254	22	276	209	19	227	45	18%	4	16%	48	18%			
Total	307	39	346	349	44	394	76	25%	15	38%	90	26%	47	9	56
	89%	11%		89%	11%								15%	23%	16%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFREMAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 300 KPH - Base runs

300MT05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1069	923	1992									
Train	345	124	470	0	0	0	287	83%	103	83%	391	83%			
Plane	272	1480	1752	32	1140	1172	240	88%	340	23%	580	33%			
Bus	105	13	118	59	12	71	45	43%	2	12%	47	40%			
Car	1225	353	1578	1047	286	1333	177	14%	67	19%	245	16%			
Total	1947	1970	3917	2208	2361	4569	750	39%	512	26%	1262	32%	319	412	730
	50%	50%		48%	52%								16%	21%	19%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				7	3	10									
Train	4	2	6	0	0	0	3	75%	1	75%	4	75%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	100	33	133	98	33	131	2	2%	0,5	1%	2	2%			
Total	106	35	141	105	35	141	7	6%	2	5%	8	6%	1	1	2
	75%	25%		75%	25%								0%	3%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 300 KPH - Base runs

300MT05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				27	9	35									
Train	12	0	13	0	0	0	11	90%	0	90%	11	90%			
Plane	6	22	28	3	18	21	3	45%	4	18%	7	24%			
Bus	2	0,2	2	0	0,0	0	2	100%	0,2	100%	2	100%			
Car	99	9	107	96	5	101	2	2%	4	46%	6	6%			
Total	118	31	150	126	31	157	18	15%	8	27%	26	18%	9	0,1	9
	79%	21%		80%	20%								8%	0%	6%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				422	174	596									
Train	18	14	32	0	0	0	17	95%	13	95%	30	95%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	27	6	33	30	53%	2	25%	32	50%			
Car	894	213	1107	696	161	857	198	22%	52	25%	251	23%			
Total	969	235	1204	1144	341	1486	245	25%	67	29%	313	26%	176	107	283
	81%	19%		77%	23%								18%	46%	24%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 300 KPH - Base runs

300MT05.XLS
16/11/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				925	828	1753									
Train	125	77	201	0	0	0	91	73%	56	73%	148	73%			
Plane	113	874	986	17	606	623	96	85%	267	31%	364	37%			
Bus	103	20	123	33	16	48	70	68%	4	21%	74	60%			
Car	1738	535	2273	1311	443	1754	427	25%	92	17%	519	23%			
Total	2078	1505	3583	2285	1892	4177	685	33%	420	28%	1105	31%	240	408	648
	58%	42%		55%	45%								12%	27%	18%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				9	5	14									
Train	3	1	4	0	0	0	3	96%	1	100%	4	97%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	1	5	0	0	0	4	100%	0,4	67%	5	100%			
Car	190	27	217	188	24	212	2	1%	3	12%	5	2%			
Total	197	28	225	197	28	225	9	4%	4	15%	13	6%	0,2	0,3	0,5
	87%	13%		87%	13%								0,0	0,0	0,0

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 300 KPH - Base runs

300MT05.XLS
16/11/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				27	16	42									
Train	9	2	10	0	0	0	8	88%	1	88%	9	88%			
Plane	11	41	51	5	30	36	5	50%	10	25%	16	30%			
Bus	5	0	5	5	0	5	0,0	0%	0	0%	0	0%			
Car	110	25	135	99	22	121	11	10%	3	11%	14	10%			
Total	135	67	202	136	68	204	24	18%	14	21%	38	19%	3	1	4
	67%	33%		67%	33%								2%	2%	2%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				684	217	900									
Train	133	74	207	0	0	0	106	80%	59	80%	166	80%			
Plane	5	9	14	0	6	6	5	98%	3	37%	8	60%			
Bus	99	8	107	62	6	68	37	37%	1	19%	39	36%			
Car	2105	489	2595	1717	407	2123	388	18%	83	17%	471	18%			
Total	2342	580	2922	2463	635	3098	537	23%	147	25%	684	23%	147	70	217
	80%	20%		80%	20%								6%	12%	7%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 300 KPH - Base runs

300MT05.XLS
16/11/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				4	2	6										
Train	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%				
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####				
Bus	3	1	4	2	1	3	0,2	8%	0	0%	0,2	6%				
Car	59	43	102	58	41	100	1	2%	2	4%	3	2%				
Total	64	44	108	65	44	109	3	5%	2	3%	5	4%	0,5	0,3	0,9	
	59%	41%		60%	40%								0,0	0,0	0,0	

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				10	3	14										
Train	6	1	7	0	0	0	4	73%	1	73%	5	73%				
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	100%	0	100%				
Bus	2,1	0	2	2	0	2	0	1%	0	#####	0	0%				
Car	92	20	113	86	19	105	6	7%	2	8%	8	7%				
Total	100	22	122	99	22	120	10	10%	3	13%	13	11%	0,0	0,3	0,3	
	82%	18%		82%	18%								0,0%	1,5%	0,3%	

300MT05.XLS
17/11/1993

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005
Montréal-Toronto Segment - 300 KPH - Base runs

TOTAL ON MONTREAL - TORONTO SEGMENT (both directions)

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				4137	2585	6722									
Train	814	422	1236	0	0	0	653	80%	333	79%	986	80%			
Plane	440	2599	3040	80	1935	2015	360	82%	664	26%	1024	34%			
Bus	758	151	909	453	130	583	306	40%	21	14%	326	36%			
Car	11382	2822	14204	9655	2420	12075	1727	15%	402	14%	2129	15%			
Total	13394	5995	19389	14324	7071	21395	3047	23%	1420	24%	4466	23%	1091	1165	2256
	69%	31%		67%	33%								8%	19%	12%

BASE RUNS

200 KPH

Montreal-Toronto Segment

Year 2005

TRAFFIC and REVENUES

(both directions)

Montréal-Toronto Segment - 200 KPH - Year 2005 - Base runs

200MT05.XLS
16/11/1993

		Traffic	Revenues	Non-business	Business	Frequency
		000's	000's can \$	Fare	Fare	
Québec	Ottawa	49	4386	81	120	4
Québec	Toronto	58	7401	112	150	4
Montréal	Ottawa	918	44341	40	66	13
Montréal	Kingston	118	7783	61	95	10
Montréal	Toronto	1308	146098	96	133	13
Montréal	Kitchener	9	1134	111	154	2
Montréal	London	33	4457	122	171	5
Ottawa	Kingston	479	19555	35	57	10
Ottawa	Toronto	1193	117791	89	113	13
Ottawa	Kitchener	13	1489	101	134	2
Ottawa	London	40	4958	113	144	5
Kingston	Toronto	738	40226	50	74	10
Kingston	Kitchener	5	395	65	95	2
Kingston	London	13	1121	76	112	5
Total		4976	401136			

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFREMAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200MT05.XLS
16/11/1993

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				37	12	49									
Train	8	1	10	0	0	0	6	71%	1	71%	7	71%			
Plane	6,7	40	47	6,7	33	40	0	0%	6	16%	6	14%			
Bus	15	5	20	12	4	16	3	22%	1	17%	4	20%			
Car	300	45	344	273	41	315	26	9%	3	7%	29	9%			
Total	329	91	420	329	90	419	35	11%	11	13%	47	11%	2	0,1	2
	78%	22%		78%	22%								1%	0%	0%

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				33	24	58									
Train	19	8	26	0	0	0	17	88%	7	88%	23	88%			
Plane	17	91	108	16	78	94	1	8%	13	14%	14	13%			
Bus	5	0,5	5	5	0,5	5	0,3	6%	0,0	0%	0	5%			
Car	112	26	138	107	21	128	5	5%	5	20%	10	7%			
Total	153	125	278	161	124	284	23	15%	24	20%	48	17%	10	0	10
	55%	45%		56%	44%								6%	0%	4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200MT05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				626	292	918									
Train	109	105	215	0	0	0	79	72%	76	72%	155	72%			
Plane	9	44	53	1	32	33	9	92%	11	26%	20	38%			
Bus	326	93	419	233	86	319	93	28%	7	7%	100	24%			
Car	4104	983	5088	3754	909	4663	350	9%	75	8%	425	8%			
Total	4549	1225	5774	4614	1319	5933	530	12%	169	14%	699	12%	96	123	219
	79%	21%		78%	22%								2%	10%	4%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				100	18	118									
Train	21	14	35	0	0	0	16	76%	10	76%	26	76%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	2,9	35	20	2,6	23	12	38%	0,3	10%	12	36%			
Car	254	22	276	218	19	236	36	14%	4	16%	40	14%			
Total	307	39	346	338	39	377	65	21%	14	37%	79	23%	36	3	39
	89%	11%		90%	10%								12%	9%	11%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200MT05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				755	554	1308									
Train	345	124	470	0	0	0	266	77%	96	77%	362	77%			
Plane	272	1480	1752	112	1184	1296	160	59%	295	20%	456	26%			
Bus	105	13	118	70	12	82	35	33%	2	11%	36	31%			
Car	1225	353	1578	1131	318	1449	94	8%	35	10%	129	8%			
Total	1947	1970	3917	2068	2068	4136	555	29%	427	22%	983	25%	199	126	326
	50%	50%		50%	50%								10%	6%	8%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				7	2	9									
Train	4	2	6	0	0	0	3	75%	1	75%	4	75%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	100	33	133	98	33	131	2	2%	0,5	1%	2	2%			
Total	106	35	141	105	35	140	7	6%	2	5%	8	6%	0,2	0,8	1
	75%	25%		75%	25%								0%	2%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200MT05.XLS
16/11/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				25	8	33									
Train	12	0	13	0	0	0	11	90%	0	90%	11	90%			
Plane	6	22	28	5	18	23	1	20%	4	16%	5	17%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0,2	100%	2	100%			
Car	99	9	107	96	5	101	2	2%	4	46%	6	6%			
Total	118	31	150	126	31	157	16	14%	8	26%	24	16%	8,7	0,1	9
	79%	21%		80%	20%								7%	0%	6%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				352	127	479									
Train	18	14	32	0	0	0	17	93%	13	93%	29	93%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	27	6	33	30	52%	2	25%	32	49%			
Car	894	213	1107	729	167	896	165	18%	46	22%	211	19%			
Total	969	235	1204	1109	300	1408	211	22%	61	26%	272	23%	141	66	207
	81%	19%		79%	21%								15%	28%	17%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200MT05.XLS
16/11/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				708	485	1193									
Train	125	77	201	0	0	0	90	72%	55	72%	145	72%			
Plane	113	874	986	68	693	760	45	40%	181	21%	226	23%			
Bus	103	20	123	43	17	61	59	58%	2	13%	62	50%			
Car	1738	535	2273	1355	480	1834	383	22%	55	10%	439	19%			
Total	2078	1505	3583	2174	1674	3848	577	28%	294	20%	872	24%	131	191	321
	58%	42%		56%	44%								6%	13%	9%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				9	4	13									
Train	3	1	4	0	0	0	3	97%	1	100%	4	97%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	0,6	5	0	0,2	0	4	100%	0,4	67%	5	100%			
Car	190	27	217	188	24	212	2	1%	3	12%	5	2%			
Total	197	28	225	197	28	225	9	4%	4	15%	13	6%	0,1	0,1	0,3
	87%	13%		87%	13%								0%	0%	0%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200MT05.XLS
16/11/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				25	15	40									
Train	9	2	10	0	0	0	7	81%	1	81%	8	81%			
Plane	11	41	51	7	31	39	4	34%	9	22%	13	25%			
Bus	5	0	5	5	0	5	0	0%	0	0%	0	0%			
Car	110	25	135	99	21	121	11	10%	3	9%	14	11%			
Total	135	67	202	136	68	204	22	16%	14	20%	36	18%	3	1	4
	67%	33%		67%	33%								2%	2%	2%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				601	138	738									
Train	133	74	207	0	0	0	104	79%	58	79%	162	79%			
Plane	5	9	14	2	7	9	3	67%	1	15%	5	34%			
Bus	99	7,5	107	67	7,1	74	32	33%	0,4	5%	33	31%			
Car	2105	489	2595	1744	451	2195	361	17%	38	8%	399	15%			
Total	2342	580	2922	2414	603	3017	501	21%	98	17%	599	21%	100	39	139
	80%	20%		80%	20%								4%	7%	5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Montréal-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

200MT05.XLS
16/11/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				4	2	5										
Train	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%				
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####				
Bus	3	1	4	2	1	3	0,2	8%	0	0%	0,2	6%				
Car	59	43	102	59	41	100	1	1%	1	3%	2	2%				
Total	64	44	108	65	44	109	3	5%	1	3%	5	4%	0,5	0,2	1	
	59%	41%		60%	40%								1%	0%	1%	

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				10	3	13										
Train	6	1	7	0	0	0	4	69%	1	69%	5	69%				
Plane	0	0,4	0	0	0,0	0	0	#####	0,4	100%	0,4	100%				
Bus	2,1	0	2	2,1	0	2	0,0	1%	0	#####	0,0	0%				
Car	92	20	113	86	19	104	6	7%	2	8%	8	7%				
Total	100	22	122	98	22	120	10	10%	3	13%	13	11%	0,0	0,1	0,1	
	82%	18%		82%	18%								0%	1%	0,1%	

200MT05.XLS
17/11/1993

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005
Montréal-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

TOTAL ON MONTREAL - TORONTO SEGMENT (both directions)

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				3293	1683	4976									
Train	814	422	1236	0	0	0	625	77%	320	76%	945	76%			
Plane	440	2599	3040	217	2078	2295	223	51%	521	20%	745	24%			
Bus	758	151	909	486	136	622	272	36%	15	10%	287	32%			
Car	11382	2822	14204	9937	2547	12484	1445	13%	275	10%	1720	12%			
Total	13394	5995	19389	13932	6445	20377	2566	19%	1131	19%	3697	19%	727	552	1279
	69%	31%		68%	32%								5%	9%	7%

BASE RUNS

300 KPH

Full Corridor

Year 2025

(both directions)

Full Corridor - 300 KPH - Year 2025 - Base runs

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

300PRO25.XLS
16/11/1993

		Traffic	Revenues	Non-business	Business	Frequency
		000's	000's can \$	Fare	Fare	
Québec	Montréal	2991	238351	75	93	16
Québec	Ottawa	276	29552	93	130	14
Québec	Toronto	377	58531	131	173	14
Trois-Rivières	Montréal	544	18343	30	52	9
Trois-Rivières	Ottawa	97	7479	73	108	8
Trois-Rivières	Toronto	65	8930	122	170	8
Montréal	Ottawa	1967	101519	40	69	16
Montréal	Kingston	220	15208	61	108	12
Montréal	Toronto	3433	410956	99	136	20
Montréal	Kitchener	52	6794	116	176	8
Montréal	London	130	19562	133	195	9
Ottawa	Kingston	979	45416	38	66	12
Ottawa	Toronto	3104	323422	91	115	18
Ottawa	Kitchener	84	9786	107	172	8
Ottawa	London	134	18378	121	158	9
Kingston	Toronto	1517	87311	50	78	12
Kingston	Kitchener	48	4647	77	120	8
Kingston	London	56	5394	87	129	9
Toronto	Kitchener	688	18833	24	37	10
Toronto	London	1951	90716	42	57	12
Toronto	Windsor	945	72038	70	93	12
Kitchener	London	407	10223	21	31	10
Kitchener	Windsor	422	24108	50	73	10
London	Windsor	1036	39454	33	50	12
Total		21522	1664951			

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFREERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

B300PO25.XLS
20/11/1993

QUEBEC-MONTREAL

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				2214	778	2991									
Train	90	50	140	0	0	0	89	99%	49	99%	139	99%			
Plane	13	105	117	5	19	25	7	57%	85	82%	93	79%			
Bus	254	165	419	167	56	222	88	35%	109	66%	197	47%			
Car	9344	3094	12438	7501	2636	10137	1843	20%	459	15%	2301	19%			
Total	9701	3413	13114	9887	3488	13375	2027	21%	702	21%	2729	21%	187	76	262
	74%	26%		74%	26%								2%	2%	2%

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				171	105	276									
Train	8	1	10	0.0	0.0	0	7	86%	1	86%	8	86%			
Plane	11	66	78	6	14	19	5	48%	53	80%	58	75%			
Bus	15	5	20	8	0	8	7	48%	4	90%	11	58%			
Car	454	67	521	332	54	386	122	27%	13	20%	136	26%			
Total	488	140	628	516	173	689	142	29%	72	51%	213	34%	30	33	63
	78%	22%		75%	25%								6%	24%	10%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

B300PO25.XLS
20/11/1993

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				158	219	377									
Train	19	8	26	0.0	0.0	0	17	93%	7	93%	25	93%			
Plane	29	151	180	12	46	58	17	59%	105	69%	122	68%			
Bus	4.8	0.5	5.3	1.5	0.1	1.6	3.3	69%	0.4	84%	3.7	71%			
Car	170	39	209	124	28	150	46	27%	11	29%	57	27%			
Total	222	198	420	295	293	587	84	38%	124	62%	207	49%	75	95	170
	53%	47%		50%	50%								34%	48%	40%

TROIS-RIVIERES/MONTREAL

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				451	92	544									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	0.8	0	0.8	0.6	0	0.6	0.2	26%	0	#####	0.2	26%			
Car	5443	950	6393	5006	876	5882	438	8%	74	8%	511	8%			
Total	5444	950	6394	5457	969	6426	438	8%	74	8%	512	8%	13	19	32
	85%	15%		85%	15%								0.2%	2%	0.5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

B300PO25.XLS
20/11/1993

TROIS-RIVIERES/OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				85	12	97									
Train	0	0	0	0.0	0.0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	2	12	7	0	7	2	24%	2	100%	5	39%			
Car	310	39	349	267	33	300	43	14%	6	15%	49	14%			
Total	320	41	361	360	45	404	45	14%	8	20%	54	15%	40	3	43
	89%	11%		89%	11%								12%	8%	12%

TROIS-RIVIERES/TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				44	21	65									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	13	32	45	10	15	25	3	25%	17	53%	20	45%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	113	13	126	85	12	97	27	24%	1	11%	29	23%			
Total	128	45	173	139	47	187	33	26%	18	41%	51	30%	12	2	14
	74%	26%		75%	25%								9%	5%	8%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

B300P025.XLS
20/11/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1180	787	1967									
Train	109	105	215	0	0	0	93	85%	90	85%	182	85%			
Plane	15	73	88	4	21	25	12	76%	51	71%	63	72%			
Bus	326	93	419	225	56	282	100	31%	36	39%	137	33%			
Car	6220	1490	7710	5503	1127	6630	716	12%	363	24%	1079	14%			
Total	6670	1761	8431	6913	1992	8904	921	14%	540	31%	1462	17%	259	247	506
	79%	21%		78%	22%								4%	14%	6%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				183	37	220									
Train	21	14	35	0.0	0.0	0	19	90%	12	90%	31	90%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	3	35	16	1	17	17	51%	2	59%	18	52%			
Car	385	33	418	307	23	330	77	20%	10	31%	88	21%			
Total	438	50	488	506	62	568	113	26%	24	49%	137	28%	70	13	83
	90%	10%		89%	11%								16%	26%	17%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

B300PO25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1510	1922	3433									
Train	345	124	470	0.0	0.0	0	290	84%	104	84%	394	84%			
Plane	453	2462	2916	118	1573	1691	335	74%	890	36%	1225	42%			
Bus	105	13	118	51	5	56	54	52%	8	62%	63	53%			
Car	1856	535	2391	1510	426	1936	345	19%	109	20%	454	19%			
Total	2759	3135	5894	3190	3926	7116	1025	37%	1111	35%	2136	36%	486	811	1297
	47%	53%		45%	55%								18%	26%	22%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				39	13	52									
Train	4	2	6	0.0	0.0	0	4	89%	1	89%	5	89%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	152	50	202	137	41	177	15	10%	9	19%	24	12%			
Total	157	52	209	176	54	229	20	13%	11	21%	31	15%	19	2	21
	75%	25%		77%	23%								12%	4%	10%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

B300PO25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				94	36	130									
Train	12	0	13	0.0	0.0	0	11	90%	0	90%	11	90%			
Plane	10	37	47	2	11	14	8	79%	25	69%	33	71%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	100%	2	100%			
Car	149	13	162	126	4	130	23	16%	9	70%	32	20%			
Total	173	50	223	222	52	273	44	25%	35	69%	79	35%	50	2	51
	77%	23%		81%	19%								29%	3%	23%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				685	294	979									
Train	18	14	32	0.0	0.0	0	17	95%	13	95%	30	95%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	26	3	29	31	55%	5	63%	36	56%			
Car	1355	323	1678	989	203	1191	366	27%	121	37%	487	29%			
Total	1430	345	1775	1700	499	2199	414	29%	138	40%	553	31%	271	155	426
	81%	19%		77%	23%								19%	45%	24%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

E300PO25.XLS
20/11/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1397	1707	3104									
Train	125	77	201	0.0	0.0	0	91	73%	56	73%	147	73%			
Plane	188	1454	1642	108	614	722	79	42%	840	58%	919	56%			
Bus	103	20	123	39	4	43	64	62%	16	78%	80	65%			
Car	2634	810	3444	1886	629	2514	748	28%	182	22%	930	27%			
Total	3049	2361	5410	3429	2954	6383	983	32%	1093	46%	2076	38%	414	614	1028
	56%	44%		54%	46%								14%	26%	19%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				71	13	84									
Train	3	1	4	0.0	0.0	0	3	100%	1	100%	4	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	1	5	0.0	0.0	0.0	4	100%	1	100%	5	100%			
Car	287	41	328	228	31	259	59	21%	10	24%	69	21%			
Total	294	42	336	299	44	343	66	23%	11	26%	77	23%	5	2	7
	88%	12%		87%	13%								2%	4%	2%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

B300PO25.XLS
20/11/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				77	58	134									
Train	9	2	10	0.0	0.0	0	8	90%	1	90%	9	90%			
Plane	18	67	85	9	26	34	9	53%	42	62%	51	60%			
Bus	4.9	0.2	5.1	3.7	0	3.7	1.2	24%	0	100%	1.4	27%			
Car	167	37	205	138	28	166	30	18%	9	25%	39	19%			
Total	199	107	305	226	112	338	48	24%	53	49%	101	33%	28	5	34
	65%	35%		67%	33%								14%	5%	11%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1107	410	1517									
Train	133	74	207	0.0	0.0	0	106	80%	59	80%	165	80%			
Plane	8	15	23	4	5	9	4	52%	9	65%	14	60%			
Bus	99	8	107	54	4	58	46	46%	3	46%	49	46%			
Car	3190	741	3932	2452	575	3027	738	23%	166	22%	904	23%			
Total	3431	838	4268	3617	994	4611	894	26%	238	28%	1133	27%	213	171	384
	80%	20%		78%	22%								6%	20%	9%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

B300PO25.XLS
20/11/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				25	23	48									
Train	2	0	2	0.0	0.0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	3	1	4	1	0	1	2	74%	1	100%	3	80%			
Car	90	65	155	82	55	136	8	9%	10	16%	19	12%			
Total	95	66	161	107	77	185	12	13%	11	17%	24	15%	12	12	24
	59%	41%		58%	42%								13%	18%	15%

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				43	13	56									
Train	6	1	7	0.0	0.0	0	5	89%	1	89%	6	89%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	1	0	1	1	39%	0	#####	1	39%			
Car	140	31	171	120	25	145	20	14%	5	17%	26	15%			
Total	148	32	180	164	38	202	26	18%	6	20%	32	18%	17	6	23
	82%	18%		81%	19%								11%	20%	13%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRETRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

B300PO25.XLS
20/11/1993

TORONTO-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				509	179	688									
Train	29	4	34	0.0	0.0	0	29	97%	4	97%	33	97%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	212	26	238	202	25	226	11	5%	1	5%	12	5%			
Car	17923	4975	22898	17616	4825	22440	308	2%	150	3%	458	2%			
Total	18165	5005	23170	18326	5028	23355	347	2%	156	3%	502	2%	162	23	185
	78%	22%		78%	22%								1%	0.5%	0.8%

TORONTO-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1366	585	1951									
Train	142	70	211	0	0	0	113	80%	56	80%	169	80%			
Plane	18	38	56	4	13	17	14	76%	25	66%	38	69%			
Bus	142	13	156	101	8	109	41	29%	6	42%	47	30%			
Car	6165	2171	8336	5439	1813	7252	726	12%	358	16%	1084	13%			
Total	6467	2292	8758	6910	2419	9329	894	14%	444	19%	1338	15%	472	141	613
	74%	26%		74%	26%								7%	6%	7%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRETRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

B300P025.XLS
20/11/1993

TORONTO-WINDSOR

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				690	255	945									
Train	77	33	111	0.0	0.0	0	62	80%	27	80%	88	80%			
Plane	39	117	155	21	49	70	18	46%	68	58%	85	55%			
Bus	20	7	27	11	4	14	9	45%	4	51%	13	47%			
Car	1997	337	2334	1626	265	1891	371	19%	73	22%	443	19%			
Total	2132	494	2627	2348	572	2920	459	22%	171	35%	630	24%	231	85	315
	81%	19%		80%	20%								11%	17%	12%

KITCHENER-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				240	167	407									
Train	19	1	20	0.0	0.0	0	18	95%	1	95%	19	95%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	1	11	9	0	9	2	16%	0	55%	2	19%			
Car	2114	836	2949	2045	757	2802	68	3%	79	9%	147	5%			
Total	2143	838	2981	2294	924	3218	88	4%	81	10%	169	6%	152	86	238
	72%	28%		71%	29%								7%	10%	8%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 300 KPH - Base runs

B300PO25.XLS
20/11/1993

KITCHENER-WINDSOR

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				291	131	422									
Train	2	0	2	0.0	0.0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	0.6	0.4	1.0	0.0	0.0	0.0	0.6	100%	0.4	100%	1.0	100%			
Car	419	178	597	276	113	388	144	34%	65	37%	209	35%			
Total	422	178	600	567	243	810	146	35%	66	37%	212	35%	145	65	210
	70%	30%		70%	30%								34%	36%	35%

LONDON-WINDSOR

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				725	311	1036									
Train	17	11	28	0.0	0.0	0	16	99%	11	99%	27	99%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	21	0	21	14	0	14	7	32%	0	#####	7	32%			
Car	2394	1042	3436	1916	902	2817	478	20%	140	13%	618	18%			
Total	2431	1053	3484	2655	1212	3867	501	21%	151	14%	652	19%	224	160	383
	70%	30%		69%	31%								9%	15%	11%

B300PO25.XLS
22/11/1993

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025
Full Corridor - 300 KPH - Base runs

TOTAL 24 O/D PAIRS (both directions)

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				13356	8166	21522									
Train	1190	591	1781	0	0	0	1003	84%	495	84%	1498	84%			
Plane	815	4617	5431	303	2406	2710	512	63%	2210	48%	2722	50%			
Bus	1431	366	1797	935	166	1101	496	35%	200	55%	696	39%			
Car	63469	17911	81380	55709	15478	71187	7760	12%	2433	14%	10193	13%			
Total	66905	23485	90390	70303	26217	96520	9771	15%	5339	23%	15109	17%	3585	2828	6413
	74%	26%		73%	27%								5%	12%	7%

BASE RUNS

200 KPH

Full Corridor

Year 2025

TRAFFIC and REVENUES
Full corridor (both directions)
200 KPH - Year 2025 - Base runs

		Traffic	Revenues	Non-business	Business	Frequency
		000's	000's can \$	Fare	Fare	
Québec	Montréal	2362	172430	67	91	11
Québec	Ottawa	168	16807	88	125	8
Québec	Toronto	184	26915	122	172	8
Trois-Rivières	Montréal	480	12712	25	40	6
Trois-Rivières	Ottawa	82	5894	66	104	6
Trois-Rivières	Toronto	54	6440	104	154	6
Montréal	Ottawa	1530	76197	40	68	13
Montréal	Kingston	156	10459	61	99	10
Montréal	Toronto	2279	266830	96	133	13
Montréal	Kitchener	45	6035	112	172	6
Montréal	London	66	9495	128	172	6
Ottawa	Kingston	783	32461	36	57	10
Ottawa	Toronto	2006	205144	89	114	13
Ottawa	Kitchener	59	6563	101	164	6
Ottawa	London	91	11313	113	144	6
Kingston	Toronto	1095	59399	49	74	10
Kingston	Kitchener	27	2669	77	108	5
Kingston	London	21	1879	81	114	5
Toronto	Kitchener	503	13294	24	34	8
Toronto	London	1587	64431	35	56	10
Toronto	Windsor	784	58187	69	89	10
Kitchener	London	258	6515	21	31	8
Kitchener	Windsor	278	15271	47	71	8
London	Windsor	723	26704	31	48	10
Total		15621	1114044			

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRETRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 200 KPH - Base runs

B200PO25.XLS
20/11/1993

QUEBEC-MONTREAL

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1772	591	2362									
Train	90	50	140	0	0	0	87	96%	48	96%	134	96%			
Plane	13	105	117	5	49	54	7	57%	56	54%	63	54%			
Bus	254	165	419	189	63	251	66	26%	102	62%	168	40%			
Car	9344	3094	12438	7824	2749	10572	1520	16%	345	11%	1866	15%			
Total	9701	3413	13114	9789	3451	13240	1680	17%	551	16%	2231	17%	91	40	131
	74%	26%		74%	26%								0.9%	1.2%	1%

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				114	54	168									
Train	8	1	10	0.0	0.0	0	7	85%	1	85%	8	85%			
Plane	11	66	78	7	29	36	4	35%	37	56%	41	53%			
Bus	15	5	20	10	1	11	4	30%	4	86%	9	44%			
Car	454	67	521	359	58	417	95	21%	9	13%	104	20%			
Total	488	140	628	491	142	633	111	23%	52	37%	162	26%	4	2	6
	78%	22%		78%	22%								0.8%	1.7%	1.0%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 200 KPH - Base runs

B200PO25.XLS
20/11/1993

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				94	90	184									
Train	19	8	26	0.0	0.0	0	17	93%	7	93%	25	93%			
Plane	29	151	180	12	90	103	16	57%	61	40%	77	43%			
Bus	4.8	0.5	5.3	3.0	0.2	3.1	1.8	38%	0.3	69%	2.2	41%			
Car	170	39	209	146	29	171	24	14%	10	25%	34	16%			
Total	222	198	420	255	210	461	60	27%	78	40%	138	33%	34	12	45
	53%	47%		55%	45%								15%	6%	11%

TROIS-RIVIERES/MONTREAL

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				432	48	480									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	0.8	0	0.8	0.6	0	0.6	0.2	25%	0	#####	0.2	25%			
Car	5443	950	6393	5024	922	5946	419	8%	29	3%	448	7%			
Total	5444	950	6394	5457	970	6426	419	8%	29	3%	448	7%	13	19	32
	85%	15%		85%	15%								0.2%	2%	0.5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 200 KPH - Base runs

B200PO25.XLS
20/11/1993

TROIS-RIVIERES/OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				70	12	82									
Train	0	0	0	0.0	0.0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	2	12	8	0	8	2	19%	2	100%	4	35%			
Car	310	39	349	276	31	307	34	11%	8	21%	42	12%			
Total	320	41	361	354	43	397	36	11%	11	26%	46	13%	34	2	36
	89%	11%		89%	11%								11%	4%	10%

TROIS-RIVIERES/TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				36	17	54									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	13	32	45	11	17	28	2	16%	15	48%	18	39%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	113	13	126	86	12	97	27	24%	1	7%	28	22%			
Total	128	45	173	133	46	178	31	24%	16	36%	48	28%	5	1	6
	74%	26%		75%	26%								4%	2%	4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 200 KPH - Base runs

B200PO25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				995	536	1530									
Train	109	105	215	0.0	0.0	0	92	84%	89	84%	180	84%			
Plane	15	73	88	7	38	45	9	56%	34	47%	43	49%			
Bus	326	93	419	238	59	297	88	27%	33	36%	121	29%			
Car	6220	1490	7710	5558	1304	6862	662	11%	186	13%	848	11%			
Total	6670	1761	8431	6797	1937	8734	850	13%	343	19%	1193	14%	144	193	337
	79%	21%		78%	22%								2%	11%	4%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				131	25	156									
Train	21	14	35	0.0	0.0	0	15	70%	10	70%	24	70%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	3	35	19	1	21	13	40%	1	50%	14	41%			
Car	385	33	418	333	27	360	52	14%	7	19%	59	14%			
Total	438	50	488	483	53	536	80	18%	18	35%	97	20%	51	7	59
	90%	10%		90%	10%								12%	15%	12%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 200 KPH - Base runs

B200PO25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				980	1299	2279									
Train	345	124	470	0.0	0.0	0	269	78%	97	78%	366	78%			
Plane	453	2462	2916	366	1559	1924	88	19%	904	37%	991	34%			
Bus	105	13	118	67	7	73	38	36%	7	50%	45	38%			
Car	1856	535	2391	1641	463	2104	215	12%	72	13%	287	12%			
Total	2759	3135	5894	3053	3327	6380	610	22%	1079	34%	1689	29%	370	220	589
	47%	53%		48%	52%								13%	7%	10%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				28	17	45									
Train	4	2	6	0.0	0.0	0	4	81%	1	81%	5	81%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	152	50	202	137	36	173	15	10%	14	27%	28	14%			
Total	157	52	209	165	53	218	20	12%	15	29%	35	17%	9	2	10
	75%	25%		76%	24%								6%	3%	5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 200 KPH - Base runs

B200PO25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				44	23	66									
Train	12	0	13	0.0	0.0	0	9	77%	0	77%	10	77%			
Plane	10	37	47	4	25	29	5	56%	12	33%	18	38%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	100%	2	100%			
Car	149	13	162	132	4	136	17	11%	9	68%	26	16%			
Total	173	50	223	180	51	232	34	19%	22	43%	55	25%	10	1	11
	77%	23%		78%	22%								6%	2%	5%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				579	204	783									
Train	18	14	32	0.0	0.0	0	17	93%	13	93%	29	93%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	29	3	32	28	49%	4	58%	32	50%			
Car	1355	323	1678	1038	233	1259	316	23%	91	28%	407	24%			
Total	1430	345	1775	1647	440	2074	361	25%	108	31%	469	26%	218	96	314
	81%	19%		79%	21%								15%	28%	18%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 200 KPH - Base runs

B200PO25.XLS
20/11/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				943	1063	2006									
Train	125	77	201	0.0	0.0	0	90	72%	55	72%	145	72%			
Plane	188	1454	1642	150	851	1001	37	20%	603	41%	640	39%			
Bus	103	20	123	52	6	58	51	49%	14	71%	65	53%			
Car	2634	810	3444	2014	707	2721	621	24%	103	13%	723	21%			
Total	3049	2361	5410	3159	2628	5786	798	26%	775	33%	1574	29%	145	288	433
	56%	44%		55%	45%								5%	12%	8%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				51	9	59									
Train	3	1	4	0.0	0.0	0	3	87%	1	87%	3	87%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	1	5	2.4	0.1	2.5	2	39%	1	84%	2	45%			
Car	287	41	328	243	33	276	45	16%	8	19%	52	16%			
Total	294	42	336	295	42	337	49	17%	9	21%	58	17%	1	0.2	2
	88%	12%		88%	12%								1%	0%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 200 KPH - Base runs

B200PO25.XLS
20/11/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				59	32	91									
Train	9	2	10	0.0	0.0	0	7	85%	1	85%	9	85%			
Plane	18	67	85	2	46	49	16	86%	21	31%	37	43%			
Bus	4.9	0.2	5.1	4.1	0	4.1	0.8	17%	0	100%	1.0	20%			
Car	167	37	205	141	31	172	26	16%	6	17%	33	16%			
Total	199	107	305	207	109	316	50	25%	29	27%	79	26%	9	3	12
	65%	35%		65%	35%								5%	3%	4%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				865	230	1095									
Train	133	74	207	0.0	0.0	0	105	79%	59	79%	163	79%			
Plane	8	15	23	3	11	15	6	68%	4	26%	10	42%			
Bus	99	8	107	61	4	65	38	38%	4	48%	42	39%			
Car	3190	741	3932	2611	653	3263	580	18%	89	12%	668	17%			
Total	3431	838	4268	3540	897	4438	728	21%	155	18%	883	21%	137	75	212
	80%	20%		80%	20%								4%	9%	5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 200 KPH - Base runs

B200PO25.XLS
20/11/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				16	13	27									
Train	2	0	2	0.0	0.0	0	2	92%	0	#####	2	92%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	3	1	4	2	0	2	0	16%	1	100%	1	35%			
Car	90	65	155	83	55	138	7	8%	10	15%	17	11%			
Total	95	66	161	101	69	167	10	10%	11	16%	20	13%	6	3	9
	59%	41%		61%	41%								7%	4%	6%

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				17	4	21									
Train	6	1	7	0.0	0.0	0	5	89%	1	89%	6	89%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	2	0	2	0	15%	0	#####	0	15%			
Car	140	31	171	129	28	157	11	8%	3	8%	14	8%			
Total	148	32	180	148	33	180	16	11%	4	11%	20	11%	1	1	1
	82%	18%		82%	18%								0.5%	2%	0.8%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRETRAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 200 KPH - Base runs

10

B200PO25.XLS
20/11/1993

TORONTO-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				397	111	503									
Train	29	4	34	0.0	0.0	0	29	97%	4	97%	33	97%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	212	26	238	204	25	229	9	4%	1	4%	10	4%			
Car	17923	4975	22898	17569	4874	22669	355	2%	101	2%	456	2%			
Total	18165	5005	23170	18170	5010	23401	392	2%	106	2%	498	2%	6	4	10
	78%	22%		78%	21%								0%	0%	0%

TORONTO-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1206	397	1587									
Train	142	70	211	0	0	0	106	75%	52	75%	158	75%			
Plane	18	38	56	6	18	25	12	66%	19	51%	31	56%			
Bus	142	13	156	101	8	109	41	29%	6	42%	47	30%			
Car	6165	2171	8336	5428	1907	7335	737	12%	264	12%	1000	12%			
Total	6467	2292	8758	6742	2330	9056	896	14%	341	15%	1237	14%	310	56	366
	74%	26%		74%	26%								5%	2%	4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Full Corridor - 200 KPH - Base runs

11

B200PO25.XLS
20/11/1993

TORONTO-WINDSOR

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				580	204	784									
Train	77	33	111	0.0	0.0	0	60	78%	26	78%	86	78%			
Plane	39	117	155	22	52	74	16	42%	64	55%	81	52%			
Bus	20	7	27	13	4	17	7	36%	3	43%	10	38%			
Car	1997	337	2334	1647	291	1937	350	18%	47	14%	397	17%			
Total	2132	494	2627	2262	551	2813	434	20%	140	28%	574	22%	146	64	210
	81%	19%		80%	20%								7%	13%	8%

KITCHENER-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				147	111	258									
Train	19	1	20	0.0	0.0	0	18	94%	1	94%	19	94%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	1	11	9	0	9	1	9%	1	76%	2	14%			
Car	2114	836	2949	2045	757	2802	68	3%	79	9%	147	5%			
Total	2143	838	2981	2201	867	3069	87	4%	81	10%	168	6%	60	30	89
	72%	28%		72%	28%								3%	4%	3%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

Full Corridor - 200 KPH - Base runs

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

B200PO25.XLS
20/11/1993

KITCHENER-WINDSOR

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				186	92	278										
Train	2	0	2	0.0	0.0	0	2	100%	0	#####	2	100%				
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####				
Bus	0.6	0.4	1.0	0.0	0.0	0.0	0.6	100%	0.4	100%	1.0	100%				
Car	419	178	597	276	130	406	143	34%	48	27%	191	32%				
Total	422	178	600	462	222	684	146	35%	48	27%	194	32%	41	43	84	
	70%	30%		68%	32%								10%	24%	14%	

LONDON-WINDSOR

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				470	253	723										
Train	17	11	28	0.0	0.0	0	16	99%	11	99%	27	99%				
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####				
Bus	21	0	21	15	0	15	5	26%	0	#####	5	26%				
Car	2394	1042	3436	2039	916	2955	355	15%	126	12%	481	14%				
Total	2431	1053	3484	2524	1169	3693	377	16%	137	13%	514	15%	93	116	209	
	70%	30%		68%	32%								4%	11%	6%	

B200PO25.XLS
22/11/1993

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025
Full Corridor - 200 KPH - Base runs

TOTAL 24 O/D PAIRS (both directions)

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				10212	5433	15645									
Train	1190	591	1781	0	0	0	960	81%	476	81%	1436	81%			
Plane	815	4617	5431	597	2785	3381	218	27%	1832	40%	2050	38%			
Bus	1431	366	1797	1029	181	1210	402	28%	185	50%	587	33%			
Car	63469	17911	81380	56775	16249	73025	6694	11%	1662	9%	8356	10%			
Total	66905	23485	90390	68613	24648	93261	8274	12%	4155	18%	12429	14%	1939	1278	3216
	74%	26%		74%	26%								3%	5%	4%

BASE RUNS

300 KPH

Quebec-Toronto Segment

Year 2025

TRAFFIC and REVENUES
on Quebec-Toronto Segment (Both directions)
300 KPII - Year 2025 - Base runs

		Traffic	Revenues	Non-business	Business	Frequency
		000's	000's can \$	Fare	Fare	
Québec	Montréal	2991	238351	75	93	16
Québec	Ottawa	276	29552	93	130	14
Québec	Toronto	377	58531	131	173	14
Trois-Rivières	Montréal	544	18343	30	52	9
Trois-Rivières	Ottawa	97	7479	73	108	8
Trois-Rivières	Toronto	65	8930	122	170	8
Montréal	Ottawa	1967	101519	40	69	16
Montréal	Kingston	220	15208	61	108	12
Montréal	Toronto	3433	410956	99	136	20
Montréal	Kitchener	15	1790	114	157	2
Montréal	London	70	10193	125	174	5
Ottawa	Kingston	979	45416	38	66	12
Ottawa	Toronto	3104	323422	91	115	18
Ottawa	Kitchener	28	3199	106	136	2
Ottawa	London	81	11016	117	153	5
Kingston	Toronto	1517	87311	50	78	12
Kingston	Kitchener	10	826	65	99	2
Kingston	London	21	1773	76	116	5
Total		15795	1373813			

TRAFFIC and REVENUES
on Montreal - Toronto Segment (Both directions)
300KPII - YEAR 2025 - Base runs

		Traffic	Revenues	Non-business	Business	Frequency
		000's	000's can \$	Fare	Fare	
Québec	Ottawa	96	8781	81	123	4
Québec	Toronto	114	15616	120	155	4
Montréal	Ottawa	1967	101519	40	69	16
Montréal	Kingston	220	15208	61	108	12
Montréal	Toronto	3433	410956	99	136	20
Montréal	Kitchener	15	1790	114	157	2
Montréal	London	70	10193	125	174	5
Ottawa	Kingston	979	45416	38	66	12
Ottawa	Toronto	3104	323422	91	115	18
Ottawa	Kitchener	28	3199	106	136	2
Ottawa	London	81	11016	117	153	5
Kingston	Toronto	1517	87311	50	78	12
Kingston	Kitchener	10	826	65	99	2
Kingston	London	21	1773	76	116	5
Total		11656	1037026			

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B300QT25.XLS
20/11/1993

QUEBEC-MONTREAL

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				2214	778	2991									
Train	90	50	140	0	0	0	89	99%	49	99%	139	99%			
Plane	13	105	117	5	19	25	7	57%	85	82%	93	79%			
Bus	254	165	419	167	56	222	88	35%	109	66%	197	47%			
Car	9344	3094	12438	7501	2636	10137	1843	20%	459	15%	2301	19%			
Total	9701	3413	13114	9887	3488	13375	2027	21%	702	21%	2729	21%	187	76	262
	74%	26%		74%	26%								2%	2%	2%

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				171	105	276									
Train	8	1	10	0.0	0.0	0	7	86%	1	86%	8	86%			
Plane	11	66	78	6	14	19	5	48%	53	80%	58	75%			
Bus	15	5	20	8	0	8	7	48%	4	90%	11	58%			
Car	454	67	521	332	54	386	122	27%	13	20%	136	26%			
Total	488	140	628	516	173	689	142	29%	72	51%	213	34%	30	33	63
	78%	22%		75%	25%								6%	24%	10%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRETRAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B300QT25.XLS
20/11/1993

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				158	219	377									
Train	19	8	26	0.0	0.0	0	17	93%	7	93%	25	93%			
Plane	29	151	180	12	46	58	17	59%	105	69%	122	68%			
Bus	4.8	0.5	5.3	1.5	0.1	1.6	3.3	69%	0.4	84%	3.7	71%			
Car	170	39	209	124	28	150	46	27%	11	29%	57	27%			
Total	222	198	420	295	293	587	84	38%	124	62%	207	49%	75	95	170
	53%	47%		50%	50%								34%	48%	40%

TROIS-RIVIERES/MONTREAL

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				451	92	544									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	0.8	0	0.8	0.6	0	0.6	0.2	26%	0	#####	0.2	26%			
Car	5443	950	6393	5006	876	5882	438	8%	74	8%	511	8%			
Total	5444	950	6394	5457	969	6426	438	8%	74	8%	512	8%	13	19	32
	85%	15%		85%	15%								0.2%	2%	0.5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

3

B3000T25.XLS
20/11/1993

TROIS-RIVIERES/OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				85	12	97									
Train	0	0	0	0.0	0.0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	2	12	7	0	7	2	24%	2	100%	5	39%			
Car	310	39	349	267	33	300	43	14%	6	15%	49	14%			
Total	320	41	361	360	45	404	45	14%	8	20%	54	15%	40	3	43
	89%	11%		89%	11%								12%	8%	12%

TROIS-RIVIERES/TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				44	21	65									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	13	32	45	10	15	25	3	25%	17	53%	20	45%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	113	13	126	85	12	97	27	24%	1	11%	29	23%			
Total	128	45	173	139	47	187	33	26%	18	41%	51	30%	12	2	14
	74%	26%		75%	25%								9%	5%	8%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B3000T25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1180	787	1967									
Train	109	105	215	0.0	0.0	0	93	85%	90	85%	182	85%			
Plane	15	73	88	4	21	25	12	76%	51	71%	63	72%			
Bus	326	93	419	225	56	282	100	31%	36	39%	137	33%			
Car	6220	1490	7710	5503	1127	6630	716	12%	363	24%	1079	14%			
Total	6670	1761	8431	6913	1992	8904	921	14%	540	31%	1462	17%	259	247	506
	79%	21%		78%	22%								4%	14%	6%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				183	37	220									
Train	21	14	35	0.0	0.0	0	19	90%	12	90%	31	90%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	3	35	16	1	17	17	51%	2	59%	18	52%			
Car	385	33	418	307	23	330	77	20%	10	31%	88	21%			
Total	438	50	488	506	62	568	113	26%	24	49%	137	28%	70	13	83
	90%	10%		89%	11%								16%	26%	17%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B300QT25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1510	1922	3433									
Train	345	124	470	0.0	0.0	0	290	84%	104	84%	394	84%			
Plane	453	2462	2916	118	1573	1691	335	74%	890	36%	1225	42%			
Bus	105	13	118	51	5	56	54	52%	8	62%	63	53%			
Car	1856	535	2391	1510	426	1936	345	19%	109	20%	454	19%			
Total	2759	3135	5894	3190	3926	7116	1025	37%	1111	35%	2136	36%	486	811	1297
	47%	53%		45%	55%								18%	26%	22%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				12	3	15									
Train	4	2	6	0.0	0.0	0	4	84%	1	84%	5	84%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	152	50	202	147	49	196	5	3%	1	2%	6	3%			
Total	157	52	209	158	52	210	10	6%	3	5%	13	6%	1.7	0.4	2.1
	75%	25%		75%	25%								0.0	0.0	0.0

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B3000T25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				42	28	70									
Train	12	0	13	0.0	0.0	0	11	90%	0	90%	11	90%			
Plane	10	37	47	3	17	20	7	70%	20	55%	27	58%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	100%	2	100%			
Car	149	13	162	142	6	148	8	5%	7	54%	15	9%			
Total	173	50	223	187	51	238	27	16%	28	55%	55	25%	15	0.5	16
	77%	23%		79%	21%								9%	1%	7%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				685	294	979									
Train	18	14	32	0.0	0.0	0	17	95%	13	95%	30	95%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	26	3	29	31	55%	5	63%	36	56%			
Car	1355	323	1678	989	203	1191	366	27%	121	37%	487	29%			
Total	1430	345	1775	1700	499	2199	414	29%	138	40%	553	31%	271	155	426
	81%	19%		77%	23%								19%	45%	24%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B300QT25.XLS
20/11/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1397	1707	3104									
Train	125	77	201	0.0	0.0	0	91	73%	56	73%	147	73%			
Plane	188	1454	1642	108	614	722	79	42%	840	58%	919	56%			
Bus	103	20	123	39	4	43	64	62%	16	78%	80	65%			
Car	2634	810	3444	1886	629	2514	748	28%	182	22%	930	27%			
Total	3049	2361	5410	3429	2954	6383	983	32%	1093	46%	2076	38%	414	614	1028
	56%	44%		54%	46%								14%	26%	19%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				20	8	28									
Train	3	1	4	0.0	0.0	0	3	100%	1	100%	4	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	1	5	0.0	0.0	0.0	4	100%	1	100%	5	100%			
Car	287	41	328	277	34	312	10	3%	6	16%	16	5%			
Total	294	42	336	298	42	340	17	6%	8	18%	25	7%	3	0.2	3
	88%	12%		88%	12%								1%	0.4%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B300QT25.XLS
20/11/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				38	43	81									
Train	9	2	10	0.0	0.0	0	8	90%	1	90%	9	90%			
Plane	18	67	85	11	33	44	7	38%	34	51%	41	48%			
Bus	4.9	0.2	5.1	3.9	0	3.9	1.0	20%	0	100%	1.2	23%			
Car	167	37	205	151	33	184	16	10%	4	11%	20	10%			
Total	199	107	305	204	109	313	32	16%	40	37%	72	24%	6	3	9
	65%	35%		65%	35%								3%	3%	3%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1107	410	1517									
Train	133	74	207	0.0	0.0	0	106	80%	59	80%	165	80%			
Plane	8	15	23	4	5	9	4	52%	9	65%	14	60%			
Bus	99	8	107	54	4	58	46	46%	3	46%	49	46%			
Car	3190	741	3932	2452	575	3027	738	23%	166	22%	904	23%			
Total	3431	838	4268	3617	994	4611	894	26%	238	28%	1133	27%	213	171	384
	80%	20%		78%	22%								6%	20%	9%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRETRAIN/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B3000T25.XLS
20/11/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				5	5	10									
Train	2	0	2	0.0	0.0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	3	1	4	2	1	3	0	8%	0	2%	0	7%			
Car	90	65	155	88	61	149	2	2%	4	6%	6	4%			
Total	95	66	161	96	67	162	5	5%	4	6%	9	5%	1	1	2
	59%	41%		59%	41%								1%	1%	1%

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				17	4	21									
Train	6	1	7	0.0	0.0	0	5	89%	1	89%	6	89%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	2	0	2	0	8%	0	#####	0	8%			
Car	140	31	171	129	28	157	11	8%	3	8%	14	8%			
Total	148	32	180	148	32	180	16	11%	4	11%	20	11%	1.2	0.3	1.4
	82%	18%		82%	18%								0.8%	0.8%	0.8%

B300QT25.XLS
22/11/1993

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025
Quebec-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

TOTAL ON QUEBEC-TORONTO SEGMENT (both directions)

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				9322	6474	15795									
Train	904	472	1376	0	0	0	763	84%	397	84%	1159	84%			
Plane	758	4462	5221	281	2357	2639	477	63%	2105	47%	2582	49%			
Bus	1025	318	1343	602	131	732	424	41%	188	59%	611	46%			
Car	32458	8373	40831	26896	6833	33728	5562	17%	1540	18%	7102	17%			
Total	35145	13625	48770	37100	15794	52894	7225	21%	4229	31%	11455	23%	2096	2244	4341
	72%	28%		70%	30%								6%	16%	9%

BASE RUNS

200 KPH

Quebec-Toronto Segment

Year 2025

TRAFFIC and REVENUES
Quebec - Toronto Segment (both directions)
200 KPH - Year 2025 - Base runs

		Traffic	Revenues	Non-business	Business	Frequency
		000's	000's can \$	Fare	Fare	
Québec	Montréal	2362	172430	67	91	11
Québec	Ottawa	168	16807	88	125	8
Québec	Toronto	184	26915	122	172	8
Trois-Rivières	Montréal	480	12712	25	40	6
Trois-Rivières	Ottawa	82	5894	66	104	6
Trois-Rivières	Toronto	54	6440	104	154	6
Montréal	Ottawa	1530	76197	40	68	13
Montréal	Kingston	156	10459	61	99	10
Montréal	Toronto	2279	266830	96	133	13
Montréal	Kitchener	14	1706	111	154	2
Montréal	London	44	6092	123	172	5
Ottawa	Kingston	783	32461	36	57	10
Ottawa	Toronto	2006	205144	89	114	13
Ottawa	Kitchener	22	2417	101	134	2
Ottawa	London	60	7585	113	144	5
Kingston	Toronto	1095	59399	49	74	10
Kingston	Kitchener	7	551	65	97	2
Kingston	London	19	1578	76	112	5
Total		11345	911616			

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFREPAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B200QT25.XLS
20/11/1993

QUEBEC-MONTREAL

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				1772	591	2362										
Train	90	50	140	0	0	0	87	96%	48	96%	134	96%				
Plane	13	105	117	5	49	54	7	57%	56	54%	63	54%				
Bus	254	165	419	189	63	251	66	26%	102	62%	168	40%				
Car	9344	3094	12438	7824	2749	10572	1520	16%	345	11%	1866	15%				
Total	9701	3413	13114	9789	3451	13240	1680	17%	551	16%	2231	17%	91	40	131	
	74%	26%		74%	26%								0.9%	1.2%	1%	

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				114	54	168										
Train	8	1	10	0.0	0.0	0	7	85%	1	85%	8	85%				
Plane	11	66	78	7	29	36	4	35%	37	56%	41	53%				
Bus	15	5	20	10	1	11	4	30%	4	86%	9	44%				
Car	454	67	521	359	58	417	95	21%	9	13%	104	20%				
Total	488	140	628	491	142	633	111	23%	52	37%	162	26%	4	2	6	
	78%	22%		78%	22%								0.8%	1.7%	1.0%	

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT **TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025**
Quebec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B200QT25.XLS
 20/11/1993

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				94	90	184									
Train	19	8	26	0.0	0.0	0	17	93%	7	93%	25	93%			
Plane	29	151	180	12	90	103	16	57%	61	40%	77	43%			
Bus	4.8	0.5	5.3	3.0	0.2	3.1	1.8	38%	0.3	69%	2.2	41%			
Car	170	39	209	146	29	171	24	14%	10	25%	34	16%			
Total	222	198	420	255	210	461	60	27%	78	40%	138	33%	34	12	45
	53%	47%		55%	45%								15%	6%	11%

TROIS-RIVIERES/MONTREAL

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				432	48	480									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	0.8	0	0.8	0.6	0	0.6	0.2	25%	0	#####	0.2	25%			
Car	5443	950	6393	5024	922	5946	419	8%	29	3%	448	7%			
Total	5444	950	6394	5457	970	6426	419	8%	29	3%	448	7%	13	19	32
	85%	15%		85%	15%								0.2%	2%	0.5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

Quebec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B2000T25.XLS
20/11/1993

TROIS-RIVIERES/OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				70	12	82									
Train	0	0	0	0.0	0.0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	2	12	8	0	8	2	19%	2	100%	4	35%			
Car	310	39	349	276	31	307	34	11%	8	21%	42	12%			
Total	320	41	361	354	43	397	36	11%	11	26%	46	13%	34	2	36
	89%	11%		89%	11%								11%	4%	10%

TROIS-RIVIERES/TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				36	17	54									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	13	32	45	11	17	28	2	16%	15	48%	18	39%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	113	13	126	86	12	97	27	24%	1	7%	28	22%			
Total	128	45	173	133	46	178	31	24%	16	36%	48	28%	5	1	6
	74%	26%		75%	26%								4%	2%	4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto Segment - 200 KPII - Base runs

B200QT25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				995	536	1530										
Train	109	105	215	0.0	0.0	0	92	84%	89	84%	180	84%				
Plane	15	73	88	7	38	45	9	56%	34	47%	43	49%				
Bus	326	93	419	238	59	297	88	27%	33	36%	121	29%				
Car	6220	1490	7710	5558	1304	6862	662	11%	186	13%	848	11%				
Total	6670	1761	8431	6797	1937	8734	850	13%	343	19%	1193	14%	144	193	337	
	79%	21%		78%	22%								2%	11%	4%	

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				131	25	156										
Train	21	14	35	0.0	0.0	0	15	70%	10	70%	24	70%				
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####				
Bus	32	3	35	19	1	21	13	40%	1	50%	14	41%				
Car	385	33	418	333	27	360	52	14%	7	19%	59	14%				
Total	438	50	488	483	53	536	80	18%	18	35%	97	20%	51	7	59	
	90%	10%		90%	10%								12%	15%	12%	

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B200QT25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				980	1299	2279									
Train	345	124	470	0.0	0.0	0	269	78%	97	78%	366	78%			
Plane	453	2462	2916	366	1559	1924	88	19%	904	37%	991	34%			
Bus	105	13	118	67	7	73	38	36%	7	50%	45	38%			
Car	1856	535	2391	1641	463	2104	215	12%	72	13%	287	12%			
Total	2759	3135	5894	3053	3327	6380	610	22%	1079	34%	1689	29%	370	220	589
	47%	53%		48%	52%								13%	7%	10%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				11	3	14									
Train	4	2	6	0.0	0.0	0	4	81%	1	81%	5	81%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	152	50	202	147	49	196	5	3%	1	2%	6	3%			
Total	157	52	209	158	52	210	10	6%	2	5%	12	6%	1	1	2
	75%	25%		75%	25%								1%	1%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B2000T25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				29	14	44									
Train	12	0	13	0.0	0.0	0	11	90%	0	90%	11	90%			
Plane	10	37	47	7	29	36	3	26%	8	21%	10	22%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	100%	2	100%			
Car	149	13	162	144	7	151	5	4%	6	47%	11	7%			
Total	173	50	223	181	50	231	20	12%	14	29%	35	16%	9	0	9
	77%	23%		78%	22%								5%	0%	4%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				579	204	783									
Train	18	14	32	0.0	0.0	0	17	93%	13	93%	29	93%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	29	3	32	28	49%	4	58%	32	50%			
Car	1355	323	1678	1038	233	1259	316	23%	91	28%	407	24%			
Total	1430	345	1775	1647	440	2074	361	25%	108	31%	469	26%	218	96	314
	81%	19%		79%	21%								15%	28%	18%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B2000T25.XLS
20/11/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				943	1063	2006									
Train	125	77	201	0.0	0.0	0	90	72%	55	72%	145	72%			
Plane	188	1454	1642	150	851	1001	37	20%	603	41%	640	39%			
Bus	103	20	123	52	6	58	51	49%	14	71%	65	53%			
Car	2634	810	3444	2014	707	2721	621	24%	103	13%	723	21%			
Total	3049	2361	5410	3159	2628	5786	798	26%	775	33%	1574	29%	145	288	433
	56%	44%		55%	45%								5%	12%	8%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				14	7	22									
Train	3	1	4	0.0	0.0	0	3	98%	1	98%	4	98%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	1	5	0.0	0.0	0.0	4	100%	1	95%	4	99%			
Car	287	41	328	280	35	315	7	2%	6	15%	13	4%			
Total	294	42	336	295	42	337	14	5%	7	17%	21	6%	0	0.0	0
	88%	12%		88%	12%								0%	0%	0%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto Segment - 200 KPII - Base runs

B2000T25.XLS
20/11/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				36	24	60									
Train	9	2	10	0.0	0.0	0	7	83%	1	83%	8	83%			
Plane	18	67	85	11	52	63	7	37%	16	23%	22	26%			
Bus	4.9	0.2	5.1	4.3	0	4.3	0.6	13%	0	100%	0.8	16%			
Car	167	37	205	151	33	184	16	10%	4	11%	20	10%			
Total	199	107	305	203	109	312	31	15%	21	20%	52	17%	6	3	9
	65%	35%		65%	35%								3%	3%	3%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				865	230	1095									
Train	133	74	207	0.0	0.0	0	105	79%	59	79%	163	79%			
Plane	8	15	23	3	11	15	6	68%	4	26%	10	42%			
Bus	99	8	107	61	4	65	38	38%	4	48%	42	39%			
Car	3190	741	3932	2611	653	3263	580	18%	89	12%	668	17%			
Total	3431	838	4268	3540	897	4438	728	21%	155	18%	883	21%	137	75	212
	80%	20%		80%	20%								4%	9%	5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRRERAIL/CANARAIL/CIGGT

Quebec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B2000T25.XLS
20/11/1993

KINGSTON-KITCIENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				5	2	7										
Train	2	0	2	0.0	0.0	0	2	100%	0	#####	2	100%				
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####				
Bus	3	1	4	2	1	3	0	8%	0	2%	0	7%				
Car	90	65	155	88	62	150	2	2%	3	4%	5	3%				
Total	95	66	161	95	66	161	4	5%	3	4%	7	4%	0.6	0	0	
	59%	41%		59%	41%								1%	0%	0%	

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				15	4	19										
Train	6	1	7	0.0	0.0	0	4	72%	1	72%	5	72%				
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####				
Bus	2	0	2	2	0	2	0	7%	0	#####	0	7%				
Car	140	31	171	130	28	159	9	7%	3	8%	12	7%				
Total	148	32	180	148	32	180	14	9%	3	11%	17	9%	2	0	2	
	82%	18%		82%	18%								1.1%	1%	1.1%	

B200QT25.XLS
22/11/1993

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025
Quebec-Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

TOTAL ON QUEBEC-TORONTO SEGMENT (both directions)

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				7122	4223	11345									
Train	904	472	1376	0	0	0	729	81%	382	81%	1111	81%			
Plane	758	4462	5221	580	2724	3304	178	24%	1738	39%	1916	37%			
Bus	1025	318	1343	685	145	830	340	33%	173	54%	514	38%			
Car	32458	8373	40831	27848	7401	35249	4609	14%	972	12%	5581	14%			
Total	35145	13625	48770	36235	14494	50728	5857	17%	3265	24%	9122	19%	1265	959	2223
	72%	28%		71%	29%								4%	7%	5%

BASE RUNS

300 KPH

Montreal-Toronto Segment

Year 2025

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B300MT25.XLS
20/11/1993

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				72	24	96									
Train	8	1	10	0.0	0.0	0	6	77%	1	77%	7	77%			
Plane	11	66	78	10	52	62	1	8%	15	22%	16	20%			
Bus	15	5	20	11	4	15	3	23%	1	20%	4	22%			
Car	454	67	521	397	62	459	57	13%	6	8%	63	12%			
Total	488	140	628	490	142	632	68	14%	22	16%	90	14%	4	2	6
	78%	22%		78%	22%								1%	1%	1%

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				61	54	114									
Train	19	8	26	0.0	0.0	0	17	93%	7	93%	25	93%			
Plane	29	151	180	24	115	139	5	18%	36	24%	41	23%			
Bus	4.8	0.5	5.3	4.5	0.5	5.0	0.3	7%	0.0	0%	0.3	6%			
Car	170	39	209	156	30	186	14	8%	9	24%	23	11%			
Total	222	198	420	245	199	444	37	16%	53	27%	89	21%	24	1	25
	53%	47%		55%	45%								11%	1%	6%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B300MT25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1180	787	1967									
Train	109	105	215	0.0	0.0	0	93	85%	90	85%	182	85%			
Plane	15	73	88	4	21	25	12	76%	51	71%	63	72%			
Bus	326	93	419	225	56	282	100	31%	36	39%	137	33%			
Car	6220	1490	7710	5503	1127	6630	716	12%	363	24%	1079	14%			
Total	6670	1761	8431	6913	1992	8904	921	14%	540	31%	1462	17%	259	247	506
	79%	21%		78%	22%								4%	14%	6%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				183	37	220									
Train	21	14	35	0.0	0.0	0	19	90%	12	90%	31	90%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	3	35	16	1	17	17	51%	2	59%	18	52%			
Car	385	33	418	307	23	330	77	20%	10	31%	88	21%			
Total	438	50	488	506	62	568	113	26%	24	40%	137	28%	70	13	83
	90%	10%		89%	11%								16%	26%	17%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal-Toronto segment - 300 KPII - Base runs

B300MT25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1510	1922	3433									
Train	345	124	470	0.0	0.0	0	290	84%	104	84%	394	84%			
Plane	453	2462	2916	118	1573	1691	335	74%	890	36%	1225	42%			
Bus	105	13	118	51	5	56	54	52%	8	62%	63	53%			
Car	1856	535	2391	1510	426	1936	345	19%	109	20%	454	19%			
Total	2759	3135	5894	3190	3926	7116	1025	37%	1111	35%	2136	36%	486	811	1297
	47%	53%		45%	55%								18%	26%	22%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				12	3	15									
Train	4	2	6	0.0	0.0	0	4	84%	1	84%	5	84%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	152	50	202	147	49	196	5	3%	1	2%	6	3%			
Total	157	52	209	158	52	210	10	6%	3	5%	13	6%	1.7	0.4	2.1
	75%	25%		75%	25%								0.0	0.0	0.0

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B300MT25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				42	28	70										
Train	12	0	13	0.0	0.0	0	11	90%	0	90%	11	90%				
Plane	10	37	47	3	17	20	7	70%	20	55%	27	58%				
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	100%	2	100%				
Car	149	13	162	142	6	148	8	5%	7	54%	15	9%				
Total	173	50	223	187	51	238	27	16%	28	55%	55	25%	15	0.5	16	
	77%	23%		79%	21%								9%	1%	7%	

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				685	294	979										
Train	18	14	32	0.0	0.0	0	17	95%	13	95%	30	95%				
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####				
Bus	57	8	65	26	3	29	31	55%	5	63%	36	56%				
Car	1355	323	1678	989	203	1191	366	27%	121	37%	487	29%				
Total	1430	345	1775	1700	499	2199	414	29%	138	40%	553	31%	271	155	426	
	81%	19%		77%	23%								19%	45%	24%	

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B300MT25.XLS
20/11/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				1397	1707	3104										
Train	125	77	201	0.0	0.0	0	91	73%	56	73%	147	73%				
Plane	188	1454	1642	108	614	722	79	42%	840	58%	919	56%				
Bus	103	20	123	39	4	43	64	62%	16	78%	80	65%				
Car	2634	810	3444	1886	629	2514	748	28%	182	22%	930	27%				
Total	3049	2361	5410	3429	2954	6383	983	32%	1093	46%	2076	38%	414	614	1028	
	56%	44%		54%	46%								14%	26%	19%	

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic			
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total	
HSR				20	8	28										
Train	3	1	4	0.0	0.0	0	3	100%	1	100%	4	100%				
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####				
Bus	4	1	5	0.0	0.0	0.0	4	100%	1	100%	5	100%				
Car	287	41	328	277	34	312	10	3%	6	16%	16	5%				
Total	294	42	336	298	42	340	17	6%	8	18%	25	7%	3	0.2	3	
	88%	12%		88%	12%								1%	0.4%	1%	

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B300MT25.XLS
20/11/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				38	43	81									
Train	9	2	10	0.0	0.0	0	8	90%	1	90%	9	90%			
Plane	18	67	85	11	33	44	7	38%	34	51%	41	48%			
Bus	4.9	0.2	5.1	3.9	0	3.9	1.0	20%	0	100%	1.2	23%			
Car	167	37	205	151	33	184	16	10%	4	11%	20	10%			
Total	199	107	305	204	109	313	32	16%	40	37%	72	24%	6	3	9
	65%	35%		65%	35%								3%	3%	3%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1107	410	1517									
Train	133	74	207	0.0	0.0	0	106	80%	59	80%	165	80%			
Plane	8	15	23	4	5	9	4	52%	9	65%	14	60%			
Bus	99	8	107	54	4	58	46	46%	3	46%	49	46%			
Car	3190	741	3932	2452	575	3027	738	23%	166	22%	904	23%			
Total	3431	838	4268	3617	994	4611	894	26%	238	28%	1133	27%	213	171	384
	80%	20%		78%	22%								6%	20%	9%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

B300MT25.XLS
20/11/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				5	5	10									
Train	2	0	2	0.0	0.0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	3	1	4	2	1	3	0	8%	0	2%	0	7%			
Car	90	65	155	88	61	149	2	2%	4	6%	6	4%			
Total	95	66	161	96	67	162	5	5%	4	6%	9	5%	1	1	2
	59%	41%		59%	41%								1%	1%	1%

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				17	4	21									
Train	6	1	7	0.0	0.0	0	5	89%	1	89%	6	89%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	2	0	2	0	8%	0	#####	0	8%			
Car	140	31	171	129	28	157	11	8%	3	8%	14	8%			
Total	148	32	180	148	32	180	16	11%	4	11%	20	11%	1.2	0.3	1.4
	82%	18%		82%	18%								0.8%	0.8%	0.8%

B300MT25.XLS
22/11/1993

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025
Montreal-Toronto segment - 300 KPH - Base runs

TOTAL ON MONTREAL - TORONTO SEGMENT (both directions)

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				6331	5325	11656									
Train	814	422	1236	0	0	0	673	83%	347	82%	1020	83%			
Plane	732	4326	5058	282	2430	2712	450	61%	1896	44%	2346	46%			
Bus	758	151	909	434	79	512	324	43%	72	48%	397	44%			
Car	17248	4277	21525	14134	3286	17419	3114	18%	991	23%	4105	19%			
Total	19552	9176	28728	21180	11120	32300	4561	23%	3306	36%	7868	27%	1769	2019	3788
	68%	32%		66%	34%								9%	22%	13%

BASE RUNS

200 KPH

Montreal-Toronto Segment

Year 2025

TRAFFIC and REVENUES
Montreal - Toronto Segment (both directions)
200 KPH - Year 2025 - Base runs

		Traffic	Revenues	Non-business	Business	Frequency
		000's	000's can \$	Fare	Fare	
Québec	Ottawa	90	8723	88	124	4
Québec	Toronto	94	13880	122	172	4
Montréal	Ottawa	1530	76197	40	68	13
Montréal	Kingston	156	10459	61	99	10
Montréal	Toronto	2279	266830	96	133	13
Montréal	Kitchener	14	1706	111	154	2
Montréal	London	44	6092	123	172	5
Ottawa	Kingston	783	32461	36	57	10
Ottawa	Toronto	2006	205144	89	114	13
Ottawa	Kitchener	22	2417	101	134	2
Ottawa	London	60	7585	113	144	5
Kingston	Toronto	1095	59399	49	74	10
Kingston	Kitchener	7	551	65	97	2
Kingston	London	19	1578	76	112	5
Total		8200	693021			

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal - Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B200MT25.XLS
20/11/1993

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				69	21	90									
Train	8	1	10	0.0	0.0	0	6	74%	1	74%	7	74%			
Plane	11	66	78	11	53	64	0	1%	14	21%	14	18%			
Bus	15	5	20	11	4	15	3	23%	1	17%	4	21%			
Car	454	67	521	397	62	459	57	12%	6	8%	62	12%			
Total	488	140	628	489	140	628	66	14%	21	15%	87	14%	3	0	3
	78%	22%		78%	22%								0.6%	0.2%	0.5%

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				46	48	94									
Train	19	8	26	0.0	0.0	0	17	92%	7	92%	24	92%			
Plane	29	151	180	24	119	144	4	15%	32	21%	36	20%			
Bus	4.8	0.5	5.3	4.5	0.5	5.0	0.3	7%	0.0	0%	0.3	6%			
Car	170	39	209	160	30	190	10	6%	9	22%	19	9%			
Total	222	198	420	235	198	433	32	14%	47	24%	79	19%	14	1	15
	53%	47%		54%	46%								6%	0%	4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal - Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B200MT25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				995	536	1530									
Train	109	105	215	0.0	0.0	0	92	84%	89	84%	180	84%			
Plane	15	73	88	7	38	45	9	56%	34	47%	43	49%			
Bus	326	93	419	238	59	297	88	27%	33	36%	121	29%			
Car	6220	1490	7710	5558	1304	6862	662	11%	186	13%	848	11%			
Total	6670	1761	8431	6797	1937	8734	850	13%	343	19%	1193	14%	144	193	337
	79%	21%		78%	22%								2%	11%	4%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				131	25	156									
Train	21	14	35	0.0	0.0	0	15	70%	10	70%	24	70%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	3	35	19	1	21	13	40%	1	50%	14	41%			
Car	385	33	418	333	27	360	52	14%	7	19%	59	14%			
Total	438	50	488	483	53	536	80	18%	18	35%	97	20%	51	7	59
	90%	10%		90%	10%								12%	15%	12%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal - Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B200MT25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				980	1299	2279									
Train	345	124	470	0.0	0.0	0	269	78%	97	78%	366	78%			
Plane	453	2462	2916	366	1559	1924	88	19%	904	37%	991	34%			
Bus	105	13	118	67	7	73	38	36%	7	50%	45	38%			
Car	1856	535	2391	1641	463	2104	215	12%	72	13%	287	12%			
Total	2759	3135	5894	3053	3327	6380	610	22%	1079	34%	1689	29%	370	220	589
	47%	53%		48%	52%								13%	7%	10%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				11	3	14									
Train	4	2	6	0.0	0.0	0	4	81%	1	81%	5	81%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	152	50	202	147	49	196	5	3%	1	2%	6	3%			
Total	157	52	209	158	52	210	10	6%	2	5%	12	6%	1	1	2
	75%	25%		75%	25%								1%	1%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRETRAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal - Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B200MT25.XLS
20/11/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				29	14	44									
Train	12	0	13	0.0	0.0	0	11	90%	0	90%	11	90%			
Plane	10	37	47	7	29	36	3	26%	8	21%	10	22%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	100%	2	100%			
Car	149	13	162	144	7	151	5	4%	6	47%	11	7%			
Total	173	50	223	181	50	231	20	12%	14	29%	35	16%	9	0	9
	77%	23%		78%	22%								5%	0%	4%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				579	204	783									
Train	18	14	32	0.0	0.0	0	17	93%	13	93%	29	93%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	29	3	32	28	49%	4	58%	32	50%			
Car	1355	323	1678	1038	233	1259	316	23%	91	28%	407	24%			
Total	1430	345	1775	1647	440	2074	361	25%	108	31%	469	26%	218	96	314
	81%	19%		79%	21%								15%	28%	18%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE/RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal - Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B200MT25.XLS
20/11/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				943	1063	2006									
Train	125	77	201	0.0	0.0	0	90	72%	55	72%	145	72%			
Plane	188	1454	1642	150	851	1001	37	20%	603	41%	640	39%			
Bus	103	20	123	52	6	58	51	49%	14	71%	65	53%			
Car	2634	810	3444	2014	707	2721	621	24%	103	13%	723	21%			
Total	3049	2361	5410	3159	2628	5786	798	26%	775	33%	1574	29%	145	288	433
	56%	44%		55%	45%								5%	12%	8%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				14	7	22									
Train	3	1	4	0.0	0.0	0	3	98%	1	98%	4	98%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	1	5	0.0	0.0	0.0	4	100%	1	95%	4	99%			
Car	287	41	328	280	35	315	7	2%	6	15%	13	4%			
Total	294	42	336	295	42	337	14	5%	7	17%	21	6%	0	0.0	0
	88%	12%		88%	12%								0%	0%	0%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal - Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B200MT25.XLS
20/11/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				36	24	60									
Train	9	2	10	0.0	0.0	0	7	83%	1	83%	8	83%			
Plane	18	67	85	11	52	63	7	37%	16	23%	22	26%			
Bus	4.9	0.2	5.1	4.3	0	4.3	0.6	13%	0	100%	0.8	16%			
Car	167	37	205	151	33	184	16	10%	4	11%	20	10%			
Total	199	107	305	203	109	312	31	15%	21	20%	52	17%	6	3	9
	65%	35%		65%	35%								3%	3%	3%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				865	230	1095									
Train	133	74	207	0.0	0.0	0	105	79%	59	79%	163	79%			
Plane	8	15	23	3	11	15	6	68%	4	26%	10	42%			
Bus	99	8	107	61	4	65	38	38%	4	48%	42	39%			
Car	3190	741	3932	2611	653	3263	580	18%	89	12%	668	17%			
Total	3431	838	4268	3540	897	4438	728	21%	155	18%	883	21%	137	75	212
	80%	20%		80%	20%								4%	9%	5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025

SOFRE RAIL/CANARAIL/CIGGT

Montreal - Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

B200MT25.XLS
20/11/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				5	2	7									
Train	2	0	2	0.0	0.0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	3	1	4	2	1	3	0	8%	0	2%	0	7%			
Car	90	65	155	88	62	150	2	2%	3	4%	5	3%			
Total	95	66	161	95	66	161	4	5%	3	4%	7	4%	0.6	0	0
	59%	41%		59%	41%								1%	0%	0%

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				15	4	19									
Train	6	1	7	0.0	0.0	0	4	72%	1	72%	5	72%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	2	0	2	0	7%	0	#####	0	7%			
Car	140	31	171	130	28	159	9	7%	3	8%	12	7%			
Total	148	32	180	148	32	180	14	9%	3	11%	17	9%	2	0	2
	82%	18%		82%	18%								1.1%	1%	1.1%

CHAPITRE 7

ANALYSES DE SENSIBILITE PAR RAPPORT AUX PREVISIONS FINALES

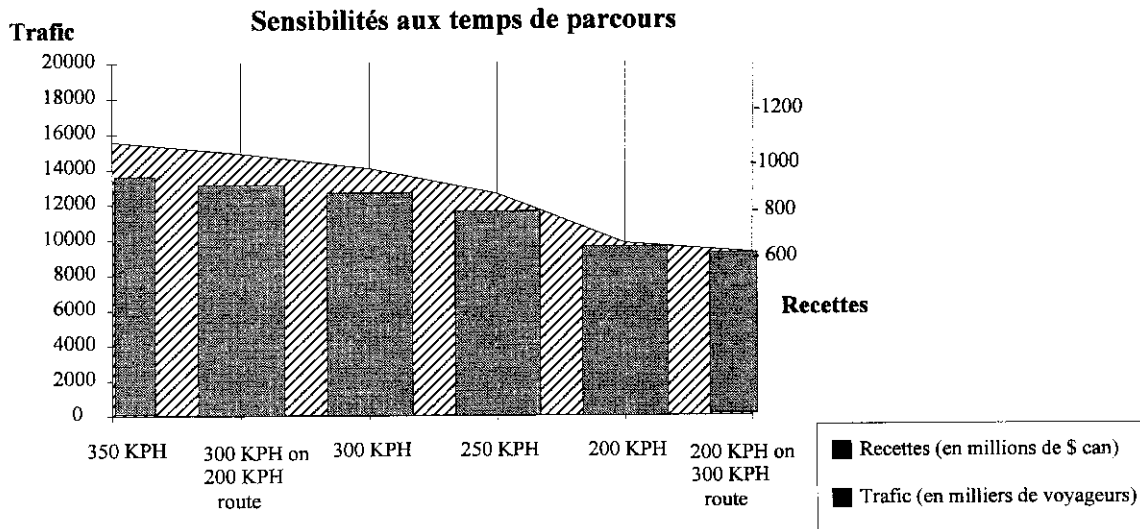
Les analyses de sensibilité ont été réalisées par rapport aux Base runs. Il s'agit essentiellement de sensibilités au temps de parcours, aux tarifs et aux fréquences.

Les résultats sont les suivants:

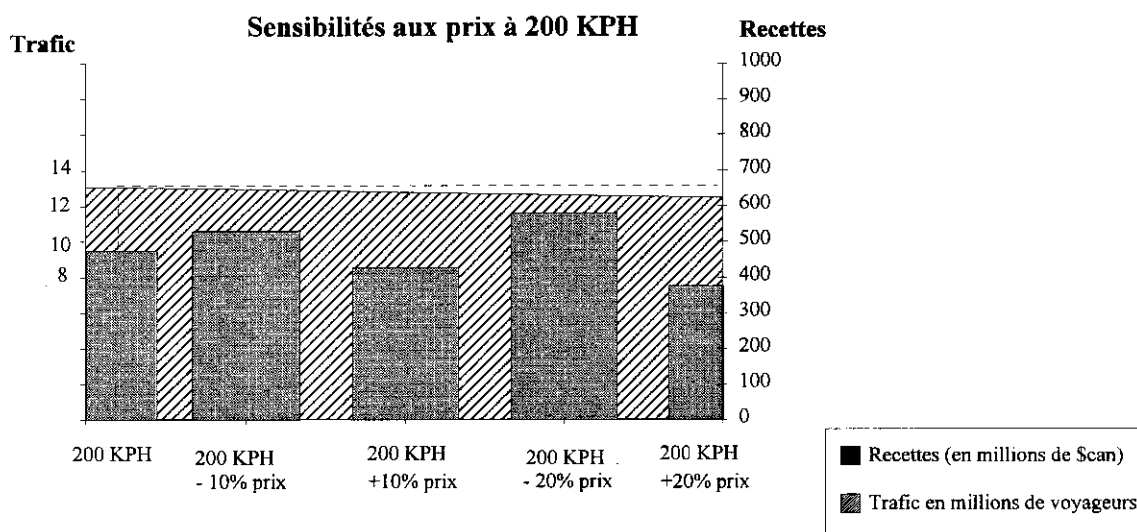
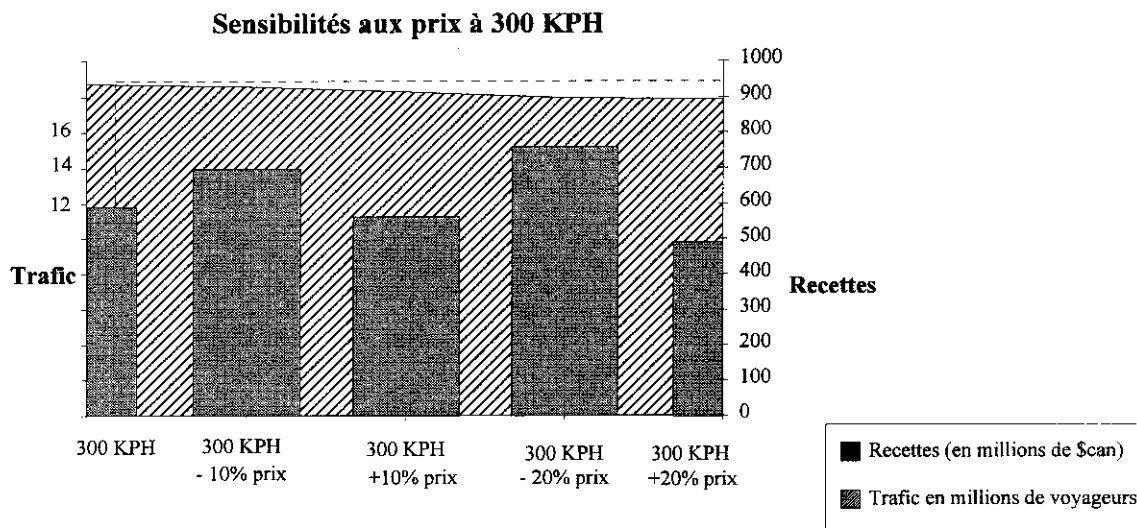
Scénario	Année	Descriptif	Prévision de Voyageurs en milliers	Prévision de Recettes en millions de can\$
300 KPH on 200 KPH route	2005	Full Corridor	13101	992.377
200 KPH on 300 KPH route	2005	Full Corridor	9251	618.759
350 KPH	2005	Full Corridor	13602	1037.933
250 KPH	2005	Full Corridor	11585	838.680
300 KPH	2005	Price: + 10%	11273	914.657
300 KPH	2005	Price: + 20%	10114	893.362
300 KPH	2005	Price: - 10%	13947	929.084
300 KPH	2005	Price: - 20%	15173	896.995
200 KPH	2005	Price: + 10%	8554	638.957
200 KPH	2005	Price: + 20%	7656	622.400
200 KPH	2005	Price: - 10%	10591	647.580
200 KPH	2005	Price: - 20%	11597	630.787
300 KPH	2005	Frequency: +3	14165	1038.349
300 KPH	2005	Frequency: -3	11084	828.157
200 KPH	2005	Frequency: +3	10761	727.698
200 KPH	2005	Frequency: -3	8458	580.017

Les prévisions pour les différents modes de transport, par motif et par origine-destination figurent dans le rapport n°2.

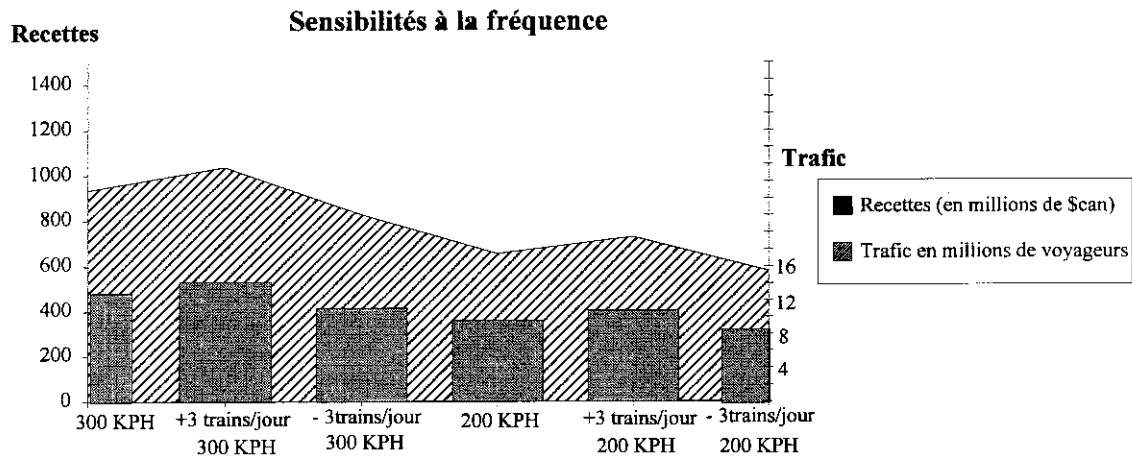
Les analyses de sensibilité au temps de parcours montrent que le scénario à 350 KPH réalise le meilleur score en termes de trafic et de recettes. Le scénario à 300 KPH sur le tracé du 200 KPH est meilleur que le 300 KPH sur ligne nouvelle qui allonge le parcours sur certaines origines-destinations. Le scénario du 200 KPH sur ligne nouvelle est le moins bon en raison de la vitesse et du tracé désavantageant certaines origines-destinations en termes de temps de parcours.



En ce qui concerne les analyses de sensibilité au prix, il est bien vérifié que le trafic du HSR est d'autant plus élevé que le prix est bas et inversement. Toutefois, il est important de constater que les recettes sont maximales pour le prix optimisé, i.e. celui qui prévaut dans les scénarios à 200 et à 300 KPH.



Le trafic du HSR réagit fortement à la fréquence. Ceci est dû à une double concurrence, à la fois de l'avion dont la stratégie est de développer de hautes fréquences, et de la voiture qui est, par définition, "infiniment fréquente". Notons que sur certaines origines-destinations majeures, l'avion offrira une fréquence supérieure à celle du HSR. Ce résultat devrait inciter à approfondir les études relatives à la capacité optimale et au roulement des rames HSR, en cohérence avec le profil temporel de la demande.



SAFERAIL



Plus la fréquence de l'offre concurrente est élevée, plus l'élasticité à la fréquence est forte

The higher the competitor's service frequency, the higher the elasticity to service frequency



CHAPITRE 8

PREVISIONS DU "CONNECT TRAFFIC"

1. DEFINITION DU "CONNECT TRAFFIC"

Dans le cadre de cette étude, le trafic des correspondances aériennes se compose de l'ensemble des voyages aériens effectués dans le corridor Québec-Windsor (origine et destination toutes deux incluses dans le corridor).

- (a) soit en amont d'un autre voyage aérien moyen ou long courrier,
- (b) soit en aval d'un autre voyage aérien moyen ou long courrier,

les deux trajets aériens étant en correspondance sur une même plateforme aéroportuaire.

Un exemple illustrant le cas (a) est le voyage Québec --> Montréal suivi d'un voyage Montréal -->Tokyo. Un exemple illustrant le cas (b) est un voyage Mexico -->Toronto suivi d'un voyage Toronto --> Ottawa. Seuls les segments Québec --> Montréal et Toronto--> Ottawa nous intéressent.

Les deux vols Québec --> Montréal et Montréal --> Tokyo doivent être en correspondance dans le même aéroport de Montréal. De même Mexico--> Toronto et Toronto --> Ottawa doivent être en correspondance dans le même aéroport de Toronto.

2. CONNAISSANCE DU TRAFIC AERIEN DE CORRESPONDANCE

Les données issues des enquêtes n'ont pas été exploitées pour ce cas particulier du trafic aérien. De fait, la connaissance de ce trafic est rudimentaire, tant pour ses conditions de voyage que pour ses modes de comportement. Pour pallier cette absence d'information, nous proposerons des hypothèses, lesquelles pourront être modulées dans des études ultérieures plus spécifiquement dédiées à ce sujet.

Néanmoins, une première hypothèse doit être faite à ce stade.

C'est le voyage aérien principal moyen ou long courrier (Montréal --> Tokyo ou Mexico --> Toronto) qui fait l'objet du choix prioritaire du voyageur, le transport amont ou aval n'étant que secondairement choisi.

Le trafic considéré relève donc d'une autre logique que celle qui a été analysée jusqu'à présent. Aussi, les modèles utilisés jusqu'ici ne s'appliquent pas à ce cas.

3. SITUATION DE REFERENCE

L'étude de prévision de trafic faite pour le corridor en situation de référence ne couvre pas le trafic concerné, qui déborde très largement de l'aire d'application des prévisions. Ceci conduit à admettre les prévisions de trafic qui nous sont suggérées pour ce trafic en situation de référence.

4. SITUATION AVEC PROJET

Dans une première approximation (hypothèse 2) nous admettons que :

le volume de trafic de correspondance ne sera pas affecté par la desserte des aéroports par des trains à grande vitesse.

Néanmoins, la desserte par HSR des aéroports est un plus qui ne peut qu'affecter positivement la demande. En négligeant cet aspect, certes du second ordre, notre approche est conservatrice.

Ceci signifie que desservir par train à grande vitesse l'aéroport de Toronto n'a pas d'effet sur le volume de trafic Canada <--> Mexico. La desserte par train à grande vitesse n'augmente donc pas ce type de mobilité (pas d'induction de trafic).

Il en résulte que la seule question à étudier est celle du partage modal avion/train à grande vitesse du trafic aérien de correspondance.

Par ailleurs, une hypothèse 3 est nécessaire pour développer le modèle décrit au paragraphe suivant :

du point de vue du voyageur, le train à grande vitesse éventuellement utilisé en amont ou en aval d'un vol moyen ou long courrier a des caractéristiques équivalentes à celles d'un vol aérien :

- la vente et la réservation des places dans le HSR sont les mêmes (et se pratiquent au même guichet) que pour l'avion,
- à tout moment, le voyageur peut échanger un trajet HSR contre un trajet aérien et vice-versa, comme c'est aujourd'hui possible d'un vol à l'autre,
- le trajet entre le terminal aérien touché par le vol moyen ou long courrier vers la gare HSR est identique en temps et pénibilité à celui vers le terminal du vol amont ou aval,
- le transfert des bagages de ou vers le HSR est effectué dans des conditions identiques à celles pratiquées entre avions.

5. MODELE D'OPPORTUNITE

Pour expliquer le choix d'un voyageur entre avion et HSR, nous nous appuyerons sur le cas du trajet Mexico --> Ottawa avec correspondance à Toronto.

Le voyageur atterrit à Toronto en provenance de Mexico à l'heure T_0 .

Compte tenu d'un délai de sécurité (retard possible à l'atterrissage) et d'un délai de transfert, soit θ minutes au total, il quittera au mieux l'aéroport de Toronto à l'heure $T_0 + \theta$.

Vers Ottawa, il a alors le choix entre deux opportunités:

- l'avion avec un départ à l'heure T_A ($T_A \geq T_0 + \theta$), un temps de trajet t_A jusqu'à l'aéroport d'Ottawa et un temps terminal jusqu'à sa destination finale e_A (egress),
- le HSR avec un départ à l'heure T_H ($T_H \geq T_0 + \theta$); un temps de trajet t_H et un temps terminal jusqu'à sa destination finale e_H .

S'il saisit la première opportunité, il sera à sa destination à l'heure $A = T_A + t_A + e_A$. Avec le HSR, il y sera à l'heure $H = T_H + t_H + e_H$.

Le voyageur préférera l'avion si $A < H$ et le HSR si $H < A$.

L'origine et la destination des voyageurs en transit sont connues par enquêtes, ainsi que les heures de départ et d'arrivée des vols qu'ils empruntent.

Le plus souvent, les compagnies aériennes domestiques organisent des plages de correspondances aériennes. Mais le HSR peut tout aussi bien pratiquer une politique adaptée de ses horaires visant aussi ces plages.

6. JUSTIFICATION DU MODELE

Dans ce modèle, le prix n'intervient pas. Implicitement, ceci revient à admettre l'hypothèse 4 selon laquelle le voyage *Mexico-Ottawa est vendu comme un tout et que le voyageur ignore en fait le coût de chacun des segments de son voyage.*

Ceci suppose donc deux sous-hypothèses :

- *une intégration parfaite du service HSR dans l'offre aérienne et une excellente coopération des aéroports,*
- *un prix du billet HSR inférieur ou égal à celui de l'avion sur le segment où tous deux sont en concurrence,*

Comme le HSR sera plutôt moins cher que l'avion, le modèle décrit est conservateur quant à la prévision de trafic se reportant sur le HSR.

Le refus de l'hypothèse 4 obligerait à faire intervenir le tarif en complément du temps et des horaires et nécessiterait un modèle plus complexe, que les données disponibles ne permettent pas de calibrer.

7. RESULTATS

Les hypothèses 3 et 4 sont fortes et supposent une intégration parfaite du HSR dans les services aériens (position de la gare, renseignements tarifaires,...).

Il faudrait, pour plus de justesse, diviser les résultats obtenus par un coefficient de sécurité (compris entre 1 et 2). Ce coefficient devrait être augmenté lorsque la fréquence HSR est faible, et réduit lorsqu'elle est forte.

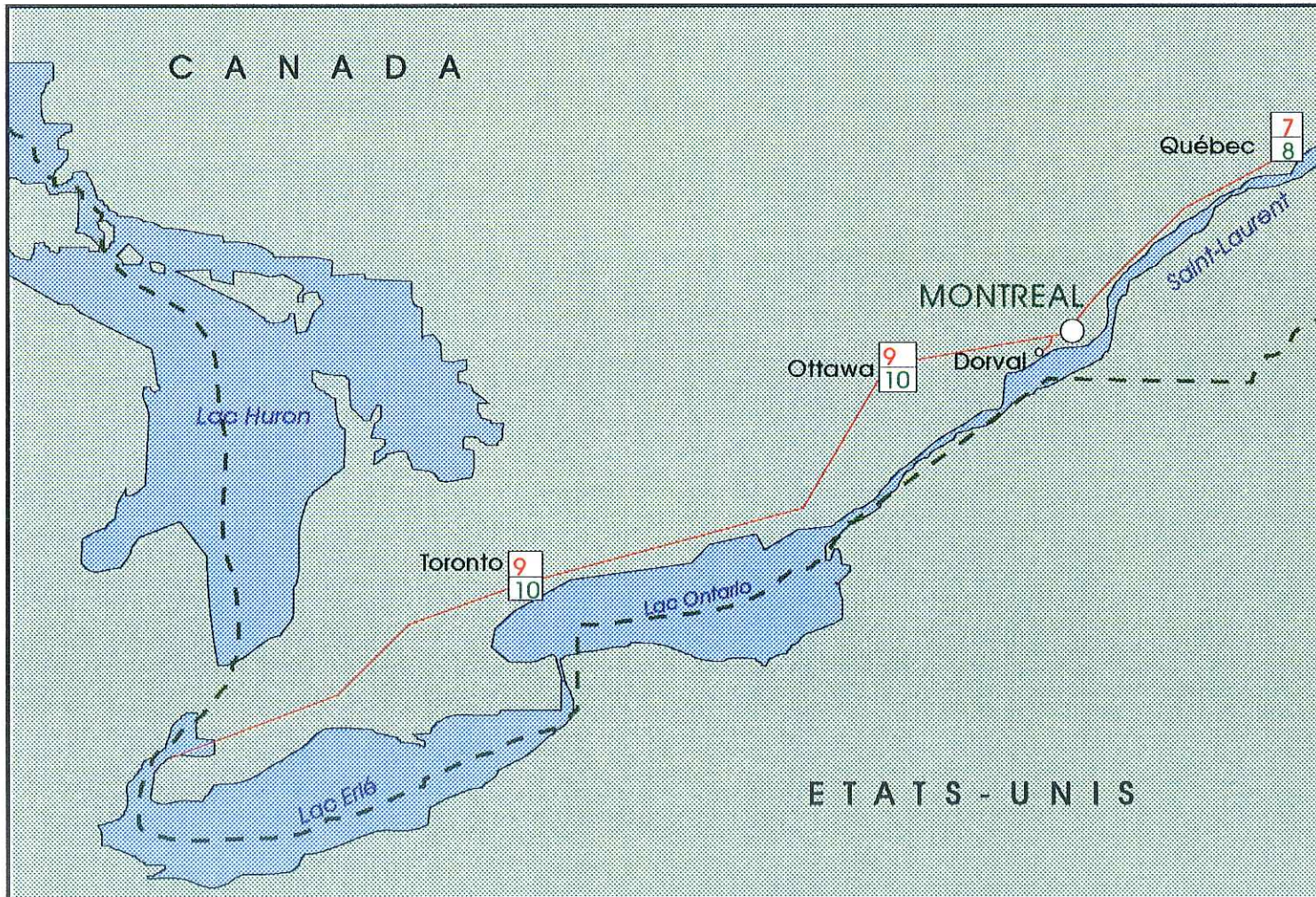
En effet, les personnes qui laissent leur voiture à l'aéroport (ou à la gare) lors du trajet aller sont quasi obligées de choisir l'avion (ou le train) au trajet retour pour retrouver leur véhicule. Il y a donc un lien entre les 2 trajets. Or, comme la voiture laissée dans un parking est une pratique plus courante pour les aéroports, il y a une plus forte adhérence à l'avion pour le trajet retour. Pour réduire cette adhérence, il faut que d'emblée le HSR paraisse attractif en fréquence à la fois au trajet aller et au trajet retour.

Toutefois, en l'absence de données observables sur des cas similaires pouvant confirmer ce coefficient, (par exemple l'aéroport de Roissy en France), les prévisions du "connect traffic" ont été effectuées sans tenir compte du coefficient de sécurité.

Les résultats obtenus sont faibles en volume car le jeu des reports sur le HSR dépend essentiellement de la fréquence. Or, dans les hypothèses relatives à l'offre HSR, peu d'arrêts dans les aéroports sont prévus.

Fréquences du HSR à partir de MONTREAL

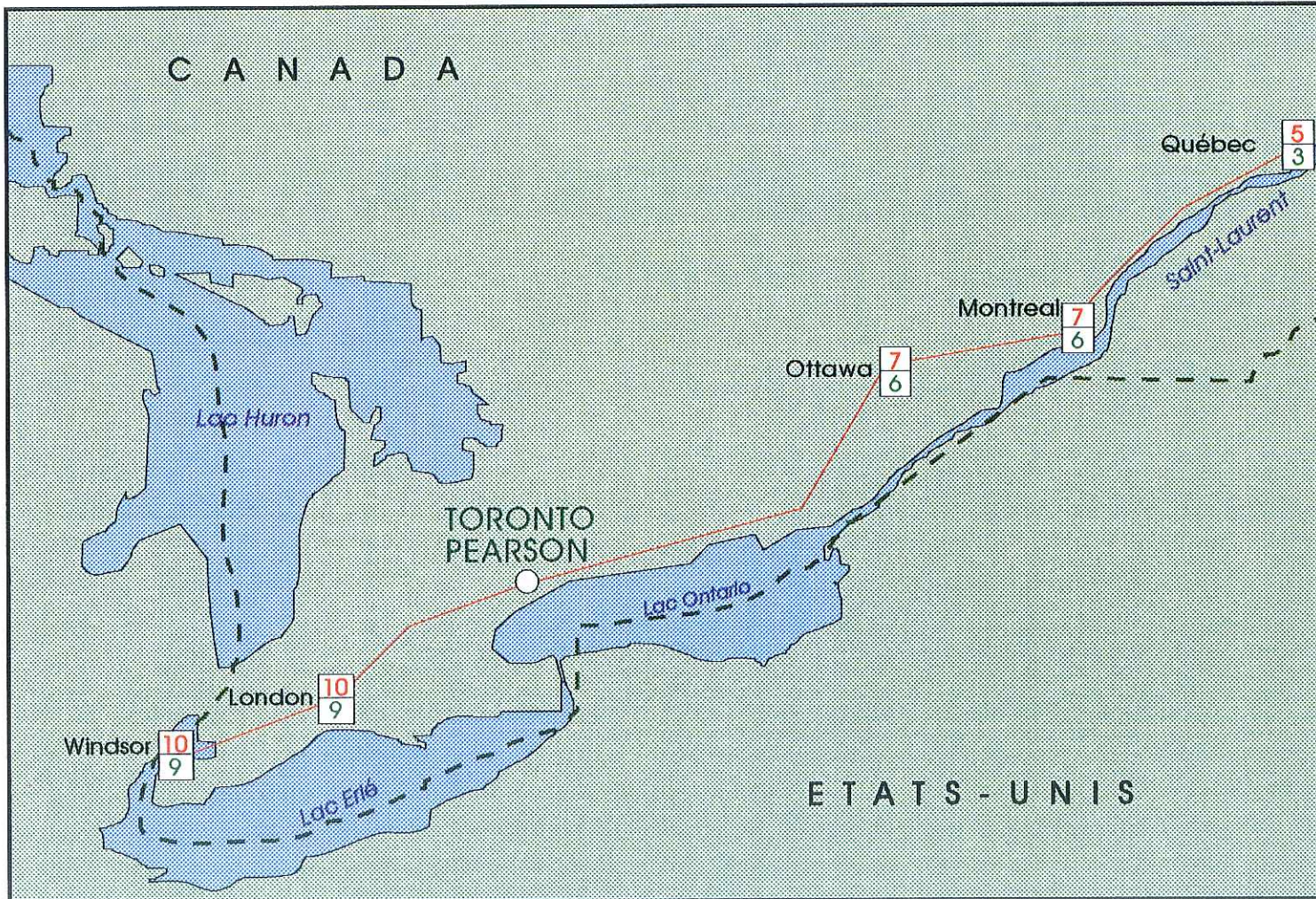
en cas de desserte par le HSR de l'aéroport de Dorval



300 kph	Nombre de fréquences par jour et par sens à 300 kpm
200 kph	Nombre de fréquences par jour et par sens à 200 kpm

Fréquences du HSR à partir de TORONTO

en cas de desserte par le HSR de l'aéroport de Pearson



300 kph

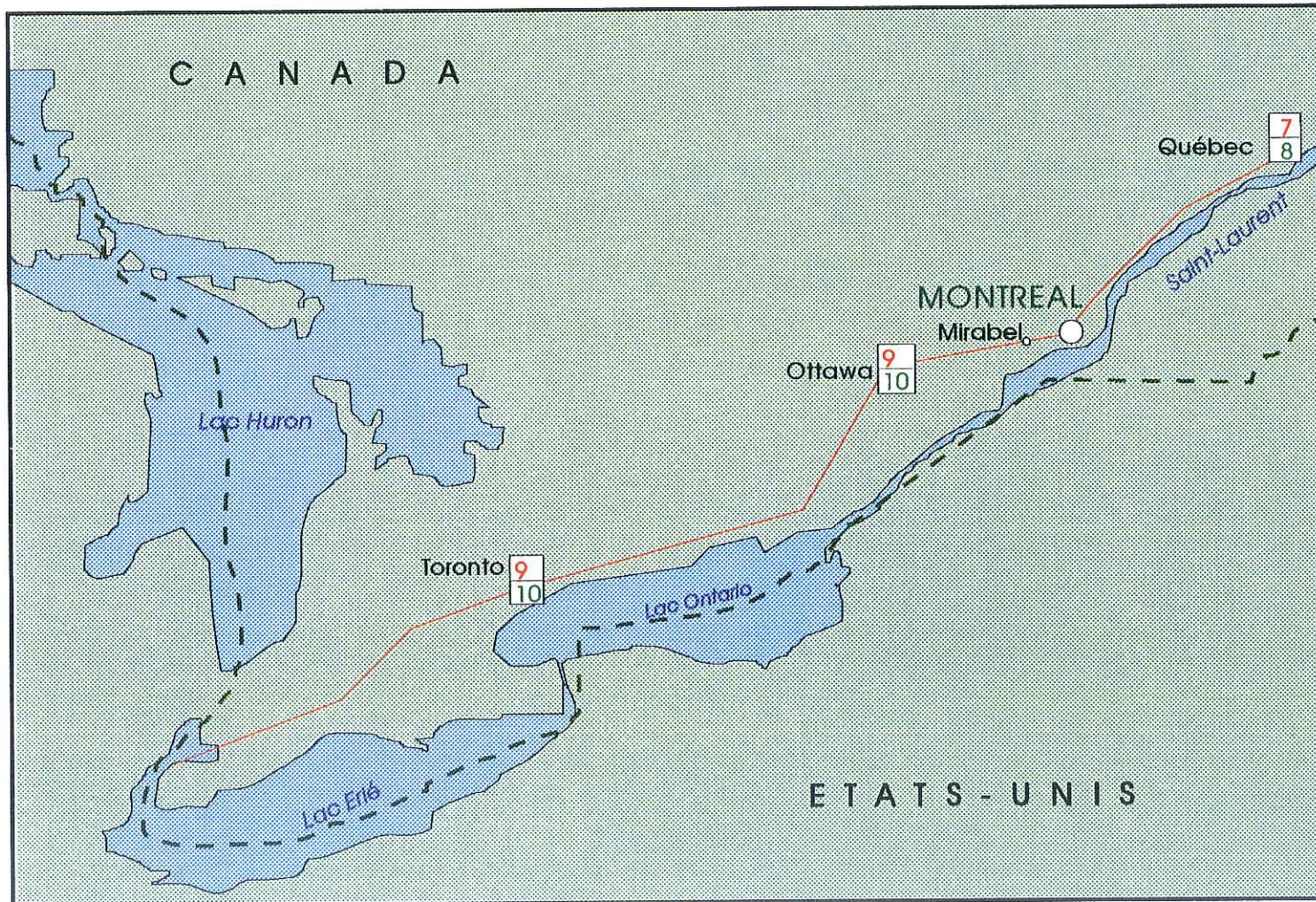
Nombre de fréquences par jour et par sens à 300 kpm

200 kph

Nombre de fréquences par jour et par sens à 200 kpm

Fréquences du HSR à partir de MONTREAL

en cas de desserte par le HSR de l'aéroport de Mirabel



300 kph	Nombre de fréquences par jour et par sens à 300 kpm
200 kph	Nombre de fréquences par jour et par sens à 200 kpm

TRIPS FROM CONNECT AIR - 300 KPH - Year 2005
both directions, in thousands of travellers

OD pairs	Connect Air in 1992			Connect Air in 2005			Diverted to HSR in 2005				Fares		Revenues
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	%	NonB	Bus	000's can \$
Québec-Mirabel	5	1	6	7	2	9	1	0	1	13%	68	93	80
Québec-Pearson	30	20	50	43	30	73	0	0	0	0%	131	173	0
Mirabel-Ottawa	4	10	13	5	15	20	5	15	20	100%	40	69	1207
Mirabel-Pearson	0.0	0.2	0.2	0.0	0.2	0.2	0.0	0.2	0.2	84%	99	136	27
Ottawa-Pearson	215	179	395	314	262	576	89	70	160	28%	91	114	16152
Kingston-Pearson	14	9	24	21	13	34	31	19	32	94%	50	74	2961
Pearson-London	45	55	100	65	80	145	26	31	57	39%	36	57	1798
Pearson-Windsor	10	28	38	15	40	55	7	18	25	46%	69	93	2194
Total	323	303	626	471	442	913	159	154	296	32%			24419

TRIPS FROM CONNECT AIR - 200 KPH - Year 2005
both directions, in thousands of travellers

OD pairs	Connect Air in 1992			Connect Air in 2005			Diverted to HSR in 2005				Fares		Revenues
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	%	NonB	Bus	000's can \$
Québec-Dorval	43	18	61	63	27	89	0	0	0	0%	64	90	0
Québec-Pearson	30	20	50	43	30	73	0	0	0	0%	122	172	0
Dorval-Ottawa	67	36	104	98	53	151	37	19	56	37%	40	66	2760
Dorval-Pearson	187	198	385	273	288	561	0	0	0	0%	96	133	0
Ottawa-Pearson	215	179	395	314	262	576	6	4	10	2%	89	113	935
Kingston-Pearson	14	9	24	21	13	34	9	5	14	40%	50	74	814
Pearson-London	45	55	100	65	80	145	17	21	38	26%	35	55	1739
Pearson-Windsor	10	28	38	15	40	55	6	13	19	34%	68	88	1555
Total	612	544	1156	893	793	1687	74	62	136	8%			7803

TRIPS FROM CONNECT AIR - 300 KPH ON 200 KPH ROUTE- Year 2005
both directions, in thousands of travellers

OD pairs	Connect Air in 1992			Connect Air in 2005			Diverted to HSR in 2005				Fares		Revenues
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	%	NonB	Bus	000's can \$
Québec-Dorval	43	18	61	63	27	89	10	3	13	15%	68	93	996
Québec-Pearson	30	20	50	43	30	73	0	0	0	0%	132	175	0
Dorval-Ottawa	67	36	104	98	53	151	52	28	81	53%	40	74	4183
Dorval-Pearson	187	198	385	273	288	561	0	0	0	0%	102	139	0
Ottawa-Pearson	215	179	395	314	262	576	89	70	160	28%	91	114	16152
Kingston-Pearson	14	9	24	21	13	34	31	19	32	94%	50	74	2961
Pearson-London	45	55	100	65	80	145	26	31	57	39%	36	57	0
Pearson-Windsor	10	28	38	15	40	55	7	18	25	46%	69	93	2194
Total	612	544	1156	893	793	1687	215	171	369	22%			26486

TRIPS FROM CONNECT AIR - 200 KPH ON 300 KPH ROUTE - Year 2005
both directions, in thousands of travellers

OD pairs	Connect Air in 1992			Connect Air in 2005			Diverted to HSR in 2005				Fares		Revenues
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	%	NonB	Bus	000's can \$
Québec-Mirabel	5	1	6	7	2	9	0.4	0.1	0.5	6%	64	90	38
Québec-Pearson	30	20	50	43	30	73	0	0	0	0%	118	171	0
Mirabel-Ottawa	4	10	13	5	15	20	4.3	12.2	16.5	84%	40	62	929
Mirabel-Pearson	0	0.2	0.2	0	0.2	0.2	0.0	0.2	0.2	78%	93	133	25
Ottawa-Pearson	215	179	395	314	262	576	6	4	10	2%	89	113	935
Kingston-Pearson	14	9	24	21	13	34	9	5	14	40%	50	74	814
Pearson-London	45	55	100	65	80	145	17	21	38	26%	35	55	1739
Pearson-Windsor	10	28	38	15	40	55	6	13	19	34%	68	88	1555
Total	323	303	626	471	442	913	42	56	97	11%			6035

TRIPS FROM CONNECT AIR - 300 KPH - Year 2025
both directions, in thousands of travellers

OD pairs	Connect Air in 1992			Connect Air in 2025			Diverted to HSR in 2025				Fares		Revenues
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	%	NonB	Bus	000's can \$
Québec-Mirabel	5	1	6	12	3	14	1	0	2	13%	75	93	143
Québec-Pearson	30	20	50	72	50	122	0	0	0	0%	131	173	0
Mirabel-Ottawa	4	10	13	9	24	33	9	24	33	100%	40	69	2009
Mirabel-Pearson	0	0.2	0.2	0	0.4	0.4	0	0.3	0.3	84%	99	136	45
Ottawa-Pearson	215	179	395	523	436	959	148	117	266	28%	91	115	27001
Kingston-Pearson	14	9	24	35	22	57	51	32	54	94%	50	78	5056
Pearson-London	45	55	100	108	134	242	43	52	95	39%	42	57	4781
Pearson-Windsor	10	28	38	25	67	92	12	31	42	46%	70	93	3664
Total	323	303	626	784	735	1520	264	257	492	32%			42699

TRIPS FROM CONNECT AIR - 300 KPH ON 200 KPH ROUTE - Year 2025
both directions, in thousands of travellers

OD pairs	Connect Air in 1992			Connect Air in 2025			Diverted to HSR in 2025				Fares		Revenues
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	%	NonB	Bus	000's can \$
Québec-Dorval	43	18	61	105	44	149	17	5	22	15%	68	93	1658
Québec-Pearson	30	20	50	72	50	122	0	0	0	0%	132	175	0
Dorval-Ottawa	67	36	104	164	88	252	87	47	134	53%	40	74	6962
Dorval-Pearson	187	198	385	454	480	934	0	0	0	0%	102	139	0
Ottawa-Pearson	215	179	395	523	436	959	148	117	266	28%	91	114	26884
Kingston-Pearson	14	9	24	35	22	57	51	32	54	94%	50	74	4928
Pearson-London	45	55	100	108	134	242	43	52	95	39%	36	57	4523
Pearson-Windsor	10	28	38	25	67	92	12	31	42	46%	69	93	3652
Total	612	544	1156	1486	1320	2807	359	284	614	22%			48606

TRIPS FROM CONNECT AIR - 200 KPH - Year 2025
both directions, in thousands of travellers

OD pairs	Connect Air in 1992			Connect Air in 2025			Diverted to HSR in 2025				Fares		Revenues
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	%	NonB	Bus	000's can \$
Québec-Dorval	43	18	61	105	44	149	0	0	0	0%	67	91	0
Québec-Pearson	30	20	50	72	50	122	0	0	0	0%	122	172	0
Dorval-Ottawa	67	36	104	164	88	252	62	32	94	37%	40	68	4658
Dorval-Pearson	187	198	385	454	480	934	0	0	0	0%	96	133	0
Ottawa-Pearson	215	179	395	523	436	959	10	6	16	2%	89	114	1562
Kingston-Pearson	14	9	24	35	22	57	14	9	23	40%	49	74	1340
Pearson-London	45	55	100	108	134	242	28	35	63	26%	35	56	2930
Pearson-Windsor	10	28	38	25	67	92	9	22	32	34%	69	89	2619
Total	612	544	1156	1486	1320	2807	123	104	227	8%			13109

TRIPS FROM CONNECT AIR - 200 KPH ON 300 KPH ROUTE - Year 2025
both directions, in thousands of travellers

OD pairs	Connect Air in 1992			Connect Air in 2025			Diverted to HSR in 2025				Fares		Revenues
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	%	NonB	Bus	000's can \$
Québec-Mirabel	5	1	6	12	3	14	1	0	1	6%	64	90	63
Québec-Pearson	30	20	50	72	50	122	0	0	0	0%	118	171	0
Mirabel-Ottawa	4	10	13	9	24	33	7	20	28	84%	40	62	1547
Mirabel-Pearson	0	0.2	0.2	0	0.4	0.4	0	0.3	0.3	78%	93	133	41
Ottawa-Pearson	215	179	395	523	436	959	10	6	16	2%	89	113	1556
Kingston-Pearson	14	9	24	35	22	57	14	9	23	40%	50	74	1355
Pearson-London	45	55	100	108	134	242	28	35	63	26%	35	55	2895
Pearson-Windsor	10	28	38	25	67	92	9	22	32	34%	68	88	2588
Total	323	303	626	784	735	1520	69	92	162	11%			10045

B200MT25.XLS
22/11/1993

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2025
Montreal - Toronto Segment - 200 KPH - Base runs

TOTAL ON MONTREAL-TORONTO SEGMENT (both directions)

Mode	Référence 2025			Project situation in 2025			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				4719	3481	8200									
Train	814	422	1236	0	0	0	641	79%	334	79%	975	79%			
Plane	732	4326	5058	579	2712	3291	153	21%	1614	37%	1767	35%			
Bus	758	151	909	491	86	576	268	35%	66	43%	333	37%			
Car	17248	4277	21525	14691	3693	18384	2557	15%	584	14%	3141	15%			
Total	19552	9176	28728	20480	9971	30451	3619	19%	2597	28%	6216	22%	1100	884	1984
	68%	32%		67%	33%								6%	10%	7%

TEST RUNS

300 KPH

Full Corridor

Year 2005

TRAFFIC and REVENUES
(both directions)
300 KPH - Year 2005 - Test runs

		Traffic	Revenues	Non-Business	Business
		000's	000's can \$	Fare	Fare
Québec	Montréal	2080	146302	66	86
Québec	Ottawa	146	14537	88	125
Québec	Toronto	235	33830	122	174
Trois-Rivières	Montréal	430	13817	31	44
Trois-Rivières	Ottawa	70	5081	70	100
Trois-Rivières	Toronto	48	5512	105	150
Montréal	Ottawa	1204	61310	42	69
Montréal	Kingston	169	11454	63	90
Montréal	Toronto	1902	221592	102	136
Montréal	Kitchener	47	6005	112	160
Montréal	London	77	9777	118	170
Ottawa	Kingston	849	33911	37	50
Ottawa	Toronto	1823	184146	91	115
Ottawa	Kitchener	47	5248	104	149
Ottawa	London	82	10229	110	158
Kingston	Toronto	920	62481	66	74
Kingston	Kitchener	31	2779	75	107
Kingston	London	30	2604	80	114
Toronto	Kitchener	479	12207	24	34
Toronto	London	1221	55789	42	61
Toronto	Windsor	627	46663	69	90
Kitchener	London	273	6969	22	32
Kitchener	Windsor	317	17360	48	69
London	Windsor	556	21644	34	48
Total		13663	991247		

TRAFFIC and REVENUES
(both directions)
300 KPH - Year 2005 - Test runs

		Traffic	Revenues	Non-Business	Business
		000's	000's can \$	Fare	Fare
Québec	Montréal	2080	146302	66	86
Québec	Ottawa	146	14537	88	125
Québec	Toronto	235	33830	122	174
Trois-Rivières	Montréal	430	13817	31	44
Trois-Rivières	Ottawa	70	5081	70	100
Trois-Rivières	Toronto	48	5512	105	150
Montréal	Ottawa	1204	61310	42	69
Montréal	Kingston	169	11454	63	90
Montréal	Toronto	1902	221592	102	136
Montréal	Kitchener	47	6005	112	160
Montréal	London	77	9777	118	170
Ottawa	Kingston	849	33911	37	50
Ottawa	Toronto	1823	184146	91	115
Ottawa	Kitchener	47	5248	104	149
Ottawa	London	82	10229	110	158
Kingston	Toronto	920	62481	66	74
Kingston	Kitchener	31	2779	75	107
Kingston	London	30	2604	80	114
Toronto	Kitchener	479	12207	24	34
Toronto	London	1221	55789	42	61
Toronto	Windsor	627	46663	69	90
Kitchener	London	273	6969	22	32
Kitchener	Windsor	317	17360	48	69
London	Windsor	556	21644	34	48
Total		13663	991247		

SOFRRERAIL

300 KPH - Test runs

300TEST.XLS
29/10/1993

QUEBEC-MONTREAL

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1630	450	2080									
Train	90	50	140	0	0	0	88	97%	48	97%	136	97%			
Plane	8	63	70	0	45	45	7	98%	18	29%	25	36%			
Bus	254	165	419	118	123	242	136	53%	41	25%	177	42%			
Car	6166	2042	8208	4873	1799	6672	1293	21%	243	12%	1536	19%			
Total	6518	2319	8837	6622	2418	9039	1524	23%	350	15%	1874	21%	106	100	206
	74%	26%		73%	27%								2%	4%	2%

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				100	46	146									
Train	8	1	10	0	0	0	7	83%	1	83%	8	83%			
Plane	7	40	47	2	25	27	4	67%	15	38%	19	42%			
Bus	15	5	20	7	3	10	8	52%	2	37%	9	48%			
Car	300	45	344	228	37	265	72	24%	7	17%	79	23%			
Total	329	91	420	338	111	448	91	28%	25	28%	116	28%	10	20	30
	78%	22%		75%	25%								3%	22%	7%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travelers) for 2005

SOFRRAIL

300 KPH - Test runs

2

300TEST.XLS
29/10/1993

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				135	100	235									
Train	19	8	26	0	0	0	18	96%	7	96%	25	96%			
Plane	17	91	108	1	64	65	17	97%	27	30%	44	40%			
Bus	5	0,5	5	2	0,2	1,8	3	68%	0,3	53%	4	67%			
Car	112	26	138	85	19	104	27	24%	7	27%	34	25%			
Total	153	125	278	222	183	405	65	42%	42	33%	106	38%	70	58	128
	55%	45%		55%	45%								46%	47%	46%

TROIS-RIVIERES/MONTREAL

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				393	37	430									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	0,8	0	0,8	0,6	0	0,6	0,2	25%	0	#####	0,2	25%			
Car	3592	627	4219	3215	614	3828	377	11%	13	2%	391	9%			
Total	3593	627	4220	3609	650	4259	378	11%	13	2%	391	9%	16	23	39
	85%	15%		85%	15%								0,4%	4%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travelers) for 2005

SOFRRAIL

300 KPH - Test runs

300TEST.XLS
29/10/1993

TROIS-RIVIERES/OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				64	6	70									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	2	12	6	2	8	4	39%	0	0%	3	28%			
Car	205	26	230	184	20	204	20	10%	6	22%	26	11%			
Total	214	28	242	254	28	282	24	11%	5	19%	29	12%	40	1	41
	88%	12%		90%	10%								19%	3%	17%

TROIS-RIVIERES/TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				37	11	48									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	8	19	27	0	12	12	8	100%	7	36%	15	55%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	74	9	83	56	8	64	18	25%	0,7	8%	19	23%			
Total	84	28	112	93	31	124	28	34%	8	28%	36	32%	9	3	12
	75%	25%		75%	25%								11%	10%	11%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL

300 KPH - Test runs

300TEST.XLS
29/10/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				806	398	1204									
Train	109	105	215	0	0	0	81	74%	78	74%	159	74%			
Plane	9	44	53	2	35	38	7	74%	8	19%	15	29%			
Bus	326	93	419	241	73	314	84	26%	20	21%	104	25%			
Car	4104	983	5088	3603	895	4498	501	12%	88	9%	589	12%			
Total	4549	1225	5774	4653	1401	6054	673	15%	195	16%	868	15%	133	203	336
	79%	21%		77%	23%								3%	17%	6%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				141	29	169									
Train	21	14	35	0	0	0	17	79%	11	79%	28	79%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	3	35	18	2	20	15	45%	1	24%	15	44%			
Car	254	22	276	202	19	220	52	20%	4	16%	56	20%			
Total	307	39	346	360	50	410	83	27%	15	39%	98	28%	57	14	71
	89%	11%		88%	12%								19%	35%	21%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL

300 KPH - Test runs

300TEST.XLS
29/10/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1090	812	1902									
Train	345	124	470	0	0	0	284	82%	102	82%	387	82%			
Plane	272	1480	1752	10	1171	1181	262	96%	309	21%	571	33%			
Bus	105	13	118	73	12	86	31	30%	1	7%	32	27%			
Car	1225	353	1578	1050	286	1337	174	14%	67	19%	241	15%			
Total	1947	1970	3917	2224	2281	4505	752	39%	479	24%	1231	31%	338	333	671
	50%	50%		49%	51%								17%	17%	17%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				32	15	47									
Train	4	2	6	0	0	0	4	89%	1	89%	5	89%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	100	33	133	91	28	119	9	9%	5	17%	15	11%			
Total	106	35	141	123	43	166	15	14%	7	20%	21	15%	18	8	26
	75%	25%		74%	26%								17%	24%	18%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travelers) for 2005

SOFRRAIL

300 KPH - Test runs

6

300TEST.XLS
29/10/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				65	13	77									
Train	12	0	13	0	0	0	12	100%	0	100%	13	100%			
Plane	6	22	28	2	17	19	4	72%	5	23%	9	33%			
Bus	2	0,2	2	0	0,0	0	2	100%	0,2	100%	2	100%			
Car	99	9	107	90	3	93	9	9%	5	62%	14	13%			
Total	118	31	150	156	33	189	27	23%	11	35%	38	25%	38	2	40
	79%	21%		83%	17%								32%	5%	26%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				655	193	849									
Train	18	14	32	0	0	0	18	99%	13	99%	31	99%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	20	6	25	38	66%	2	27%	40	61%			
Car	894	213	1107	560	189	749	334	37%	25	12%	359	32%			
Total	969	235	1204	1235	388	1623	389	40%	40	17%	429	36%	266	153	419
	81%	19%		76%	24%								27%	65%	35%

300TEST.XLS
29/10/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1064	760	1823									
Train	125	77	201	0	0	0	112	90%	69	90%	181	90%			
Plane	113	874	986	17	669	686	96	85%	205	23%	301	30%			
Bus	103	20	123	34	16	50	68	67%	4	19%	72	59%			
Car	1738	535	2273	1202	464	1666	536	31%	71	13%	606	27%			
Total	2078	1505	3583	2317	1909	4226	812	39%	348	23%	1161	32%	251	411	663
	58%	42%		55%	45%								12%	27%	18%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				41	7	47									
Train	3	1	4	0	0	0	3	88%	0	0%	3	74%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	1	5	0	0	0	4	105%	0	67%	5	100%			
Car	190	27	217	159	22	181	30	16%	5	18%	35	16%			
Total	197	28	225	200	29	229	37	19%	5	18%	42	19%	4	2	5
	87%	13%		87%	13%								2%	6%	2%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travelers) for 2005

SOFRRAIL

300 KPH - Test runs

300TEST.XLS
29/10/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				56	26	82									
Train	9	2	10	0	0	0	9	100%	2	100%	10	100%			
Plane	11	41	51	1	28	29	10	92%	13	32%	23	44%			
Bus	5	0	5	5	0	5	0	0%	0	0%	0	0%			
Car	110	25	135	92	21	113	18	17%	4	16%	22	16%			
Total	135	67	202	154	75	228	37	27%	18	27%	55	27%	19	8	27
	67%	33%		67%	33%								14%	11%	13%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic				Induced Traffic				
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				699	221	920									
Train	133	74	207	0	0	0	107	81%	60	81%	167	81%			
Plane	5	9	14	1	7	8	4	75%	2	22%	6	41%			
Bus	99	8	107	63	6	69	36	36%	1	19%	37	35%			
Car	2105	489	2595	1679	444	2124	426	20%	45	9%	471	18%			
Total	2342	580	2922	2443	678	3121	572	24%	108	19%	681	23%	126	113	239
	80%	20%		78%	22%								5%	19%	8%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travelers) for 2005

300 KPH - Test runs

SOFRRAIL

300TEST.XLS
29/10/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				17	14	31									
Train	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	3	1	4	1	1	2	2	76%	0	0%	2	50%			
Car	59	43	102	55	37	92	4	7%	6	14%	10	10%			
Total	64	44	108	73	52	125	8	13%	6	13%	14	13%	9	9	17
	59%	41%		58%	42%								13%	19%	16%

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				22	7	30									
Train	6	1	7	0	0	0	5	96%	1	96%	6	96%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	100%	0	100%			
Bus	2,1	0	2	1,9	0	2	0,2	9%	0	#####	0,2	9%			
Car	92	20	113	83	19	102	9	10%	2	8%	11	9%			
Total	100	22	122	108	26	134	14	14%	3	15%	18	14%	8	4	12
	82%	18%		81%	19%								8%	18%	10%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL

300 KPH - Test runs

10

300TEST.XLS
29/10/1993

TORONTO-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				407	71	479									
Train	29	4	34	0	0	0	29	100%	4	100%	34	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	212	26	238	203	25	228	10	5%	1	3%	10	4%			
Car	11828	3283	15111	11545	3228	14773	283	2%	55	2%	338	2%			
Total	12069	3313	15383	12155	3325	15480	322	3%	60	2%	382	2%	86	11	97
	78%	22%		79%	21%								1%	0,3%	1%

TORONTO-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				984	237	1221									
Train	142	70	211	0	0	0	110	78%	54	78%	164	78%			
Plane	11	23	34	0	19	19	11	99%	4	19%	15	45%			
Bus	142	13	156	98	12	111	44	31%	1	7%	45	29%			
Car	4068	1433	5501	3506	1350	4856	563	14%	82	6%	645	12%			
Total	4363	1538	5901	4588	1618	6206	727	17%	142	9%	869	15%	257	95	352
	74%	26%		74%	26%								6%	6%	6%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL

300 KPH - Test runs

300TEST.XLS
29/10/1993

TORONTO-WINDSOR

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				465	162	627									
Train	77	33	111	0	0	0	65	83%	28	83%	92	83%			
Plane	23	70	93	1	54	55	23	97%	16	23%	38	41%			
Bus	20	7	27	12	6	17	8	41%	2	21%	10	36%			
Car	1318	223	1540	1063	199	1263	255	19%	23	10%	278	18%			
Total	1438	333	1771	1540	421	1962	350	24%	68	20%	418	24%	115	94	209
	81%	19%		79%	21%								8%	28%	12%

KITCHENER-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				175	97	273									
Train	19	1	20	0	0	0	19	100%	0	0%	19	94%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	0,8	11	7	0,7	8	3	27%	0,1	16%	3	26%			
Car	1395	552	1946	1360	516	1876	35	2%	35	6%	70	4%			
Total	1424	554	1978	1543	614	2157	56	4%	36	6%	92	5%	119	62	181
	72%	28%		72%	28%								8%	11%	9%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL

300 KPH - Test runs

300TEST.XLS
29/10/1993

KITCHENER-WINDSOR

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				215	102	317									
Train	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	1	0,4	1	0	0,2	0	1	133%	0,2	50%	1	100%			
Car	277	117	394	167	90	257	109	40%	28	24%	137	35%			
Total	279	118	397	382	192	574	112	40%	28	24%	140	35%	102	74	177
	70%	30%		66%	34%								37%	63%	45%

LONDON-WINDSOR

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				360	196	556									
Train	17	11	28	0	0	0	17	100%	11	100%	28	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	21	0	21	17	0	18	3	16%	0	#####	3	14%			
Car	1580	687	2267	1376	618	1994	204	13%	69	10%	273	12%			
Total	1617	698	2315	1753	815	2567	224	14%	80	11%	304	13%	136	116	252
	70%	30%		68%	32%								8%	17%	11%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005
300 KPH - Test runs

TOTAL 24 O/D PAIRS(both directions)

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				9653	4009	13663									
Train	1190	591	1781	0	0	0	1008	85%	491	83%	1499	84%			
Plane	490	2774	3264	37	2145	2182	453	92%	629	23%	1082	33%			
Bus	1431	366	1797	928	290	1218	503	35%	75	21%	578	32%			
Car	41884	11820	53704	36527	10924	47450	5357	13%	896	8%	6253	12%			
Total	44995	15551	60546	47145	17368	64512	7321	16%	2092	13%	9413	16%	2333	1917	4250
	74%	26%		73%	27%								5%	12%	7%

TEST RUNS

200 KPH

Full Corridor

Year 2005

TRAFFIC and REVENUES
(both directions)
200 KPH - Year 2005 - Test runs

		Traffic	Revenues	Non-Business	Business
		000's	000's can \$	Fare	Fare
Québec	Montréal	1521	106528	66	86
Québec	Ottawa	114	11292	88	125
Québec	Toronto	165	22969	122	174
Trois-Rivières	Montréal	297	9449	31	44
Trois-Rivières	Ottawa	41	3014	70	100
Trois-Rivières	Toronto	32	3641	105	150
Montréal	Ottawa	1228	62333	42	69
Montréal	Kingston	142	9553	63	90
Montréal	Toronto	1336	153762	102	136
Montréal	Kitchener	27	3352	112	160
Montréal	London	48	6236	118	170
Ottawa	Kingston	602	23908	37	50
Ottawa	Toronto	1332	133673	91	115
Ottawa	Kitchener	35	3894	104	149
Ottawa	London	52	6454	110	158
Kingston	Toronto	664	45071	66	74
Kingston	Kitchener	15	1351	75	107
Kingston	London	15	1315	80	114
Toronto	Kitchener	336	8651	24	34
Toronto	London	885	40331	42	61
Toronto	Windsor	476	35194	69	90
Kitchener	London	162	4139	22	32
Kitchener	Windsor	227	12297	48	69
London	Windsor	362	14426	34	48
Total		10115	722832		

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL

200 KPH - Test runs

200TEST.XLS
29/10/1993

QUEBEC-MONTREAL

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				1214	307	1521									
Train	90	50	140	0	0	0	87	96%	48	96%	134	96%			
Plane	8	63	70	2	49	51	6	73%	14	22%	19	27%			
Bus	254	165	419	153	134	287	101	40%	31	19%	132	31%			
Car	6166	2042	8208	5229	1853	7081	938	15%	189	9%	1127	14%			
Total	6518	2319	8837	6598	2343	8941	1131	17%	281	12%	1412	16%	83	26	109
	74%	26%		74%	26%								1%	1%	1%

QUEBEC-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				81	33	114									
Train	8	1	10	0	0	0	7	81%	1	81%	8	81%			
Plane	6,7	40	47	6,3	27	34	0,4	5%	12	31%	13	28%			
Bus	15	5	20	9	3	12	6	42%	1	31%	8	40%			
Car	300	45	344	237	39	276	62	21%	6	13%	68	20%			
Total	329	91	420	333	103	436	76	23%	21	23%	96	23%	5	12	18
	78%	22%		76%	24%								2%	14%	4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL

200 KPH - Test runs

200TEST.XLS
29/10/1993

QUEBEC-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				109	55	165									
Train	19	8	26	0	0	0	17	89%	7	89%	24	89%			
Plane	17	91	108	7	66	73	10	61%	25	27%	35	33%			
Bus	5	0,5	5	3	0,4	4	2	34%	0,1	27%	2	33%			
Car	112	26	138	90	20	110	22	20%	6	24%	28	20%			
Total	153	125	278	209	141	351	51	33%	38	30%	89	32%	58	17	76
	55%	45%		60%	40%								38%	14%	27%

TROIS-RIVIERES/MONTREAL

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				280	18	297									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	0,8	0	0,8	0,6	0	0,6	0,2	25%	0	#####	0,2	25%			
Car	3592	627	4219	3315	623	3938	277	8%	4	1%	281	7%			
Total	3593	627	4220	3596	641	4236	277	8%	4	1%	281	7%	3	14	17
	85%	15%		85%	15%								0,1%	2%	0,4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL

200 KPH - Test runs

200TEST.XLS
29/10/1993

TROIS-RIVIERES/OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				36	5	41									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	2	12	8	2	10	2	21%	0	0%	2	17%			
Car	205	26	230	190	21	212	14	7%	4	17%	19	8%			
Total	214	28	242	234	29	263	16	8%	4	15%	21	8%	19	1	20
	88%	12%		89%	11%								9%	3%	8%

TROIS-RIVIERES/TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				25	6	32									
Train	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Plane	8	19	27	7	16	23	1	15%	3	16%	4	16%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	74	9	83	54	8	62	20	27%	0,7	8%	21	25%			
Total	84	28	112	87	30	117	23	27%	4	14%	27	24%	2	3	5
	75%	25%		74%	26%								3%	10%	4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRE RAIL

200 KPH - Test runs

200TEST.XLS
29/10/1993

MONTREAL-OTTAWA

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				829	399	1228									
Train	109	105	215	0	0	0	81	74%	78	74%	159	74%			
Plane	9	44	53	1	35	36	9	94%	8	19%	17	32%			
Bus	326	93	419	225	73	298	101	31%	20	21%	120	29%			
Car	4104	983	5088	3599	895	4494	505	12%	89	9%	594	12%			
Total	4549	1225	5774	4653	1402	6055	696	15%	195	16%	890	15%	133	204	337
	79%	21%		77%	23%								3%	17%	6%

MONTREAL-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				119	23	142									
Train	21	14	35	0	0	0	17	79%	11	79%	28	79%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	32	2,9	35	20	2,6	22	12	39%	0,3	10%	13	36%			
Car	254	22	276	208	19	227	46	18%	4	16%	49	18%			
Total	307	39	346	347	44	391	75	24%	15	38%	90	26%	44	8	52
	89%	11%		89%	11%								14%	21%	15%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL

200 KPH - Test runs

200TEST.XLS
29/10/1993

MONTREAL-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				823	513	1336									
Train	345	124	470	0	0	0	280	81%	101	81%	381	81%			
Plane	272	1480	1752	98	1243	1341	174	64%	237	16%	411	23%			
Bus	105	13	118	81	12	94	23	22%	1	8%	24	21%			
Car	1225	353	1578	1115	316	1431	110	9%	37	10%	147	9%			
Total	1947	1970	3917	2118	2085	4202	587	30%	375	19%	963	25%	235	138	373
	50%	50%		50%	50%								12%	7%	10%

MONTREAL-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				19	8	27									
Train	4	2	6	0	0	0	3	75%	1	75%	4	75%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Car	100	33	133	95	28	123	5	5%	5	16%	10	8%			
Total	106	35	141	114	35	150	10	9%	7	19%	16	11%	10	1	11
	75%	25%		76%	24%								9%	3%	8%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL

200 KPH - Test runs

200TEST.XLS
29/10/1993

MONTREAL-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				38	10	48									
Train	12	0	13	0	0	0	12	100%	0	100%	13	100%			
Plane	6	22	28	5	18	22	1	21%	4	20%	6	20%			
Bus	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	100%	2	100%			
Car	99	9	107	92	4	96	6	6%	4	51%	11	10%			
Total	118	31	150	135	32	167	21	18%	9	30%	31	21%	17	1	18
	79%	21%		81%	19%								14%	3%	12%

OTTAWA-KINGSTON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				476	126	602									
Train	18	14	32	0	0	0	17	94%	13	94%	29	94%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	57	8	65	24	6	30	33	58%	2	28%	35	54%			
Car	894	213	1107	622	191	813	272	30%	22	10%	295	27%			
Total	969	235	1204	1122	323	1444	322	33%	37	16%	359	30%	154	89	242
	81%	19%		78%	22%								16%	38%	20%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL

200 KPH - Test runs

200TEST.XLS
29/10/1993

OTTAWA-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				813	519	1332									
Train	125	77	201	0	0	0	112	90%	69	90%	180	90%			
Plane	113	874	986	101	708	809	12	11%	166	19%	178	18%			
Bus	103	20	123	45	18	63	57	56%	2	11%	59	48%			
Car	1738	535	2273	1283	483	1766	455	26%	51	10%	507	22%			
Total	2078	1505	3583	2242	1728	3970	636	31%	288	19%	924	26%	177	231	408
	58%	42%		56%	44%								9%	15%	11%

OTTAWA-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				28	6	35									
Train	3	1	4	0	0	0	3	88%	0	0%	3	74%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	4	0,6	5	0	0,2	0	4	105%	0,4	67%	5	100%			
Car	190	27	217	170	22	192	20	10%	5	17%	24	11%			
Total	197	28	225	198	29	227	27	14%	5	18%	32	14%	2	1	3
	87%	13%		87%	13%								1%	5%	1%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRE RAIL

200 KPH - Test runs

200TEST.XLS
29/10/1993

OTTAWA-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				37	15	52									
Train	9	2	10	0	0	0	12	135%	2	135%	14	135%			
Plane	11	41	51	5	30	36	5	50%	10	25%	16	30%			
Bus	5	0	5	5	0	5	0	0%	0	0%	0	0%			
Car	110	25	135	98	22	120	12	11%	3	11%	15	11%			
Total	135	67	202	145	68	213	30	22%	15	22%	44	22%	7	1	8
	67%	33%		68%	32%								5%	1%	4%

KINGSTON-TORONTO

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				512	153	664									
Train	133	74	207	0	0	0	106	80%	59	80%	165	80%			
Plane	5	9	14	1	7	9	4	74%	2	18%	5	38%			
Bus	99	7,5	107	68	7,2	75	31	32%	0,3	4%	32	30%			
Car	2105	489	2595	1799	456	2255	307	15%	33	7%	339	13%			
Total	2342	580	2922	2380	623	3003	447	19%	94	16%	541	19%	64	59	123
	80%	20%		79%	21%								3%	10%	4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL

200 KPH - Test runs

200TEST.XLS
29/10/1993

KINGSTON-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				9	6	15									
Train	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	3	1	4	1	1	2	1	53%	0	0%	1	41%			
Car	59	43	102	58	37	95	2	3%	6	13%	7	7%			
Total	64	44	108	68	44	113	5	8%	6	13%	11	10%	4	1	5
	59%	41%		61%	39%								6%	2%	4%

KINGSTON-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				12	3	15									
Train	6	1	7	0	0	0	4	80%	1	80%	5	80%			
Plane	0	0,4	0	0	0,0	0	0	#####	0,4	100%	0,4	100%			
Bus	2,1	0	2	1,9	0	2	0,2	9%	0	#####	0,2	9%			
Car	92	20	113	85	19	104	7	8%	2	8%	9	8%			
Total	100	22	122	99	22	121	12	12%	3	14%	15	12%	0	0,5	0,5
	82%	18%		82%	18%								0%	2%	0,4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRAIL

200 KPH - Test runs

200TEST.XLS
29/10/1993

TORONTO-KITCHENER

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				278	58	336									
Train	29	4	34	0	0	0	29	100%	4	100%	34	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	212	26	238	207	26	232	5	3%	1	2%	6	2%			
Car	11828	3283	15111	11632	3237	14869	196	2%	46	1%	242	2%			
Total	12069	3313	15383	12117	3321	15437	230	2%	51	2%	282	2%	47	7	54
	78%	22%		78%	22%								0,4%	0,2%	0,4%

TORONTO-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				718	167	885									
Train	142	70	211	0	0	0	103	73%	51	73%	154	73%			
Plane	11	23	34	2	20	22	9	81%	3	11%	11	34%			
Bus	142	13	156	108	13	122	34	24%	0	0%	34	22%			
Car	4068	1433	5501	3660	1376	5037	408	10%	56	4%	464	8%			
Total	4363	1538	5901	4489	1577	6065	554	13%	110	7%	663	11%	164	57	221
	74%	26%		74%	26%								4%	4%	4%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL

200 KPH - Test runs

200TEST.XLS
29/10/1993

TORONTO-WINDSOR

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				366	110	476									
Train	77	33	111	0	0	0	63	81%	27	81%	90	81%			
Plane	23	70	93	9	54	63	14	59%	16	23%	30	32%			
Bus	20	7	27	12	7	19	8	41%	0,1	1%	8	30%			
Car	1318	223	1540	1114	203	1317	203	15%	19	9%	223	14%			
Total	1438	333	1771	1501	375	1876	288	20%	63	19%	351	20%	78	48	126
	81%	19%		80%	20%								5%	14%	7%

KITCHENER-LONDON

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				104	58	162									
Train	19	1	20	0	0	0	10	52%	0	0%	10	48%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	10	0,8	11	8	0,7	9	2	21%	0,1	18%	2	21%			
Car	1395	552	1946	1364	531	1895	31	2%	20	4%	51	3%			
Total	1424	554	1978	1476	590	2066	43	3%	20	4%	63	3%	61	37	99
	72%	28%		71%	29%								4%	7%	5%

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005

SOFRRERAIL

200 KPH - Test runs

200TEST.XLS
29/10/1993

KITCHENER-WINDSOR

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				159	67	227									
Train	2	0	2	0	0	0	2	100%	0	#####	2	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	1	0,4	1	0	0,2	0	1	133%	0,2	50%	1	100%			
Car	277	117	394	183	94	276	94	34%	24	20%	118	30%			
Total	279	118	397	342	161	503	97	35%	24	20%	121	30%	63	43	106
	70%	30%		68%	32%								22%	37%	27%

LONDON-WINDSOR

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				212	151	362									
Train	17	11	28	0	0	0	17	100%	11	100%	28	100%			
Plane	0	0	0	0	0	0	0	#####	0	#####	0	#####			
Bus	21	0	21	18	0	18	3	13%	0	#####	3	13%			
Car	1580	687	2267	1420	640	2060	160	10%	48	7%	207	9%			
Total	1617	698	2315	1650	790	2440	179	11%	59	8%	238	10%	33	92	125
	70%	30%		68%	32%								2%	13%	5%

200TEST.XLS
29/10/1993

TRAFFIC VOLUMES (both directions, in thousands of travellers) for 2005
200 KPH - Test runs

TOTAL 24 O/D PAIRS(both directions)

Mode	Référence 2005			Project situation in 2005			Diverted Traffic						Induced Traffic		
	NonB	Bus	Total	NonB	Bus	Total	NonB	%	Bus	%	Total	%	NonB	Bus	Total
HSR				7297	2818	10115									
Train	1190	591	1781	0	0	0	983	83%	483	82%	1466	82%			
Plane	490	2774	3264	244	2274	2518	245	50%	500	18%	745	23%			
Bus	1431	366	1797	997	307	1304	433	30%	60	16%	493	27%			
Car	41884	11820	53704	37713	11136	48849	4171	10%	683	6%	4855	9%			
Total	44995	15551	60546	46251	16535	62786	5833	13%	1727	11%	7559	12%	1464	1091	2556
	74%	26%		74%	26%								3%	7%	4%