



Transports
Canada



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports



Ontario

Ministère des Transports
de l'Ontario

PROJET DE TRAIN RAPIDE QUÉBEC-ONTARIO

Tendances du transport interurbain de voyageurs et du soutien
gouvernemental

Rapport final

15 février 1995

CANQ
CCC
162

KPMG

478845

*PROJET DE TRAIN RAPIDE QUÉBEC-ONTARIO
TENDANCES DU TRANSPORT INTERURBAIN DE VOYAGEURS
ET DU SOUTIEN GOUVERNEMENTAL*

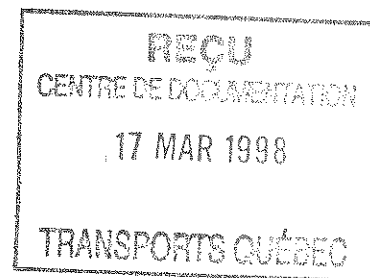
Rapport final

Préparé pour

le Comité directeur
du Projet de train rapide Québec-Ontario

Présenté par

Thomas H. Lightbown
Darcy B. Toms



Montréal
Le 15 février 1995
62030/THL/92/11

CANQ
C.C.C
162

AVANT-PROPOS

Le présent document constitue le rapport final de KPMG de l'étude connexe des «tendances du transport interurbain des voyageurs et du soutien gouvernemental» effectuée dans le cadre du Projet de train rapide Québec-Ontario.

Ce rapport est la synthèse des diverses étapes de l'étude, qui ont porté sur les tendances dans le transport interurbain des voyageurs et le soutien gouvernemental aux modes de transport public ainsi que sur les effets potentiels d'un service de train rapide sur ces modes de transport, si ce projet devait se concrétiser dans le corridor Québec-Windsor.

Nous présentons ici les principales constatations et conclusions de l'étude des tendances, puisant dans les divers rapports provisoires antérieurs. Ces rapports portent sur les résultats des recherches et les analyses entreprises pour l'élaboration de l'hypothèse de référence de l'étude, pour l'évaluation des subventions existantes et projetées accordées aux modes de transport dans le Corridor et pour l'analyse des effets potentiels d'un service de train rapide sur les autres modes de transport ainsi que de la disponibilité éventuelle de subventions pour le train rapide.

D'autres détails explicatifs sont fournis dans les autres rapports et leurs annexes.

L'étude des tendances s'est appuyée sur de nombreuses sources, dont la vaste documentation existante sur l'avenir des voyages interurbains, de récentes études (comme celles de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada) et d'autres avis d'experts obtenus lors de plusieurs consultations et d'un atelier. KPMG désire remercier ici toutes les personnes qui ont contribué à la présente étude.

Table des matières

Sommaire	1
A. État actuel des modes de transport et du soutien gouvernemental	1
1. État actuel des modes de transport	1
2. État actuel du soutien gouvernemental	2
B. Tendances du transport interurbain de voyageurs	3
1. Avenir du transport interurbain de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor sans service de train rapide	3
2. Avenir du transport interurbain de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor avec un service de train rapide	5
C. Conclusion	7
I État actuel des modes de transport et du soutien gouvernemental	9
A. État actuel des modes de transport	9
1. Autocar	11
2. Train classique	12
3. Avion	12
4. Automobile	13
B. État actuel du soutien gouvernemental	13
1. Définition du soutien gouvernemental	13
2. Distribution des subventions	14

Table des matières (suite)

II	Tendances du transport interurbain des voyageurs	16
A.	Avenir du transport interurbain des voyageurs dans le corridor Québec-Windsor sans service de train rapide.	16
1.	Autocar	20
2.	Train classique	20
3.	Avion	21
4.	Automobile	21
5.	Soutien gouvernemental	22
B.	Avenir du transport interurbain de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor avec un service de train rapide	24
1.	Effets sur le nombre de voyageurs	25
2.	Effets sur les revenus, les dépenses d'exploitation et les investissements	26
3.	Viabilité des modes de transport public	28
4.	Soutien gouvernemental potentiel	31
5.	Analyse de sensibilité	32
III	Conclusion	34

Sommaire

L'objectif global du Projet de train rapide Québec-Ontario est de recommander si, oui ou non, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec devraient lancer ou soutenir l'implantation d'un service de train rapide de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor. La réponse à cette question a nécessité, entre autres, une analyse des effets potentiels du train rapide sur les autres modes de transport public et sur la disponibilité du soutien gouvernemental sous forme de subventions au transport. L'exécution de cette analyse était l'objectif de l'étude connexe intitulée «tendances du transport interurbain de voyageurs et du soutien gouvernemental».

Le présent rapport présente les principales constatations et conclusions de l'étude sur les tendances, en deux parties : état actuel des modes de transport et du soutien gouvernemental et tendances du transport interurbain de voyageurs. La première section porte sur la situation actuelle du transport interurbain de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor, notamment sur le niveau de subventions gouvernementales. La seconde section traite de l'avenir prévu du transport interurbain de voyageurs dans le corridor et s'attarde aux effets potentiels du train rapide sur les autres modes de transport public et sur l'éventuelle disponibilité de subventions gouvernementales pour le train rapide.

A. État actuel des modes de transport et du soutien gouvernemental

1. État actuel des modes de transport

Le réseau du corridor Québec-Windsor fournit une infrastructure de transport et une gamme de services modaux qui répondent aux exigences du public voyageur pour les trajets de longue et courte distances, à des vitesses et prix variés.

La recherche effectuée dans le cadre du projet indique qu'en 1992, près de 109 millions de voyages interurbains ont été effectués par des voyageurs dans le corridor, dont plus de 90 p. 100 en automobile privée. Sur le restant, environ 4 p. 100 ont été effectués par avion et environ 2,5 p. 100 respectivement par autocar et par train.

Parmi les modes de transport public, le transport aérien assure le service le plus rapide – au prix le plus élevé – et, presque sans exception, la plus grande fréquence. Ce mode fait concurrence à l'automobile pour les voyages entre Toronto et Montréal, transportant 40 p. 100 du trafic entre ces deux villes. En général, le train attire plus les

voyageurs effectuant les trajets plus longs tandis que l'autocar a la faveur des voyageurs sur de plus courtes distances.

Les données antérieures sur le trafic dans le corridor et la recherche menée dans le cadre du projet de train rapide indiquent que, parmi les modes de transport public, le transport aérien a connu une croissance d'environ 2 p. 100 par année depuis le milieu des années 70, malgré une légère baisse de trafic de 1988 à 1992. L'évolution du nombre de voyageurs par autocar dans le corridor reflète la baisse plus généralisée de ce mode de transport pour les services réguliers. Le transport ferroviaire a perdu également du terrain, mais une partie de ce recul est due à des coupures de service (p. ex. Toronto-Kingston, Toronto-London).

Les transporteurs publics ont dû lutter et s'adapter au cours des dernières années pour relever les défis de la concurrence intermodale et intramodale. Le transport aérien se remet de pertes massives enregistrées en 1992, tandis que VIA Rail doit composer avec des coupures dans ses subventions directes.

Sur le plan financier, les modes de transport public du corridor ont tous connu récemment des moments difficiles. À l'intérieur de leur environnement réglementé, les transporteurs par autocar ont, malgré une baisse du nombre de voyageurs, maintenu leur position financière. Cela est dû tant à leurs droits de desserte exclusifs qu'aux revenus supplémentaires provenant des marchés du transport à la demande et de lots brisés. VIA Rail, seul fournisseur de services ferroviaires réguliers classiques dans le corridor, a, au fil des ans, été soumis à divers degrés de pression de la part du gouvernement en vue de réduire ses exigences de subventions en immobilisations et de subventions d'exploitation. La Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada recommandait l'élimination progressive et complète des subventions à VIA d'ici l'an 2000. Air Canada et Canadien International ont subi de sérieuses pressions financières ces dernières années et connu d'importantes pertes en 1992. Les deux transporteurs ont redressé leurs résultats financiers en 1993 et ont également enregistré d'autres améliorations en 1994.

2. État actuel du soutien gouvernemental

Le soutien aux modes de transport dans le corridor Québec-Windsor sous forme de subventions est très importante pour VIA Rail qui est le seul mode de transport qui reçoive une subvention d'exploitation directe. Le transport aérien reçoit également une subvention nette du gouvernement, tandis que l'automobile et l'autocar fournissent un surplus au gouvernement grâce aux taxes et aux redevances perçues,

*exclusion faite des coûts reliés aux problèmes environnementaux et aux accidents.**

Les gouvernements fédéral et provinciaux soutiennent le réseau de transport Québec-Windsor en fournissant, entretenant et, dans certains cas, exploitant l'infrastructure utilisée par les trois modes de transport public et le transport par automobile privée. Cela comprend l'infrastructure et l'équipement des autoroutes interurbaines, des aéroports (ceux qui ne sont pas exploités par les autorités locales) et des trains dans ce corridor, de même que des terrains. La différence entre, d'une part, les revenus perçus par les gouvernements par les taxes sur le carburant, par les redevances d'enregistrement et de permis, ainsi que par les droits d'atterrissage et par les taxes sur les billets d'avion aux aéroports, et, d'autre part, les frais engagés pour la construction, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure et la fourniture de services constitue les subventions ou le soutien public aux usagers du réseau de transport du corridor.

Les prévisionnistes ayant participé au projet de train rapide n'ont pas fourni, pour la présente étude sur les tendances, des données voyageurs-kilomètres par modes de transport et points d'origine et de destination pour 1992 comparables aux autres données obtenues sur le nombre de voyageurs. Par conséquent, il n'a pas été possible de calculer les subventions totales en dollars actuellement accordées par les gouvernements à chacun des modes de transport public et à l'automobile privée dans le corridor. Cependant, une comparaison des subventions exprimées en cents par voyageur-kilomètre est possible. Si l'on exclut les coûts reliés aux problèmes environnementaux et aux accidents (analysés dans une étude connexe distincte), le transport par automobile et le transport par autocar paient plus que leur part des dépenses gouvernementales par l'intermédiaire des revenus que les gouvernements perçoivent d'eux. De leur côté, le transport ferroviaire et le transport aérien ne paient pas leur part. Par exemple, dans le segment Toronto-Montréal du corridor, la subvention gouvernementale nette à VIA s'élève à près de 13 cents par voyageur-kilomètre et la subvention nette au transport aérien atteint près de 2,5 cents par voyageur-kilomètre.

B. Tendances du transport interurbain de voyageurs

1. Avenir du transport interurbain de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor sans service de train rapide

Sans service de train rapide, les conditions actuelles de fréquences, de tarifs (en dollars actuels) et de durées de voyage resteront inchangées dans le réseau de transport du corridor. La capacité augmentera

* Les effets des dépenses au chapitre de l'environnement et des accidents sont exclus des analyses effectuées dans l'étude des tendances. Ces frais ont été analysés dans une étude connexe distincte effectuée par Dessau Inc.

quelque peu grâce à l'ajout d'infrastructures supplémentaires et à l'utilisation de matériel de plus grande capacité.

Au cours du premier quart du XXI^e siècle, le transport interurbain de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor sera influencé par des facteurs socio-économiques et de politique, de même que par des tendances associées à la technologie des véhicules, aux prix du carburant, à la capacité du réseau de transport du corridor et au choix de mode de transport du public voyageur. Parmi les tendances les plus importantes, on note le ralentissement de la croissance générale des voyages d'agrément et d'affaires, l'endettement des gouvernements nord-américains, une plus grande sensibilité aux problèmes environnementaux, l'augmentation des prix réels des carburants hydrocarbonés, l'augmentation limitée de la capacité du réseau du corridor et le maintien de l'automobile comme mode de transport dominant des voyages interurbains.

L'effet combiné de ces tendances sera un réseau dont la capacité actuelle, avec de modestes améliorations, sera adéquate pour tous les modes de transport jusqu'aux dernières années du premier quart de siècle, étant donné l'ajout prévu de matériel de conception nouvelle au début du nouveau siècle – par exemple, des avions de plus grande capacité. La fréquence des services n'augmentera probablement pas et la plus grande capacité du nouveau matériel absorbera la croissance du trafic voyageur. Les niveaux tarifaires des modes de transport public se maintiendront relativement, en prix constants, bien que les tarifs des autocars diminueront si l'industrie est déréglementée. Des améliorations de productivité seront réalisées par tous les modes de transport, mais la hausse des coûts des intrants (p. ex. : des taxes sur le carburant après 2005) mettront une certaine pression sur les tarifs, y compris ceux des compagnies aériennes, malgré le recours croissant à des avions à haut rendement énergétique.

VIA Rail et Transports Canada prévoient que le service ferroviaire voyageurs classique continuera à être fourni par VIA pour tout l'horizon de planification si le service de train rapide n'est pas implanté. Des subventions à l'exploitation continueront à être accordées par le gouvernement fédéral, mais seront réduites à raison d'environ 2 p. 100 par année, ce qui entraînera une subvention d'exploitation directe de 52 millions de dollars en 2005, baissant à 34 millions de dollars en 2025 (en dollars de 1992).

Une récupération complète des coûts aura lieu au cours du premier quart du XXI^e siècle, car les subventions gouvernementales nettes en 2005 se seront transformées en surplus net en 2025.

Le fardeau des subventions accordées par les gouvernements diminuera pour les modes de transport autres que le train à mesure que la récupération des coûts sera mise en oeuvre. Le transport par automobile et le transport par autocar – qui fournissent déjà une contribution nette aux coffres gouvernementaux, à l'exclusion des coûts reliés aux problèmes environnementaux et aux accidents – augmenteront leur part, procurant des revenus annuels nets combinés de 57 millions de dollars en 2005 et de 229 millions de dollars en 2025 (en dollars de 1992). Pour le transport aérien, les subventions par

voyageur-kilomètre diminueront également, générant des coûts annuels totaux de 59 millions de dollars en 2005 et de 64 millions de dollars en 2025. Si l'on combine tous les modes de transport dans le corridor, l'effet pour les gouvernements se transformera d'une subvention de 54 millions de dollars en 2005 à un surplus de 131 millions de dollars en 2025.

2. Avenir du transport interurbain de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor avec un service de train rapide

Le service de train rapide nuira beaucoup au transport aérien, drainant jusqu'à la moitié du trafic des compagnies aériennes en 2025. Des services aériens seront maintenus, mais les transporteurs aériens devront revoir en profondeur leur exploitation et leurs dépenses pour rester viables. À toutes fins pratiques, le transport ferroviaire classique disparaîtra du corridor.

Le service du train rapide dans le corridor représentera un choix de remplacement attrayant pour des voyageurs qui délaisseront les modes de transport qu'ils auraient choisis en l'absence de train rapide. Cela amènera des remaniements de l'exploitation pour les autres transporteurs publics s'ils veulent conserver leur clientèle. Les prévisions de trafic «composées», préparées par l'équipe de prévisionnistes du trafic engagés dans le projet* et fournies pour l'étude des tendances, ne reflétaient pas explicitement de tels remaniements. Par conséquent, l'évaluation des effets du service de train rapide sur les autres modes de transport public dans le présent document comprend une analyse de sensibilité tenant compte d'un nombre de voyageurs par train rapide de 10 p. 100 supérieur et de 10 p. 100 inférieur aux prévisions.

Les prévisions de trafic indiquent que l'entrée en service d'un train rapide dans le corridor Québec-Windsor remplacera à toutes fins pratiques le transport ferroviaire classique et drainera d'un tiers à une demie des passagers des compagnies aériennes (suivant la technologie de train rapide choisie**). Le service de train rapide incitera également 9 p. 100 des voyageurs en automobile à délaisser leur véhicule d'ici 2025 (encore une fois, en fonction de la technologie de train rapide choisie). La perte de trafic sera moins prononcée pour le transport par autocar, car les transporteurs par autocar récupéreront une nouvelle clientèle parmi les voyageurs ferroviaires résiduels (c.-à-d. les usagers du transport ferroviaire classique qui ne voyageront pas par train rapide) et les petites localités qui perdront leur service ferroviaire. En fait, le nombre

* Pour le projet de train rapide, Charles River Associates, Canarail/Sofreraill et TEMS ont préparé des prévisions distinctes. Celles-ci ont été utilisées pour élaborer des prévisions «composées» qui ont été fournies à KPMG pour l'analyse des effets sur les autres modes de transport.

** Les technologies comprennent les options de 200 km/h et de 300 km/h. D'autres options considérées prévoient un service dans tout le Corridor ou limité au segment Montréal-Toronto.

de voyageurs par autocar augmentera de 11 à 13 p. 100 si seul le segment Montréal-Toronto du corridor jouit du nouveau service de train rapide.

Le transport ferroviaire classique sera remplacé par le service de train rapide (à moins que seul le segment Montréal-Toronto du corridor soit aménagé pour le train rapide - un service ferroviaire classique sera alors toujours fourni aux extrémités du corridor), et les pertes nettes pour les transporteurs par autocar seront relativement modestes, étant donné la sensibilité au prix de la vaste majorité des usagers d'autocar. C'est le transport aérien qui sera le plus touché par l'entrée en service du train rapide. Les pertes de trafic et de revenu prévues constituent un important choc pour les compagnies aériennes. À la suite du «transfert» du trafic, les transporteurs aériens épargneront, d'ici 2025, 550 millions de dollars de dépenses d'exploitation annuelles et 72 millions de dollars de frais annuels liés à la propriété des avions. De plus, pour contrebalancer les pertes de revenu, ils devront réduire leurs dépenses d'exploitation annuelles de 100 millions de dollars.

Les compagnies aériennes continueront à offrir des services dans le corridor si le train rapide est implanté. Cependant, elles devront procéder à d'importants remaniements de leur exploitation pour rester viables. Elles devront vraisemblablement réduire le nombre de départs quotidiens et, dans certains cas, assurer les services au moyen d'appareils plus petits. Elles devront également réduire grandement leurs frais généraux et administratifs.

Le service de train rapide entraînera une réduction ou une élimination des subventions directes au transport ferroviaire classique. Mais d'importants transferts de trafic du transport aérien et par automobile réduiront les rentrées en taxes sur le carburant, redevances d'atterrissage et autres sources pour ces modes de transport. Par conséquent, les «économies» à court terme disponibles pour le soutien du service de train rapide seront neutralisées à long terme.

La redistribution du trafic voyageurs dans le corridor résultant de l'entrée en service du train rapide aura des effets sur les revenus des gouvernements (taxes sur le carburant, etc.) et leurs dépenses (frais d'entretien de réparation des autoroutes, subventions à l'exploitation de VIA Rail, etc.). Ces modifications entraîneront des variations de tendance dans les subventions entre les divers modes de transport – les subventions nettes diminueront dans certains cas et augmenteront dans d'autres. Le changement le plus important est la réduction ou l'élimination des subventions d'exploitation aux services ferroviaires classiques. Cependant, ces économies seront vraisemblablement neutralisées par une hausse des subventions nettes pour le transport aérien et le transport par automobile qui, sans l'entrée en service du train rapide, s'orienteraient vers la récupération des coûts pour le transport aérien et l'accroissement de la récupération des coûts pour l'automobile. Les subventions pour ces modes de transport

augmenteront parce qu'une partie importante des coûts associés aux autoroutes, aux aéroports et à la navigation aérienne sont fixes, tandis que les revenus gouvernementaux provenant de ces modes de transport (taxes sur le carburant, redevances d'atterrissage, taxes sur les billets d'avion, etc.) sont majoritairement variables.

Advenant l'entrée en service du train rapide, en incluant la réduction ou l'élimination des subventions d'exploitation au transport ferroviaire classique, les subventions gouvernementales totales seront réduites à court terme (en 2005) d'environ de 30 à 50 millions de dollars par année, en fonction de la technologie de train choisie. Ces «économies» représentent une source potentielle de soutien gouvernemental annuel au service de train rapide. Cependant, à long terme, ces économies diminueront probablement, pour finir par se résorber complètement, car le transfert de trafic du transport par automobile et du transport aérien s'avérera coûteux en perte de taxes sur le carburant, de redevances d'atterrissage et de taxes sur les billets d'avion. Sans le service de train rapide, les gouvernements généreront un surplus annuel de plus de 130 millions de dollars d'ici 2025, si l'on exclut les coûts reliés aux problèmes environnementaux et aux accidents. Avec l'entrée en service du train rapide, ce surplus annuel sera réduit de 14 à 38 millions de dollars, suivant la technologie de train rapide choisie, exclusion également faite des variations des coûts reliés aux problèmes environnementaux et aux accidents.

Si le trafic du train rapide est de 10 p. 100 inférieur aux prévisions, les effets sur les autres modes de transport public seront d'environ 10 p. 100 moins graves et la disponibilité de soutien gouvernemental supplémentaire annuel sous forme de subventions sera d'environ 10 p. 100 supérieur à court terme. Par contre, si le trafic est de 10 p. 100 supérieur, les effets sur les autres modes de transport public seront d'environ 10 p. 100 plus graves, mais cette augmentation marginale du transfert de trafic ne sera pas fatale aux services aériens dans le corridor. Une augmentation du trafic pour le train rapide entraînera également une réduction de quelque 10 p. 100 de soutien gouvernemental supplémentaire sous forme de subventions, soit un montant annuel de 4 à 5 millions de dollars, si le service est implanté dans tout le corridor.

C. Conclusion

Les principaux effets de l'entrée en service d'un train rapide dans le corridor Québec-Windsor sur les autres modes de transport public et sur le soutien gouvernemental potentiel pour le nouveau service peuvent se résumer comme suit :

L'entrée en service du train rapide aura d'importantes conséquences pour les transporteurs aériens, mais ses effets sur le transport par autocar seront modestes et, en fait, positifs dans certains cas. Les transporteurs aériens continueront d'assurer des services dans le corridor, notamment parce que

le trafic y est relativement plus rentable que dans d'autres segments de leurs réseaux. Les services seront probablement réduits et des appareils plus petits seront utilisés dans certains cas.

Au cours de ses premières années d'existence, le service de train rapide entraînera une réduction des subventions gouvernementales, principalement par l'élimination des subventions directes au service ferroviaire classique. À plus long terme, cependant, les transferts de trafic en faveur du train rapide neutraliseront les économies initiales : la perte de revenus tirés des taxes et redevances versées par les usagers s'accroîtra par rapport aux coûts d'infrastructure de transport généralement fixes que les gouvernements ne pourront éviter. Par conséquent, tout bien pesé, l'effet du service de train rapide sur les subventions gouvernementales sera neutre. Par conséquent, le soutien potentiel au service de train rapide sous forme de subventions indirectes sera limité.

État actuel des modes de transport et du soutien gouvernemental

L'état actuel des modes de transport interurbain dans le corridor Québec-Windsor et celui du soutien gouvernemental à ces modes de transport sert de base aux hypothèses futures de mesure des effets potentiels d'un service de train rapide. La présente section traite de l'état actuel des modes de transport du corridor en ce qui a trait au nombre de voyageurs, au service et à la rentabilité ainsi que du soutien gouvernemental qu'ils reçoivent sous forme de subventions.

A. État actuel des modes de transport

Le transport interurbain de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor est assuré par trois modes de transport public – l'autocar, le train classique et l'avion – et l'automobile privée. La pièce I-1 présente un profil du trafic voyageurs total estimé par mode de transport en 1992 pour 21 liaisons du corridor.*

Pièce I-1

Voyageurs par mode de transport, 1992 (en milliers)

Autocar	Train	Avion	Automobile	Total
2 563	2 915	4 086	98 993	108 557
2,4 %	2,7 %	3,8 %	91,1 %	100 %

Sur l'ensemble des voyageurs dans le corridor, 91 p. 100 utilisent l'automobile, les autres (9 p. 100) étant pris en charge par les transporteurs publics. Cependant, les parts respectives du trafic interurbain de chaque mode de transport diffèrent selon les liaisons. Par exemple, tandis que les voyages aériens représentent 3,8 p. 100 de tous les voyages dans le corridor, ils comptent pour 40 p. 100 des voyages effectués entre Montréal et Toronto. Les proportions respectives des voyages faits par autocar et par train sont semblables pour

* Les renseignements détaillés pour les liaisons à l'intérieur du corridor se trouvent dans *Sondage au passage auprès des voyageurs, Rapport final de Contact aux Consommateurs*, octobre 1994.

l'ensemble du corridor, les autocars transportant généralement plus de voyageurs sur les trajets courte distance et le train transportant plus de voyageurs sur les trajets longue distance.

Les modes de transport public dans le corridor offrent une variété de caractéristiques de service en réponse aux exigences de voyage du public. La pièce I-2 présente certaines caractéristiques choisies des services de transport public dans le corridor pour plusieurs liaisons principales (chiffres de 1992). Le transport aérien assure les services les plus rapides et, presque sans exception, la plus grande fréquence de service dans le corridor. Les autocars fournissent plus de services que le train classique et sont plus lents dans la plupart des cas.

Pièce I-2

Caractéristiques choisies des modes de transport public, 1992

Liaison	Distance (km)	Autocar		Train		Avion	
		Fréq./sem.	Durée	Fréq./sem.	Durée	Fréq./sem.	Durée
Québec-Montréal	255	254	3 h 03	54	2 h 55	418	0 h 47
Montréal-Ottawa	205	301	2 h 20	52	1 h 59	252	0 h 35
Montréal-Toronto	555	137	6 h 38	76	4 h 30	571	1 h 15
Ottawa-Toronto	435	149	5 h 06	50	4 h 06	490	1 h 00
Toronto-London	195	80	2 h 22	97	2 h 08	236	0 h 40
Toronto-Windsor	380	105	5 h 09	60	4 h 10	151	1 h 10

Source : Contact aux Consommateurs

Nota : Les distances indiquées correspondent aux voyages par autoroute. Les fréquences sont le nombre total de départs hebdomadaires (dans les deux directions). Les durées de parcours sont représentatives, bien que les durées de parcours réelles varient selon le type de service, l'heure de départ et d'autres facteurs. Les fréquences pour le transport aérien comprennent les services à destination et en provenance des aéroports de Toronto Island et de Buttonville, mais excluent les services à destination et en provenance de Mirabel.

Les sections qui suivent présentent un bref profil de chacun des modes de transport public, de même que de l'automobile privée.

1. Autocar

À l'heure actuelle, cinq transporteurs se partagent la majeure partie des services d'autocars réguliers dans le corridor Québec-Windsor. Dans l'industrie du transport par autocar, l'entrée sur le marché, la tarification et la sortie du marché sont soumises à des réglementations provinciales partout au Canada. Un transporteur par autocar type reçoit un permis pour des services réguliers exclusifs sur une liaison lucrative conjointement avec l'obligation de desservir des lignes à densité moindre, qui ne sont que peu rentables ou non rentables, dont certaines zones rurales d'une province. Cependant, il est possible que l'industrie du transport par autocar soit déréglementée, comme cela a été le cas aux États-Unis depuis 1982.

Sauf indication contraire, tous les services sont assurés au moyen d'autocars classiques de 43 ou 47 places.

- ▶ Orléans Express dessert le segment Montréal-Québec, au moyen d'une combinaison d'autocars classiques et articulés.
- ▶ Voyageur Colonial Ltée assure les liaisons suivantes : Montréal-Ottawa, Ottawa-Mirabel, Montréal-Toronto, Kingston-Ottawa, Kingston-Toronto, Ottawa-Belleville et Kingston-Montréal.
- ▶ Greyhound fournit le service entre les points suivants : Toronto-London, Toronto-Windsor, Toronto-Ottawa et Toronto-Belleville.
- ▶ Chatham Coach Lines transporte les voyageurs entre Kitchener et London et entre London et Sarnia.

En 1992, les transporteurs par autocar ont transporté 2,6 millions de voyageurs dans le corridor. De ce nombre, 48 p. 100 ont effectué des trajets courte distance entre Québec et Montréal, Montréal et Ottawa, Toronto et Kitchener-Waterloo, ainsi qu'entre Toronto et London. Les trajets longue distance (par exemple, entre Montréal et Toronto et Ottawa et Toronto) ne correspondaient qu'à 9 p. 100 du nombre total de voyageurs par autocar.

Le transport interurbain régulier par autocar au Canada a connu une baisse soutenue du nombre de voyageurs. Statistique Canada indique que le nombre de voyageurs en 1990 ne représentait que 51,5 p. 100 du nombre de voyageurs enregistré en 1980. Malgré cette diminution, l'ensemble de l'industrie a maintenu sa position financière, partiellement en raison de la croissance des services à la demande et des services de lots brisés, bien que la rentabilité varie d'un transporteur à l'autre. Les activités des transporteurs par autocar sur les marchés des services réguliers haute densité et des services à la demande sont considérées comme une source d'interfinancement des services aux petites localités et aux régions rurales dans certains cas.

2. Train classique

VIA Rail Canada est le seul transporteur offrant des services réguliers de transport ferroviaire de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor, sur les lignes suivantes : Montréal-Québec, Montréal-Ottawa, Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto, Toronto-Windsor, Toronto-Sarnia et Toronto-London.

En 1992, VIA Rail a transporté 2,9 millions de voyageurs dans le corridor, dont 21 p. 100 ont voyagé sur les liaisons courte distance qui représentent 48 p. 100 du trafic des transporteurs par autocar. Cependant, 23 p. 100 des voyageurs de VIA ont voyagé sur les liaisons longue distance qui ne correspondent qu'à 9 p. 100 du trafic par autocar.

Les services de transport ferroviaire classique de VIA Rail dépendent des subventions de capital et des subventions d'exploitation du gouvernement fédéral. Des analyses menées pour la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada indiquent un financement moyen pour tout le réseau d'environ 520 millions de dollars par année au cours de la période 1980-1991. Le financement gouvernemental a atteint un sommet de 637 millions de dollars en 1988, pour chuter à 348 millions de dollars en 1993.

Les niveaux de récupération des coûts sont généralement plus élevés dans le corridor Québec-Windsor que pour les autres liaisons de VIA. Cependant, l'analyse de la Commission royale concluait que même avec du nouveau matériel et une augmentation de 25 p. 100 du nombre des voyageurs, les services Toronto-Ottawa-Montréal ne permettraient au mieux qu'une récupération d'environ la moitié des coûts totaux (déduction faite du coût du capital).

3. Avion

L'industrie du transport aérien au Canada a été largement «déréglementée». Pour offrir un nouveau service dans le sud du Canada, les compagnies aériennes n'ont qu'à démontrer qu'elles disposent de l'équipement, de la volonté et de la capacité d'assurer une exploitation en toute sécurité, qu'elles sont canadiennes et qu'elles sont munies de l'assurance-responsabilité prescrite.

Les services aériens réguliers dans le corridor Québec-Windsor sont dominés par deux grands transporteurs – Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International – et leurs filiales. Deux plus petits transporteurs, Pem-Air et Air Laurentian, concentrent leurs services sur les plus petites localités du corridor.

En 1992, les compagnies aériennes ont transporté 4 millions de passagers dans le corridor. Près de la moitié de ces passagers voyageaient entre Montréal et Toronto et entre Ottawa et Toronto. Une proportion relativement petite des passagers aériens voyageaient sur d'autres liaisons à l'intérieur du corridor.

Les transporteurs aériens canadiens ont subi de sérieuses pressions financières ces dernières années, comme bon nombre d'autres compagnies aériennes à travers le monde. En 1988, Air Canada et PWA Corporation (société mère des Lignes aériennes Canadien International) ont enregistré un produit net combiné de 119 millions de dollars. En 1992, les deux transporteurs subissaient une perte combinée de près de 1 milliard de dollars, comprenant des coûts de restructuration non périodiques. Les deux transporteurs ont redressé leurs résultats financiers en 1993 et ont tous deux enregistré d'autres améliorations pour 1994.

Tant Air Canada que PWA ont pris des mesures pour reconstituer leurs capitaux propres. Air Canada a procédé à une émission d'actions en 1993, au produit net de 240 millions de dollars. Au cours de 1993, PWA a mis en oeuvre un plan d'investissement de 200 millions de dollars avec ses employés, financé par des réductions de salaire. En 1994, elle recevait également une injection de capitaux de 246 millions de dollars d'American Airlines en échange d'une part de 35 p. 100 des actions, plus 700 millions de dollars de reconversion de dette en actions.

4. Automobile

La vaste majorité de la capacité infrastructurelle du corridor a été conçue pour répondre aux exigences des automobiles, des camions et des autocars. L'automobile privée est le choix le plus populaire parmi les voyageurs interurbains et représente plus de 90 p. 100 des voyages effectués dans le corridor. Les trajets courte distance entre Québec et Montréal, Montréal et Ottawa ainsi qu'entre Toronto et Kitchener-Waterloo représentent 22 p. 100 du total, tandis que les liaisons longue distance entre Montréal et Toronto ou entre Ottawa et Toronto ne représentent que 3 p. 100 du total des voyages. Néanmoins, seul le transport aérien rivalise avec le transport par automobile privée entre Montréal et Toronto. Pour toutes les autres liaisons, l'automobile domine incontestablement le marché.

Le nombre de propriétaires d'automobiles a augmenté constamment depuis la fin des années 40 et a suivi la croissance du revenu personnel disponible.

B. État actuel du soutien gouvernemental

1. Définition du soutien gouvernemental

Divers paliers de gouvernement fournissent et entretiennent l'infrastructure des transports dans le corridor Québec-Windsor, utilisée par les trois modes de transport public et l'automobile privée. Des dépenses sont engagées principalement pour la construction, l'exploitation et l'entretien de routes, d'aéroports et d'infrastructure ferroviaire, ainsi que des terrains. Les revenus sont tirés, entre autres, de taxes sur le carburant, de redevances d'enregistrement et de permis, ainsi que de droits d'atterrissage d'aéroports. La différence entre le total des dépenses engagées et des

revenus perçus par les gouvernements représente la subvention ou le soutien public aux usagers du réseau de transport dans le corridor.* Le gouvernement fédéral accorde également une subvention directe à VIA Rail pour couvrir une partie de ses dépenses d'exploitation.

2. Distribution des subventions

Les données sur les dépenses et les revenus associés à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du réseau de transport du corridor proviennent d'une vaste gamme de source comprenant, entre autres, les ministères et organismes des gouvernements provinciaux du Québec et de l'Ontario, Statistique Canada, Énergie, Mines et Ressources Canada, VIA Rail, Orléans Express, Voyageur et Greyhound, Contact aux Consommateurs et la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada. Des renseignements généraux ont également été recueillis sur les véhicules et les voyageurs-kilomètres dans le corridor. Ces renseignements ont été analysés et les résultats ont été exprimés en cents par voyageur-kilomètre, illustrant pour chaque mode de transport le coût excédentaire assumé ou les revenus gagnés par les gouvernements pour chaque segment du corridor.

La pièce I-3 résume les résultats de la distribution des subventions aux modes de transport pour l'année de référence (1992). Les chiffres négatifs sont les gains nets pour le gouvernement tandis que les chiffres positifs sont les montants nets payés sous forme de subventions. Par exemple, pour le segment Toronto-Montréal, le coût net pour les gouvernements, qui représente la subvention aux usagers du transport, est le suivant : autocar, -0,09 cent par voyageur-kilomètre; train, 12,81 cents par voyageur-kilomètre; avion, 2,49 cents par voyageur-kilomètre; automobile, -0,16 cent par voyageur-kilomètre. En d'autres mots, exclusion faite des coûts reliés aux problèmes environnementaux et aux accidents (assumés par l'ensemble de la société), les revenus perçus par les gouvernements sur le transport par autocar et le transport par automobile ont plus que compensé les coûts de construction et d'entretien de l'infrastructure routière dans le corridor; mais les coûts du soutien gouvernemental aux transports ferroviaire et aérien n'ont pas été compensés par les revenus perçus et ont résulté en une subvention aux usagers.

** De plus, l'ensemble de la société assume les coûts des problèmes environnementaux et des accidents générés par les différents modes de transport. Les résultats de l'étude des tendances décrites dans le présent rapport ne comprennent pas l'effet des problèmes environnementaux ou des accidents sur le soutien gouvernemental, car ces points font l'objet d'une étude distincte effectuée par Dessau Inc. Se reporter aux résultats de l'étude sur les tendances, de même qu'à ceux de l'étude sur l'environnement pour comprendre pleinement les effets du service de train rapide sur les niveaux de soutien globaux.*

Pièce I-3

Sommaire des subventions actuelles par mode de transport
(cents/voyageur-kilomètre, \$ 1992) *

	Autocar	Train	Avion	Automobile
Windsor-Toronto	-0,11	24,95	2,90	-0,39
Toronto-Ottawa-Montréal	-0,09	16,15	5,36	-0,22
Toronto-Montréal	-0,09	12,81	2,49	-0,16
Montréal-Québec	-0,14	22,06	1,99	-0,56

* Exclusion faite des coûts reliés aux problèmes environnementaux et aux accidents.

Ces résultats, qui excluent les coûts reliés aux problèmes environnementaux et aux accidents, dénotent le classement suivant des modes de transport pour tous les segments : les usagers de l'automobile imposent le fardeau le plus léger aux autres, suivis des usagers de l'autocar, de l'avion et du train.

//

Tendances du transport interurbain des voyageurs

Une évaluation des effets socio-économiques du service de train rapide nécessitait, entre autres choses, la définition des tendances déterminantes pour l'avenir du réseau de transport dans le corridor Québec-Windsor et une analyse des effets potentiels du transport par train rapide sur les autres modes de transport et le soutien gouvernemental. La présente section décrit ces tendances et les paramètres d'une hypothèse de base élaborée pour décrire l'avenir du transport interurbain de voyageurs dans le corridor sans service de train rapide. Cette «hypothèse de référence» a servi de base aux prévisions des nombres de voyageurs qui ont été, à leur tour, analysés pour estimer les effets probables du service de train rapide sur les autres modes de transport public en ce qui a trait au nombre de voyageurs, aux recettes, aux dépenses d'exploitation et aux investissements.

A. Avenir du transport interurbain des voyageurs dans le corridor Québec-Windsor sans service de train rapide

Afin de définir un cadre pour un certain nombre des études connexes au projet de train rapide, une description de l'infrastructure et des services de transport interurbain de voyageurs fournis dans le corridor durant la période de planification couverte par le projet a été élaborée. L'hypothèse de référence est basée sur les principales tendances perceptibles pouvant influencer sur le transport interurbain des voyageurs et décrit les paramètres suivants du réseau du transport du corridor pour tous les modes de transport : réseau, fréquence de service, durée du voyage, tarif, temps d'entrée ou de sortie, temps d'attente et retard au terminus.

L'hypothèse de référence a été le produit d'un processus d'évaluation complet menant au sondage d'opinions d'experts et à une analyse indépendante. Ce processus comprenait une étude exhaustive de la documentation sur les tendances du transport interurbain de voyageurs, des discussions approfondies avec des représentants des gouvernements, des transporteurs et d'autres groupes d'intérêt, la définition des principaux problèmes, un atelier d'une journée auquel ont participé des experts du secteur des transports, une analyse des dépenses d'exploitation des transporteurs et une projection des futurs niveaux tarifaires.

La préparation de l'hypothèse de référence a précédé l'élaboration de prévisions détaillées sur les voyages dans le corridor. Néanmoins, l'hypothèse tient compte des prévisions socio-économiques de Transports Canada préparées pour le projet de train rapide et d'autres indices du trafic futur et éventuel.

Le transport interurbain de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor au cours du premier quart du XXI^e siècle sera influencé par les tendances socio-économiques et de politique, ainsi que par d'autres tendances associées à la technologie des véhicules, aux prix du carburant, à la capacité du réseau de transport du corridor et au choix du mode de transport par le public voyageur. Parmi les tendances les plus importantes, on compte les suivantes :

- ▶ Ralentissement de la croissance économique et démographique, qui aura comme effet général un ralentissement de la croissance du transport de voyageurs dans le corridor.
- ▶ Augmentation de l'intégration des économies nord-américaines, qui renforcera les relations économiques nord-sud et aura un effet vraisemblablement négatif sur la croissance des voyages d'affaires dans le corridor, particulièrement entre Toronto et Montréal.
- ▶ Endettement de tous les niveaux de gouvernement – du moins jusqu'aux premières années du prochain siècle – qui touchera les deux niveaux de taxation et la capacité de fournir les niveaux actuels de service et de soutien (subventions au transport, financement de la recherche et développement, etc.) et le transfert résultant des pouvoirs et responsabilités gouvernementaux au secteur privé et leur décentralisation, motivés par le besoin de diminuer les dépenses gouvernementales et de réduire les déficits.
- ▶ Plus grande sensibilité aux problèmes environnementaux, entraînant la pression de l'opinion publique sur les gouvernements pour l'établissement de projets de transport «verts» avec, selon toute probabilité, des objectifs fixés par les gouvernements pour la réduction des polluants associés au transport.
- ▶ Utilisation d'une technologie de véhicules «connue» : avions chapitre III (et nouvelles générations déjà en projet), autocars simples ou articulés de haute qualité pour le transport par autoroute, etc. Le système intelligent véhicule-route (SIV-R) et le système d'information de conduite (DIS) n'auront que des applications limitées pour le transport interurbain dans l'horizon de planification considéré.
- ▶ Augmentation des prix réels du carburant (taxes comprises), après 2005, découlant principalement de la hausse des coûts de mise en valeur des nouveaux gisements pétroliers et de l'application de taxes plus élevées comme moyen de réduire le niveau de polluants associés au transport.
- ▶ Augmentation de la capacité du réseau du corridor, principalement par des améliorations opérationnelles. De nouvelles pistes seront ajoutées à l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto et à celui de Québec, avec une plus grande pression sur la capacité des aérogares de Pearson après 2015. Des améliorations

supplémentaires seront apportées aux routes de transit et d'accès aux aéroports et limiteront toute augmentation matérielle des temps d'entrée.

- Maintien de l'automobile comme mode de transport interurbain dominant, malgré les tentatives de réorientation de la demande vers le transport public.
- Possibilité d'une déréglementation de l'industrie du transport par autocar.

Les sections qui suivent présentent un bref profil des modifications prévues aux situations existantes en 1992 pour chaque mode de transport. Les paramètres de référence sont résumés dans les pièces II-1 et II-2.

Pièce II-1

Caractéristiques choisies des modes de transport public, 2005 et 2025

Liaison	Distance (km)	Autocar		Train		Avion	
		Fréq./sem.	Durée	Fréq./sem.	Durée	Fréq./sem.	Durée
Québec-Montréal	255	254	3 h 03	54	2 h 38	418	0 h 47
Montréal-Ottawa	205	301	2 h 20	52	1 h 47	252	0 h 35
Montréal-Toronto	555	137	6 h 38	76	4 h 03	571	1 h 15
Ottawa-Toronto	435	149	4 h 48	50	3 h 40	490	1 h 00
Toronto-London	195	80	2 h 22	97	1 h 55	236	0 h 40
Toronto-Windsor	380	105	5 h 09	60	3 h 45	151	1 h 10

Nota : Les distances indiquées correspondent aux voyages par autoroute. Les fréquences sont le nombre total de départs hebdomadaires (dans les deux directions). Les durées de parcours sont représentatives, bien que les durées de parcours réelles varient selon le type de service, l'heure de départ et d'autres facteurs. Les fréquences pour le transport aérien comprennent les services à destination et en provenance des aéroports de Toronto Island et Buttonville, mais excluent les services à destination et en provenance de Mirabel.

Pièce II-2

Sommaire des paramètres, hypothèse de référence

Paramètres	Autocar	Train	Avion	Automobile
Fréquence	Voir pièce II-1	Voir pièce II-1	Voir pièce II-1	s.o. (1)
Durée du trajet en véhicule	Voir pièce II-1	Voir pièce II-1	Voir pièce II-1	Diminution de 2 à 5 % pour Toronto-Ottawa
Changements du réseau	Aucun changement	Aucun changement	Changement limité	Section périphérique de l'autoroute 407 dans la région métropolitaine de Toronto. Meilleure liaison de l'autoroute 401 à l'autoroute 30 d'Ottawa. Autoroute périphérique sur la rive-sud dans la région métropolitaine de Montréal.
Tarifs/coûts (2)				
- 2005	0,95 (0,90 si dérègl.)	1,00	1,00	1,00
- 2025	1,00 (0,95 si dérègl.)	1,00	1,10	1,15
Temps d'entrée et de sortie	Aucun changement	Aucun changement	Aucun changement	s.o.
Temps d'attente et retard en terminus	Aucun changement	Aucun changement	Retards à Pearson après 2015	s.o.

(1) s.o. : sans objet

(2) Facteur X tarifs/coûts 1992

1. Autocar

Les transporteurs par autocar continueront à fournir des services réguliers entre tous les principaux centres du corridor et des services d'apport en provenance des localités périphériques, utilisant de l'équipement plus confortable doté d'un plus grand nombre de commodités de bord. Advenant une déréglementation, les services réguliers resteront essentiellement les mêmes. L'expérience de la déréglementation dans d'autres pays vient appuyer cette hypothèse : la capacité supplémentaire est rapidement tempérée par l'échec des nouveaux exploitants et le retour des services aux niveaux d'avant la déréglementation. De plus, l'industrie ne connaîtra aucune déréglementation radicale des tarifs, malgré l'assouplissement probable des règles d'accès au marché.

Il n'y aura aucun changement important de fréquence sur les principaux marchés; les augmentations de la demande seront satisfaites par des services supplémentaires, au besoin. Les services vers les terminus des centres-villes passant par les zones urbaines congestionnées seront accélérés par des voies réservées ou prioritaires pour les autocars. Cela permettra une réduction marginale de la durée des trajets, suivant la distance du transport de ligne.

L'autocar restera le mode de transport public interurbain le moins coûteux. Le taux de croissance réduit du transport de voyageurs, les améliorations de productivité amenées en partie par la concurrence, advenant une déréglementation, et d'autres changements (y compris les conséquences des services à la demande et des services de lots brisés) entraîneront une baisse des niveaux tarifaires réels.

2. Train classique*

L'avenir des services ferroviaires classiques dans le corridor dépendra de celui de l'exploitant actuel, VIA Rail Canada Inc. Les projections effectuées par Transports Canada et par VIA Rail indiquent que VIA Rail continuera à assurer le service de transport ferroviaire classique de voyageurs pour tout l'horizon de planification, si le service de train rapide n'est pas mis en place. Le réseau actuel de services dans le corridor restera en place. Le nombre de voyageurs croîtra à un taux annuel estimé à environ 4,5 p. 100 jusqu'en 1997 et, par la suite, à un taux d'environ 1,5 p. 100 jusqu'en 2005, où le taux d'occupation cible de 69 p. 100 sera atteint. Aucune capacité supplémentaire ne sera ajoutée et la croissance dans les années qui suivront sera limitée.**

* L'hypothèse de référence pour les services ferroviaires traditionnels dans le Corridor ont été élaborés par Transports Canada et VIA Rail.

** Les prévisionnistes ayant participé au projet de train rapide ont choisi un taux de croissance de 0 % pour la période 1992-2005.

Les tarifs ne connaîtront aucune augmentation réelle. Des subventions d'exploitation continueront à être accordées par le gouvernement fédéral, mais seront réduites à un taux d'environ 2 p. 100 par année au cours de la période de planification. VIA remplacera certaines locomotives et certains wagons de son parc pour rehausser son image et accroître les vitesses des trains. Ces vitesses seront également améliorées par l'élimination sélective de limitations de vitesse et par certaines améliorations au réseau de voies ferrées. Par exemple, la durée d'un trajet Montréal-Toronto type en service ordinaire diminuera à environ 4 heures d'ici l'an 2000. Le service express Montréal-Toronto approchera les 3 heures 30 minutes en 2005. Les durées des trajets pour d'autres services seront réduites d'environ 10 p. 100 d'ici 2005.

3. Avion

La politique de libéralisation des services aériens résultera en un plus grand nombre de vols directs entre les centres d'affaires canadiens et américains, ce qui tendra à tempérer la croissance des voyages d'affaires dans le corridor. Il n'y aura aucune augmentation des fréquences du service actuel. Avec des taux de croissance annuels du trafic de 1 à 2 p. 100, l'utilisation d'avions chapitre III plus grands, plus silencieux et à meilleur rendement énergétique (comme le A320) – qui remplaceront les avions plus vétustes d'ici 2001 – pourront absorber la hausse de la demande à des coefficients d'occupation réalisables, jusqu'aux dernières années de la période de planification.*

Les services directs entre les plus petites localités du corridor seront plus nombreux grâce à des avions à turbopropulseurs aux niveaux de rendement voisins de ceux des avions à réaction. Les avions à réaction plus grands continueront à être utilisés entre les principaux centres du corridor.

Durant la période s'étendant jusqu'en 2005, les coûts du carburant baisseront en termes relatifs, proportionnellement aux dépenses d'exploitation totales des compagnies aériennes. Cependant, après 2005, avec la hausse attendue du prix du carburant, les dépenses à ce chapitre représenteront une proportion croissante des dépenses d'exploitation (et des tarifs) des compagnies aériennes. La hausse sera relativement tempérée par l'utilisation d'avions à meilleur rendement énergétique.

4. Automobile

Les gouvernements subissent déjà des pressions pour diminuer leurs dépenses relatives aux autoroutes, améliorer le rendement du transport, conserver l'énergie et réduire les émissions des carburants à base de pétrole. D'ici 2005, cette pression se sera traduite en des mesures pratiques pour inciter les voyageurs à délaisser les automobiles privées pour le transport public, particulièrement pour les déplacements urbains. Un transfert d'à peine 1 ou 2 points de pourcentage en faveur des modes de transport public aura

* Les prévisionnistes du projet de train rapide ont choisi d'utiliser les taux de croissance annuelle suivant : 2,95 p. 100 pour la période 1992-2005 et 2,58 p. 100 pour la période 2005-2025.

un effet marqué. Cela dit, on s'attend à ce que le trafic automobile dans le corridor croisse à un taux annuel légèrement supérieur à 2 p. 100 pendant toute la période de planification.

Le coût de l'infrastructure routière nécessaire pour absorber la croissance naturelle de trafic véhiculaire semble impossible à soutenir, ce qui limitera l'expansion des réseaux des provinces. Toutefois, l'Ontario projette plusieurs développements majeurs y compris le prolongement de l'autoroute 407 pour contourner la région métropolitaine de Toronto et une meilleure liaison de l'autoroute 401 à Ottawa.

Tandis que les gouvernements réduiront leur fardeau en capital de l'infrastructure, les automobiles continueront vraisemblablement à devenir plus propres et plus sécuritaires (bien que la vitesse ait atteint sa limite pratique). Malgré l'amélioration constante du rendement énergétique depuis le début des années 70, la consommation de carburant connaît actuellement une nouvelle hausse résultant de la popularité des plus gros moteurs et des petits camions.

5. Soutien gouvernemental

La pièce II-3 présente les projections des niveaux de subventions par voyageur-kilomètre en 2005 et 2025 (exclusion faite des coûts reliés aux problèmes environnementaux et aux accidents), effectuées dans le cadre de la présente étude des tendances. Comparativement aux niveaux de subventions actuels, indiqués à la pièce I-3, les quatre modes de transport montrent tous une amélioration dans la récupération des coûts au cours de cette période. On prévoit des subventions négatives (des surplus) relativement importantes pour le transport par automobile d'ici 2005.

La pièce II-4 illustre la valeur estimée en dollars des subventions dans le corridor sans service de train rapide. Deux facteurs influent sur ces résultats : on prévoit que les subventions unitaires (cents par voyageur-kilomètre) changeront tel qu'indiqué à la pièce II-3 et que le volume de trafic (voyageurs-kilomètres) connaîtra une hausse pour tous les modes de transport. Combinés, ces changements transformeront la subvention totale de 53,5 millions de dollars pour 2005 en un surplus net (subvention négative) de 117,2 millions de dollars pour 2025. L'effet le plus important consiste en une importante augmentation du surplus généré par les voyageurs en automobile.

Pièce II-3**Soutien gouvernemental annuel prévu sans service de train rapide
(cents/voyageur-kilomètre, \$ 1992)**

	Autocar	Train	Avion	Automobile
Windsor-Toronto				
2005	-0,13	12,31	2,51	-0,53
2025	-0,28	8,24	1,36	-1,34
Toronto-Ottawa-Montréal				
2005	-0,11	7,94	4,57	-0,37
2025	-0,23	5,25	3,46	-1,20
Toronto-Montréal				
2005	-0,11	6,29	2,10	-0,32
2025	-0,23	4,13	1,22	-1,14
Montréal-Québec				
2005	-0,16	10,84	1,53	-0,70
2025	-0,32	7,14	-0,10	-1,56

Nota : Les chiffres négatifs indiquent que le mode de transport génère pour les gouvernements des revenus supérieurs à leurs dépenses engagées pour construire, exploiter et entretenir l'infrastructure et les services fournis pour ce mode de transport. Des chiffres positifs indiquent que les dépenses des gouvernements dépassent leurs revenus.

Pièce II-4**Soutien gouvernemental annuel prévu, sans service de train rapide
(millions de dollars 1992)**

Année	Autocar	Train	Avion	Automobile	Total
2005	-0,6	72,9	59,2	-56,7	74,8
2025	-1,2	48,2	63,9	-228,1	-117,2

B. Avenir du transport interurbain de voyageurs dans le corridor Québec-Windsor avec un service de train rapide

L'implantation d'un service de train rapide dans le corridor Québec-Windsor constituera un choix de remplacement attrayant par rapport à la distribution actuelle des modes de transport public et de l'automobile privée, ce qui entraînera un transfert de voyageurs, selon diverses proportions, du mode de transport qu'ils auraient choisi si le train rapide n'existait pas. On peut s'attendre à ce que cela incite les autres transporteurs publics à certains ajustements. À partir des prévisions de trafic fournies pour la présente étude des tendances, on suppose que les transporteurs publics – surtout les compagnies aériennes – procéderont à des coupures de service et à d'autres adaptations de leurs services et réduiront vraisemblablement la taille de leur parc aérien si nécessaire.*

Les effets décrits dans cette section sont le résultat de quatre hypothèses de nombre de voyageurs utilisant le service de train rapide pour les années 2005 et 2025 : Québec-Windsor 300 km/h, Québec-Windsor 200 km/h, Montréal-Toronto 300 km/h et Montréal-Toronto 200 km/h.

La méthodologie utilisée pour l'évaluation des effets sur les autres modes de transport comprend les calculs suivants :

- ▶ nombre de voyageurs détournés par liaison (d'après les prévisions «composées» de nombres de voyageurs sans et avec service de train rapide, établies dans le cadre du projet);
- ▶ perte de revenus en fonction du nombre de voyageurs soutirés et tarif moyen pour chaque liaison;
- ▶ variations des dépenses d'exploitation en fonction du nombre de voyageurs-kilomètres soutirés par mode de transport et dépenses d'exploitation unitaires par voyageur-kilomètre pour chaque mode de transport;
- ▶ réduction de l'investissement dans l'expansion du parc de véhicules en réponse aux variations du nombre de voyageurs.

Les dépenses d'exploitation ont d'abord été calculées pour une année de référence, puis ajustées pour refléter les variations de prix et de niveau d'efficacité, tel que souligné dans l'hypothèse de référence. Les dépenses d'exploitation supplémentaires indiquées à la pièce II-7, plus bas, excluent l'amortissement du matériel et les dépenses de location, car ces éléments sont comptabilisés comme des mouvements de trésorerie pour investissement.

** Si le volume de trafic réel diffère du volume de trafic prévu – par exemple, par l'adaptation de l'exploitation des autres transporteurs publics devant l'entrée en service du train rapide afin de conserver leur clientèle de voyageurs – nous avons inclus une analyse de sensibilité des effets d'un plus grand ou d'un plus petit nombre de voyageurs par train rapide. Les résultats de notre analyse se trouvent dans la section finale du présent rapport.*

Pour chacune des hypothèses de train rapide, les revenus et dépenses d'exploitation ont été calculés, puis comparés aux revenus et dépenses d'exploitation de l'hypothèse de référence sans service de train rapide. La différence constitue le supplément de revenus et dépenses d'exploitation attribuable au train rapide.

1. Effets sur le nombre de voyageurs

La pièce II-5 indique la variation nette du nombre de voyageurs dans le corridor pour chacune des hypothèses avec l'entrée en service du train rapide. Le transfert de voyageurs est plus élevé pour les services ferroviaires classiques, car ils seront remplacés en tout (p. ex. hypothèse Québec-Windsor) ou en partie (c.-à-d. hypothèses Montréal-Toronto). Par exemple, si un train rapide à 300 km/h est mis en service sur le segment Montréal-Toronto seulement, le service ferroviaire classique perdra près de 70 p. 100 de son trafic en 2005. L'entrée en service du train rapide dans tout le corridor réduira le trafic de 100 p. 100, peu importe la technologie choisie.

Pièce II-5

Variation (en pourcentage) du nombre de voyageurs résultant de l'entrée en service du train rapide

Hypothèse	Autocar	Train	Avion	Automobile
2005				
Québec-Windsor, 300 km/h	(4,9 %)	(100,0 %)	(43,6 %)	(8,2 %)
Québec-Windsor, 200 km/h	(2,7 %)	(100,0 %)	(34,2 %)	(7,1 %)
Montréal-Toronto, 300 km/h	12,0 %	(69,8 %)	(35,3 %)	(3,0 %)
Montréal-Toronto, 200 km/h	13,2 %	(70,5 %)	(27,5 %)	(2,6 %)
2025				
Québec-Windsor, 300 km/h	(8,1 %)	(100,0 %)	(50,3 %)	(9,5 %)
Québec-Windsor, 200 km/h	(5,2 %)	(100,0 %)	(40,7 %)	(8,2 %)
Montréal-Toronto, 300 km/h	10,7 %	(64,3 %)	(41,8 %)	(3,7 %)
Montréal-Toronto, 200 km/h	12,3 %	(66,5 %)	(33,1 %)	(3,1 %)

Un grand nombre de voyageurs seront également détournés du transport aérien. Pour l'hypothèse d'un train rapide de 300 km/h dans l'ensemble du corridor, les transporteurs aériens perdront 44 p. 100 du nombre de voyageurs prévu en 2005 et 50 p. 100 en 2025. Le transfert de voyageurs est moins prononcé pour le transport par autocar, car les transporteurs par autocar récupéreront une nouvelle clientèle parmi les voyageurs ferroviaires résiduels (c.-à-d. les usagers des services ferroviaires classiques non transférés par le train rapide) et les petites localités qui perdront leur service ferroviaire avec l'entrée en service du train rapide. En fait, le nombre de voyageurs par autocar augmentera de 11 à 13 p. 100 d'après les hypothèses Montréal-Toronto.

Le transfert de voyageurs du secteur du transport par automobile privée n'est pas important en termes relatifs (de 3 à 9 p. 100), mais est assez grand en chiffres absolus.

2. Effets sur les revenus, les dépenses d'exploitation et les investissements

Les pièces II-6 et II-7 résument les dépenses d'exploitation et les revenus annuels supplémentaires calculés découlant de l'entrée en service du train rapide.

Les revenus supplémentaires sont négatifs dans la plupart des cas car le service de train rapide entraînera une réduction du nombre de voyageurs pour les autres modes de transport. Par exemple, les transporteurs aériens perdront des revenus de 372 millions de dollars en 2005 par l'érosion de leur clientèle si la technologie de 300 km/h dans l'ensemble du corridor est adoptée, perte qui passera à 727 millions de dollars (en dollars 1992) en 2025. Par ailleurs, les revenus des transporteurs par autocar augmenteront dans la plupart des hypothèses en raison des gains de clientèle parmi les voyageurs ferroviaires résiduels et les résidents des petites localités qui perdront leur service de transport ferroviaire advenant l'entrée en service du train rapide.

Pièce II-6

Revenus annuels supplémentaires (millions de dollars 1992)

Hypothèse	Autocar	Train	Avion
2005			
Québec-Windsor, 300 km/h	—	(128,6 %)	(371,5 %)
Québec-Windsor, 200 km/h	1,4	(128,6 %)	(315,2 %)
Montréal-Toronto, 300 km/h	7,4	(101,1 %)	(297,6 %)
Montréal-Toronto, 200 km/h	8,6	(101,7 %)	(251,8 %)
2025			
Québec-Windsor, 300 km/h	(1,4)	(128,6 %)	(726,7 %)
Québec-Windsor, 200 km/h	0,6	(128,6 %)	(636,4 %)
Montréal-Toronto, 300 km/h	6,9	(95,7 %)	(595,7 %)
Montréal-Toronto, 200 km/h	8,3	(97,7 %)	(514,4 %)

La pièce II-7 indique la variation nette des dépenses d'exploitation annuelles par mode de transport. Ces variations sont négatives pour la plupart des hypothèses et modes de transport : l'entrée en service du train rapide réduisant le nombre de voyageurs, la portion variable des dépenses d'exploitation diminuera également. Par exemple, dans

l'hypothèse de l'entrée en service d'un train voyageant à 300 km/h dans l'ensemble du corridor, les transporteurs aériens réduiront leurs dépenses d'exploitation de 250 millions de dollars en 2005, conséquence directe de la concrétisation de l'hypothèse, et de 556 millions de dollars en 2025. D'un autre côté, les transporteurs par autocar augmenteront leurs dépenses suivant les hypothèses Montréal-Toronto, car ils connaîtront une expansion de leurs services offerts aux voyageurs qui perdront le service ferroviaire classique fourni auparavant à des localités situées entre Montréal et Toronto.

Pièce II-7

Dépenses d'exploitation annuelles supplémentaires, millions de dollars 1992

Hypothèse	Autocar	Train	Avion	Automobile
2005				
Québec-Windsor, 300 km/h	1,3	(208,1)	(249,9)	(73,3)
Québec-Windsor, 200 km/h	2,6	(208,1)	(191,5)	(61,7)
Montréal-Toronto, 300 km/h	6,5	(159,4)	(200,9)	(31,9)
Montréal-Toronto, 200 km/h	7,5	(160,6)	(153,4)	(26,2)
2025				
Québec-Windsor, 300 km/h	0,5	(186,8)	(556,0)	(179,0)
Québec-Windsor, 200 km/h	2,2	(186,8)	(446,4)	(150,1)
Montréal-Toronto, 300 km/h	6,6	(134,8)	(458,6)	(82,5)
Montréal-Toronto, 200 km/h	7,8	(137,6)	(362,8)	(66,5)

La pièce II-8 indique les variations d'investissement estimées des transporteurs publics au cours de toute la période d'analyse 2005-2025 à la suite de l'érosion de leur clientèle. L'entrée en service du train rapide n'aura pas d'effets importants sur les investissements dans les infrastructures routières et aéroportuaires. La capacité des aéroports sera toujours nécessaire pour le trafic international et intérieur en provenance ou à destination de l'extérieur du corridor Québec-Windsor. Par exemple, la réduction du nombre de mouvements aériens à l'aéroport Lester B. Pearson causées par l'entrée en service du train rapide représente environ 10 p. 100 du total; pour l'aéroport de Dorval, cette réduction s'élève à environ 15 p. 100 du total. De la même façon, la capacité des autoroutes sera nécessaire pour le trafic des migrants journaliers locaux aux heures de pointe et sera peu touchée par les variations de trafic interurbain.

L'entrée en service du train rapide aura cependant des effets sur le nombre d'avions et d'autocars nécessaires, ainsi que sur l'investissement prévu dans le secteur ferroviaire classique. VIA a fourni des projections d'investissement à ce sujet pour l'hypothèse de référence. En supposant que le service de train rapide remplace les services de train classiques dans le corridor, cela implique que la plupart des investissements prévus par VIA ne seront plus effectués dans les hypothèses de train rapide Québec-Windsor.

Dans les hypothèses de train rapide Montréal-Toronto, l'investissement projeté aura toujours lieu dans les segments Montréal-Québec et Windsor-Toronto du corridor.

L'effet supplémentaire sur l'investissement dans le secteur du transport par autocar et par avion a été calculé au moyen de la formule suivante :

$$\Delta \text{ Investissement (\$)} = \frac{\Delta \text{ Voyageurs-kilomètres} \times \text{Coûts par véhicule}}{\text{Voyageurs-kilomètres annuels par véhicule}}$$

Tel qu'indiqué dans la pièce, le transport aérien réduira ses investissements (conséquence directe de la perte de clientèle en faveur du train rapide), tandis que le secteur du transport par autocar augmentera légèrement les siens.

Pièce II-8

Investissements supplémentaires (millions de dollars 1992)

Hypothèse	Autocar	Train	Avion
Québec-Windsor, 300 km/h	1,4	(647,9)	(830,0)
Québec-Windsor, 200 km/h	3,8	(647,9)	(670,0)
Montréal-Toronto, 300 km/h	10,8	(343,4)	(730,0)
Montréal-Toronto, 200 km/h	12,9	(343,4)	(580,0)

3. Viabilité des modes de transport public

La performance financière des services de transport public dans le corridor sera mise à l'épreuve par l'entrée en service du train rapide. Comme on peut le voir en comparant les revenus et les dépenses d'exploitation supplémentaires par mode de transport, la réduction des activités seule ne pourra couvrir la perte de revenus prévue. La pièce II-9 indique la contribution annuelle supplémentaire aux frais généraux et aux profits qui, sauf pour les hypothèses Montréal-Toronto pour l'autocar, entraînent une perte pour le secteur du transport aérien et celui du transport par autocar. Les pertes de contribution aux frais généraux et aux profits par les compagnies aériennes seront partiellement compensées par une réduction annuelle des besoins en capitaux à mesure que des parcs de véhicules seront rationalisés (indiqué pour toute la période d'analyse à la pièce II-8).

Pièce II-9

Contribution annuelle supplémentaire aux frais généraux et aux profits (millions de dollars 1992)

Hypothèse	Autocar	Avion
2005		
Québec-Windsor, 300 km/h	(1,3)	(121,5)
Québec-Windsor, 200 km/h	(1,2)	(123,7)
Montréal-Toronto, 300 km/h	0,9	(96,7)
Montréal-Toronto, 200 km/h	1,1	(98,4)
2025		
Québec-Windsor, 300 km/h	(1,9)	(170,7)
Québec-Windsor, 200 km/h	(1,6)	(180,0)
Montréal-Toronto, 300 km/h	0,3	(137,1)
Montréal-Toronto, 200 km/h	0,5	(151,6)

À titre d'exemple – en utilisant l'hypothèse Québec-Windsor, 300 km/h, 2025 – la pièce II-10 indique l'effet d'une réduction prévue des frais annuels de propriété du matériel pour le transport aérien de 71,6 millions, en fonction de l'investissement supplémentaire total susceptible d'être évité au cours de la période 2005-2025. Avec ces réductions annuelles des dépenses, les transporteurs aériens enregistreront toujours des pertes nettes annuelles de près de 100 millions de dollars. Des réductions supplémentaires des dépenses d'exploitation de près de 14 p. 100 seront nécessaires aux transporteurs pour assurer leur rentabilité.

La perte de trafic dans le corridor constituera un choc important pour les compagnies aériennes. Par exemple, Air Canada tire environ le quart de ses rentrées du marché national de ses activités en Ontario et au Québec. Bien que la rentabilité des liaisons ne puisse être établie à partir des données disponibles pour le public, des spécialistes de l'industrie indiquent que le trafic du corridor est plus rentable que certains autres segments commerciaux. Parmi les facteurs qui rendent le trafic du corridor attrayant pour les compagnies aériennes, on compte les suivants :

- ▶ Une proportion relativement élevée de voyageurs d'affaires, ce qui contribue à des rendements supérieurs à la moyenne.
- ▶ Des économies d'échelle pour des services telles que la manutention des bagages et l'enregistrement des passagers.
- ▶ L'aptitude à ajuster la capacité sans interruption majeure d'autres portions de l'horaire régulier (c.-à-d. qu'avec des vols court-courriers, les avions peuvent être retournés à temps pour satisfaire aux autres engagements).

Les compagnies aériennes continueront à assurer des services dans le corridor si le service de train rapide est mis sur pied. Toutefois, elles devront revoir leurs activités en profondeur pour rester viables. Elles devront aussi diminuer le nombre de départs quotidiens et, dans certains cas, utiliser des avions plus petits. Enfin, elles devront vraisemblablement réduire de beaucoup leurs frais généraux et administratifs.

Le service de train rapide aura des effets financiers moindres sur le transport par autocar car les pertes de clientèle au profit du train rapide seront compensées par les gains réalisés auprès des anciens usagers des services ferroviaires classiques qui n'adopteront pas le train rapide et des voyageurs des localités qui perdront leur service ferroviaire. La pièce II-10 indique que les économies supplémentaires nécessaires seront de l'ordre de 1,9 million de dollars, soit environ 5 p. 100 des coûts d'exploitation prévus pour le corridor avec un service de train rapide (hypothèse Québec-Windsor, 300 km/h, 2025). Par conséquent, bien que le train rapide aura des effets sur les horaires et l'exploitation du transport par autocar, il ne menacera pas la viabilité globale de ce mode de transport.

Pièce II-10

Effet annuel de la perte de trafic, en millions de dollars 1992 (Québec-Windsor, 300 km/h, 2025)

Description	Autocar	Avion
A. Perte de contribution aux frais généraux et aux profits (pièce II-9)	1,9	170,7
B. Investissement évité	-0,4*	830,00
C. Valeur d'actif à mi-durée [$B \times (1 - 0,85/2)$]	-0,2	477,3
D. Coûts en capital évités ($C \times 15 \%$)	—	71,6
E. Perte nette (A - D)	1,9	99,1
F. Coûts d'exploitation prévus pour le corridor avec service de train rapide (amortissement du matériel compris)	36,1	708,3
G. Réduction supplémentaire des dépenses d'exploitation nécessaire ($E \div F$)	5,0 %	14,0 %

* Inférieur à l'investissement total dans le secteur de l'autocar indiqué à la pièce II-8 car le matériel doit être remplacé entre 2005 et 2025.

4. Soutien gouvernemental potentiel

La redistribution du trafic voyageur dans le corridor à la suite de l'entrée en service du train rapide influera sur les revenus générés par les gouvernements (taxes sur le carburant, etc.) et leurs dépenses (frais de réparation et d'entretien des routes, subventions à l'exploitation de VIA Rail, etc.). Ces changements créeront des modèles de subventions différents d'un mode de transport à l'autre – les subventions nettes diminueront dans certains cas et augmenteront dans d'autres.

La pièce II-11 résume l'effet net par mode de transport de chaque hypothèse de service de train rapide. Le changement le plus important est la réduction ou l'élimination des subventions d'exploitation accordées au service ferroviaire classique. Cependant, ces économies sont neutralisées par des subventions nettes supérieures au transport aérien et routier. Les subventions à ces modes de transport augmenteront parce qu'une importante part des coûts reliés aux autoroutes, aux aéroports et à la navigation aérienne sont fixes, tandis que la plupart des revenus gouvernementaux provenant de ces modes de transport (taxes sur le carburant, redevances d'atterrissage, taxes sur les billets d'avion, etc.) sont variables. La colonne «total» de la pièce indique la variation nette des subventions d'exploitation annuelles pour tous les modes de transport combinés. Là où ce chiffre est négatif, il représente une source potentielle de soutien gouvernemental au service de train rapide. Par conséquent, si, en 2005, de 32 à 49 millions de dollars seront disponibles au soutien du service de train rapide, ce montant aura été érodé en 2025 par les pertes de revenu compensatrices découlant du passage des voyageurs des autres modes de transport au service de train rapide.

Pièce II-11

Effet supplémentaire sur le soutien gouvernemental annuel en millions de dollars 1992

Hypothèse	Autocar	Train	Avion	Automobile	Total
2005					
Québec-Windsor, 300 km/h	—	(72,9)	20,5	9,1	(43,3)
Québec-Windsor, 200 km/h	—	(72,9)	16,5	7,7	(48,8)
Montréal-Toronto, 300 km/h	(0,2)	(51,8)	16,0	3,9	(32,1)
Montréal-Toronto, 200 km/h	(0,2)	(52,3)	12,9	3,2	(36,4)
2025					
Québec-Windsor, 300 km/h	—	(48,2)	53,5	32,3	37,6
Québec-Windsor, 200 km/h	—	(48,2)	44,6	27,1	23,4
Montréal-Toronto, 300 km/h	(0,3)	(31,8)	43,1	14,7	25,7
Montréal-Toronto, 200 km/h	(0,4)	(32,7)	35,3	11,9	14,1

5. Analyse de sensibilité

Les résultats présentés dans les sections précédentes sont basés sur des prévisions fournies lors de l'étude des tendances pour fins d'analyse. Ces prévisions ne tenaient pas explicitement compte des redressements des tarifs et des activités que les autres modes de transport public (particulièrement le transport aérien) seront appelés à effectuer pour garder leur clientèle. Du fait que les prévisions ne peuvent peut-être pas rendre pleinement compte de tels redressements, une analyse de sensibilité a été menée pour illustrer les effets d'évaluations de nombre de voyageurs inférieures sur la viabilité des autres modes de transport public et sur la disponibilité du soutien gouvernemental sous forme de subventions. De plus, une analyse a été effectuée pour illustrer les effets d'un nombre supérieur de voyageurs. L'analyse a considéré les effets d'une réduction de 10 p. 100 et d'une augmentation de 10 p. 100 du nombre de voyageurs de train rapide pour les hypothèses de mise en service du train rapide dans tout le corridor, à la fois pour les options de 200 km/h et de 300 km/h.

Les résultats de l'analyse de sensibilité indiquent que les effets du service de train rapide sur les autres modes de transport et sur le soutien gouvernemental sont généralement linéaires pour des variations de trafic de plus ou moins 10 p. 100. Par exemple, si le service de train rapide soutire 10 p. 100 de moins de voyageurs des autres modes de transport, les effets sur la viabilité du transport par autocar et par avion seront d'environ 10 p. 100 moins graves; de plus, le soutien gouvernemental supplémentaire disponible sous forme de subvention sera d'environ 10 p. 100 supérieur. Si le service de train rapide soutire 10 p. 100 de plus de voyageurs que ne l'indiquent les prévisions composées, les effets sur la viabilité du transport par autocar et par avion seront alors de 10 p. 100 plus graves et le soutien gouvernemental supplémentaire disponible à court terme sous forme de subvention sera réduit d'environ 10 p. 100.

En utilisant l'option de 300 km/h comme exemple, si le nombre de voyageurs du train rapide est de 10 p. 100 supérieur aux prévisions, les compagnies aériennes devront réduire davantage leurs dépenses d'exploitation de 15 à 16 p. 100 en 2025, après avoir rationalisé leurs services et leurs frais de propriété (c.-à-d. un moins grand nombre d'avions), comparativement à une réduction supplémentaire de 14 p. 100 si les prévisions composées de base du nombre de voyageurs se concrétisent.

L'effet d'une perte supérieure de voyageurs n'est que marginalement plus important que pour les prévisions composées et les transporteurs aériens continueront à assurer les services dans le corridor pour transporter les passagers à destination de tout point entre Québec et Windsor de même que ceux dont la destination plus distante nécessite une correspondance par une des plaques tournantes du corridor.

Le soutien gouvernemental annuel supplémentaire potentiellement disponible pour le service de train rapide sera d'environ 10 p. 100 supérieur – de 4 à 5 millions en 2005 – si le nombre de voyageurs du service de train rapide est de 10 p. 100 inférieur, et d'environ 10 p. 100 inférieur si le nombre de voyageurs du service de train rapide est de

10 p. 100 supérieur. Ce montant diminuera avec le temps à mesure que les «économies» générées par le service de train rapide seront compensées par les pertes de revenu provenant du transport par automobile et du transport par avion.

III

Conclusion

D'après les prévisions préparées pour le projet de train rapide, il est évident que l'entrée en service du train rapide dans le corridor Québec-Windsor constituerait un choix de remplacement attrayant pour les voyageurs. Il s'ensuivrait une période de forte concurrence, particulièrement pour les transporteurs aériens qui devraient vraisemblablement revoir leur exploitation et leurs tarifs afin de retenir la plus grande part possible de leur clientèle et d'obtenir un rendement financier positif.

La distribution des voyageurs parmi les modes de transport disponibles changerait, car un grand nombre de voyageurs passeraient de l'automobile, de l'avion et même de l'autocar au train rapide. Ce mouvement modifierait la répartition actuelle du soutien public des divers modes de transport, tant des subventions d'exploitation directes à VIA Rail (qui seraient réduites à zéro) que des subventions indirectes aux autres modes de transport. Les modifications influeraient également sur les revenus générés par les gouvernements au moyen des taxes et redevances versées par les usagers ainsi que sur les dépenses assumées par les gouvernements pour construire, exploiter et entretenir les infrastructures de transport.

Les principaux effets d'un service de train rapide dans le corridor Québec-Windsor sur les autres modes de transport public et sur le soutien gouvernemental potentiel au nouveau service peuvent se résumer comme suit :

- ▶ Le service de train rapide aurait un effet important sur le transport aérien, mais les conséquences pour le transport par autocar seraient modestes et, en fait, positives dans certains cas. Les compagnies aériennes continueraient à assurer des services dans le corridor spécialement parce que le trafic y est relativement plus rentable que sur d'autres segments commerciaux de leurs réseaux. Des services seraient probablement réduits et des appareils plus petits pourraient être utilisés dans certains cas.
- ▶ Au cours de ses premières années d'existence, le service de train rapide entraînerait une réduction des subventions gouvernementales, principalement par l'élimination des subventions directes aux services ferroviaires classiques. À plus long terme, les ponctions de trafic en faveur du train rapide neutraliseraient les économies antérieures en raison de la perte croissante des revenus tirés des taxes et redevances des usagers par rapport aux coûts d'infrastructure de transport généralement fixes que les gouvernements ne pourraient éviter. Par conséquent, tout bien pesé, l'effet du service de train rapide sur les subventions gouvernementales serait neutre. Aussi, le soutien potentiel au service de train rapide sous forme de subventions indirectes serait limité.