

# Le tourisme dans le corridor Québec- Toronto

Situation actuelle et  
impacts potentiels

Préparé pour

**ALTO**

Rédigé par

**CPCS**

En collaboration avec

**HR**

Ce rapport examine les tendances touristiques actuelles dans l'ensemble du corridor Québec-Toronto ainsi que l'impact potentiel du train à grande vitesse sur la fréquentation touristique et les retombées économiques. Il combine un profil de référence du tourisme dans six régions métropolitaines de recensement (RMR) du corridor avec des données issues d'études de cas internationales afin d'élaborer des scénarios illustratifs de haut niveau concernant les impacts potentiels du projet Alto. L'analyse doit être considérée comme étant indicative et d'ordre de grandeur.

## **Opinions et limites**

Sauf indication contraire, les opinions exprimées dans le présent document sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues d'Alto.

CPCS s'efforce de valider les données obtenues auprès de tiers, mais ne peut garantir l'exactitude de ces données.

# Contenu.

**04**

Points clés

**06**

À quoi ressemble le tourisme dans le corridor Québec-Toronto ?

**12**

Quelle est la contribution du tourisme à l'économie du corridor Québec-Toronto ?

**16**

Que révèlent les études de cas internationales concernant les impacts du train à grande vitesse sur le tourisme ?

**20**

Quel pourrait être l'impact d'Alto sur le secteur du tourisme et l'économie ?

**25**

Annexes A, B, C et D

01

**Points clé à  
retenir.**



# Les villes situées le long du corridor Québec-Toronto jouent un rôle important dans le tourisme canadien, attirant plus de 20 % des visiteurs nationaux et plus de 40 % des touristes internationaux.<sup>1</sup>

Le tourisme peut être classé en trois catégories : les voyages de loisir, les visites à des amis et à la famille, et les voyages d'affaires. Pour les voyageurs canadiens et les visiteurs étrangers au Canada, les visites à des amis et à la famille constituent le motif de voyage le plus courant, suivies par les voyages de loisir<sup>2</sup>.

Ce rapport examine le contexte touristique actuel dans le corridor Québec-Toronto proposé et sa contribution à l'économie canadienne, en se concentrant sur six régions métropolitaines de recensement (RMR) où des arrêts sont prévus. Puis, en s'appuyant sur des études de cas internationales concernant l'effet du train à grande vitesse sur le tourisme, il fournit des estimations d'ordre de grandeur sur l'impact économique potentiel du tourisme selon différents scénarios si Alto était en service aujourd'hui.

<sup>1</sup> Le présent rapport s'appuie principalement sur l'analyse de l'Enquête nationale sur les voyages de Statistique Canada et de l'Enquête sur les voyages des visiteurs. L'année de référence est 2023.

<sup>2</sup> Enquête sur les voyages des visiteurs, troisième trimestre 2024 (Statistique Canada, 2024) [lien], Enquête nationale sur les voyages, quatrième trimestre 2024 (Statistique Canada, 2024) [lien]

<sup>3</sup> Impacts sur le PIB et l'emploi basés sur les retombées économiques directes, indirectes et induites estimées à l'aide des multiplicateurs d'entrées-sorties de Statistique Canada (2022) [lien].

## Le corridor Québec-Toronto couvre des marchés touristiques allant des pôles internationaux aux destinations de niche plus modestes.

Le corridor relie des marchés touristiques très différents, mais la plupart des visiteurs sont aujourd'hui des voyageurs nationaux en excursion d'une journée, en provenance de l'Ontario et du Québec, qui arrivent en voiture, tandis que les visiteurs internationaux restent plus longtemps, sont davantage axés sur les affaires et dépensent davantage par voyage.

## Le tourisme le long du corridor Québec-Toronto contribue déjà de manière substantielle à l'économie canadienne.

Le tourisme le long du corridor Québec-Toronto génère plus de 31 milliards de dollars de dépenses des visiteurs, contribue à hauteur d'environ 33,7 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB) du Canada et soutient plus de 377 000 emplois<sup>3</sup>. Les RMR de Toronto et de Montréal en représentent les parts les plus importantes.

## Les données internationales suggèrent que le train à grande vitesse peut soutenir le tourisme, mais les résultats dépendent fortement des conditions locales et des mesures complémentaires.

Les données internationales suggèrent que le train à grande vitesse peut stimuler le tourisme, mais les impacts varient selon la destination et le segment de visiteurs. Ils sont les plus marqués là où l'amélioration de l'accès ferroviaire est compétitive par rapport aux autres modes de transport, et s'accompagne d'une politique touristique favorable, d'une destination bien préparée et de solides liaisons pour le dernier kilomètre.

## L'augmentation des dépenses touristiques résultant du projet Alto pourrait contribuer à hauteur de 1 milliard de dollars supplémentaires au PIB chaque année et soutenir 11 500 emplois supplémentaires dans un scénario de coordination modérée.

Les retombées touristiques d'Alto dépendraient fortement du niveau de coordination des politiques à l'échelle du corridor et de la préparation des destinations.

# À quoi ressemble le tourisme dans le corridor Québec- Toronto ?



RMR de Toronto

RMR de  
Peterborough

## Les destinations touristiques les plus susceptibles d'être impactées par un service ferroviaire à grande vitesse sont les zones urbaines où se trouvent les gares<sup>4</sup>.

Cette section présente l'état actuel du marché touristique le long du corridor Québec-Toronto en termes de caractéristiques des destinations et d'activité dans les six RMR correspondant aux sept emplacements de gares proposés<sup>5</sup>.

Ce profil de référence a été élaboré à partir de données publiques et facilement accessibles de Statistique Canada sur les caractéristiques socio-économiques des RMR concernées, le nombre de visiteurs et les principales caractéristiques de leurs déplacements. Ces facteurs aident à comprendre et à déterminer leur impact sur les économies locales et régionales, notamment leurs dépenses de voyage, le motif de leur déplacement (affaires ou personnel), la durée de leur séjour ou le mode de transport utilisé.

RMR d'Ottawa-  
Gatineau

RMR de Montréal  
(y compris Laval)<sup>6</sup>

RMR de  
Trois-Rivières

RMR de  
Québec

<sup>4</sup> Voir la revue de la littérature présentée dans « Que suggèrent les études de cas internationales concernant les retombées touristiques du train à grande vitesse ? »

<sup>5</sup> Une RMR est une région urbaine définie par Statistique Canada, composée d'une ou plusieurs municipalités adjacentes regroupées autour d'un grand centre urbain comptant au moins 100 000 habitants, dont au moins 50 000 dans le centre [lien].

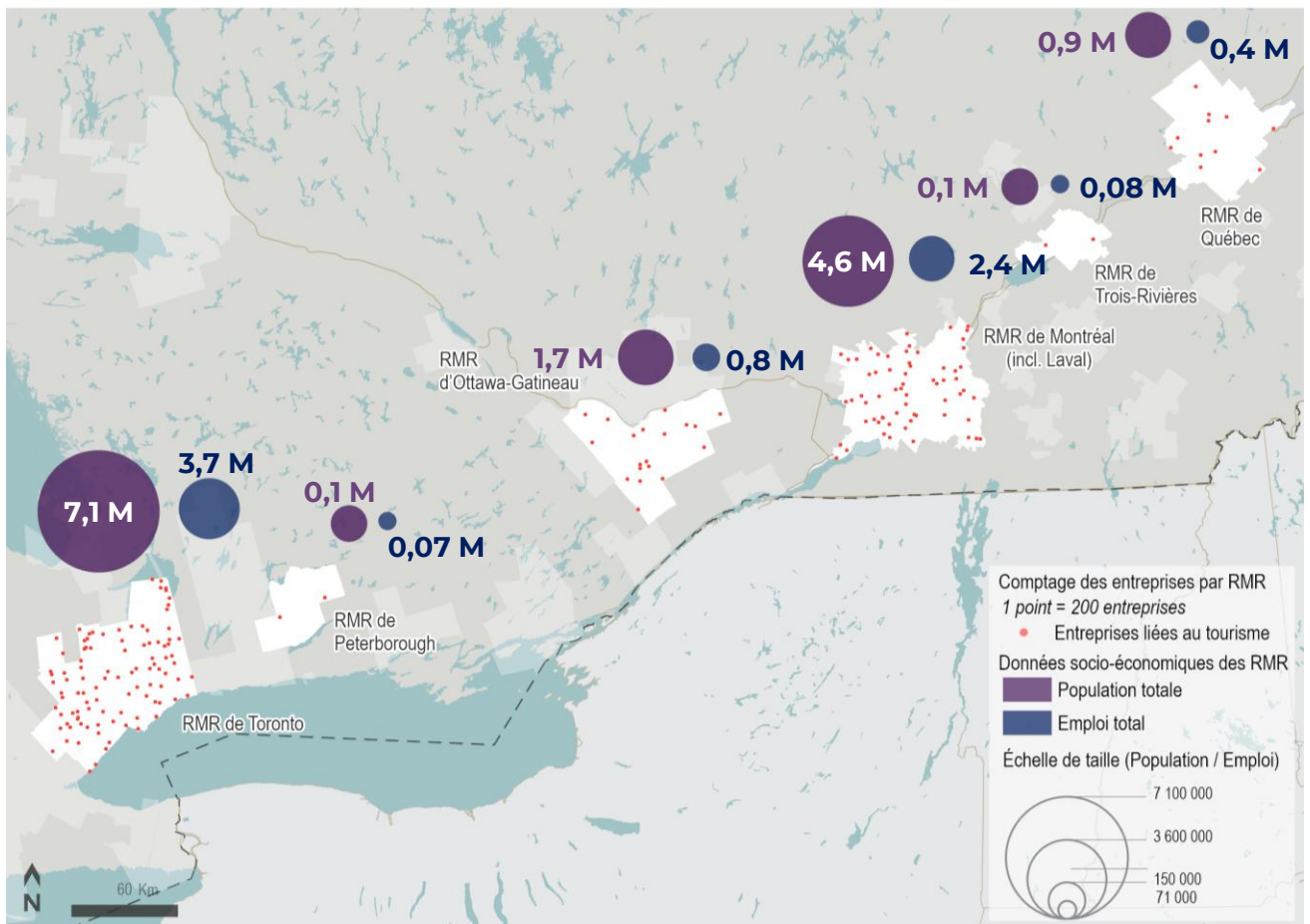
<sup>6</sup> Laval fait partie de la RMR de Montréal et n'est donc pas analysée séparément dans cette étude.

<sup>7</sup> Les déplacements personnels comprennent les loisirs et les visites à des amis et à des proches.

# Le corridor Québec-Toronto couvre des marchés touristiques allant des grandes destinations internationales aux destinations de niche plus modestes.

Les entreprises liées au tourisme représentent 8 à 10 % de l'ensemble des entreprises dans ces RMR.

**Figure 1 :** Population totale, emploi total et nombre d'entreprises liées à l'industrie du tourisme dans les RMR situées le long du corridor Québec-Toronto.



**Remarque :** L'emploi total est exprimé en nombre de personnes occupées. Les entreprises liées au tourisme comprennent les services de restauration (NAICS 722), les arts, les loisirs et les divertissements, les services d'hébergement, les services de transport de passagers et les services d'organisation et de réservation de voyages.

**Source :** Voir le tableau 1 à l'annexe A

## La RMR de Toronto

est la plus grande RMR du Canada et un centre économique majeur. Elle possède également la plus grande économie touristique du corridor, avec près de 20 000 entreprises liées au tourisme. En tant que pôle multiculturel, Toronto attire le plus grand nombre de visiteurs du pays, tant pour des raisons professionnelles que personnelles<sup>8</sup>.

## RMR de Toronto

## RMR de Peterborough

La RMR de Peterborough est la plus petite RMR du corridor et est classée comme un centre urbain de taille moyenne. Bien que petite par rapport aux cinq autres RMR, elle compte une part relativement élevée d'entreprises liées au tourisme et sert de porte d'entrée vers les lacs Kawartha et le tourisme de nature environnant<sup>9</sup>.

La RMR d'Ottawa-Gatineau est un grand centre urbain qui abrite la capitale nationale du Canada. Son offre touristique est façonnée par les institutions et attractions nationales, favorisant à la fois les voyages d'affaires et les voyages personnels.

## RMR d'Ottawa-Gatineau

La RMR de Montréal est la deuxième plus grande RMR du Canada et une destination touristique majeure. Son caractère canadien-français distinctif, ses quartiers historiques et ses festivals la rendent attrayante tout au long de l'année.

## RMR de Montréal (y compris Laval)<sup>6</sup>

La RMR de Trois-Rivières est un centre urbain de taille moyenne comptant une part relativement importante d'entreprises liées au tourisme. Trois-Rivières est connue comme étant la deuxième plus ancienne ville francophone d'Amérique du Nord<sup>10</sup>. Sa position géographique entre les fleuves Saint-Laurent et Saint-Maurice attire les visiteurs en quête d'expériences en pleine nature.

## RMR de Trois-Rivières

La RMR de Québec est un grand centre urbain et la capitale du Québec. Sa riche histoire, ses fortifications uniques et son offre touristique hivernale en font une destination prisée tout au long de l'année<sup>11</sup>.

## RMR de Québec

8 Voir l'annexe A, tableaux 2 et 3

9 Ville de Peterborough (2026). [\[lien\]](#)

10 Ville de Trois-Rivières (2026). [\[lien\]](#)

11 Destination Québec Cité (2026). [\[lien\]](#)

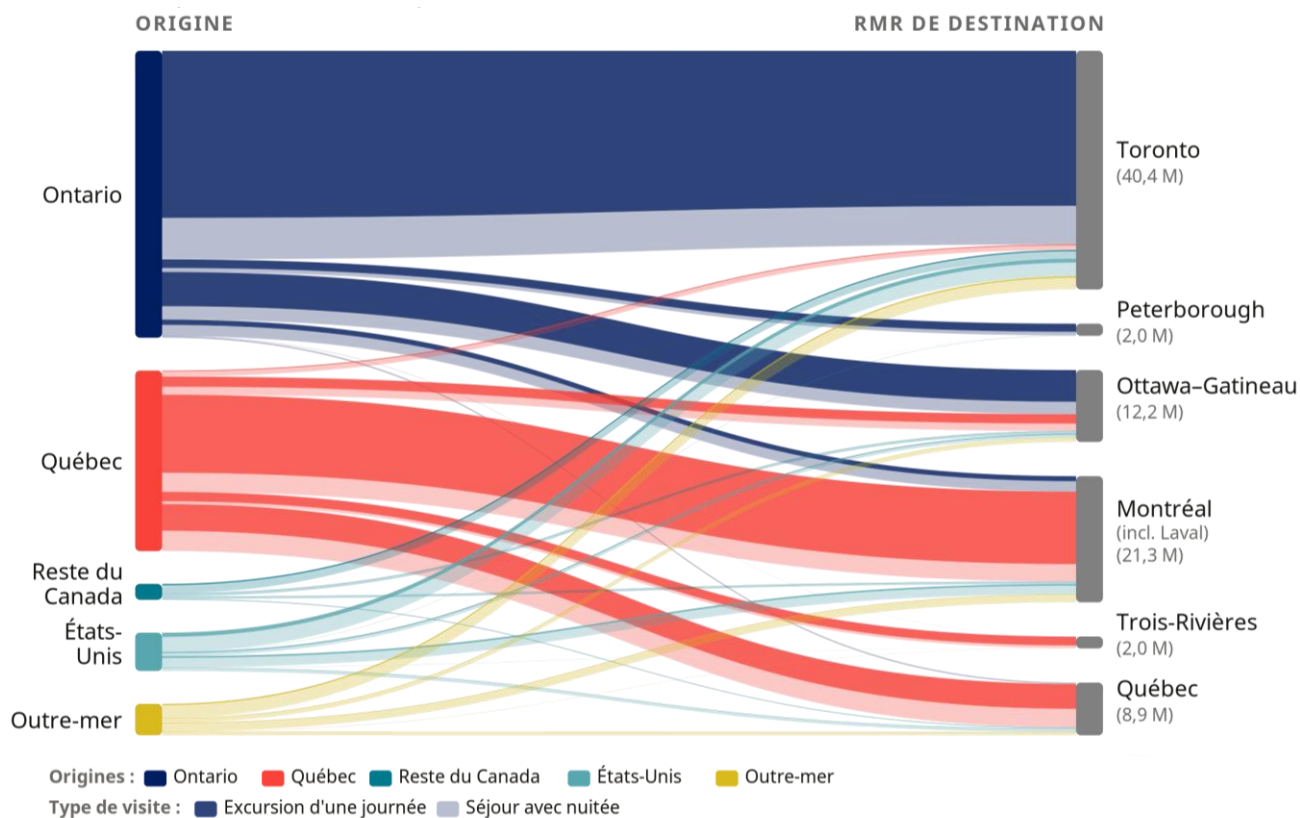
## La majorité des visiteurs sont des excursionnistes venus de l'Ontario et du Québec.

Tant pour les visiteurs nationaux qu'internationaux, la RMR de Toronto est la principale destination, suivie des RMR d'Ottawa-Gatineau et de Québec (figure 2).

La majorité des visiteurs nationaux sont des visiteurs d'une journée, qui représentent environ 70 % du total des visites. À Québec, la part des visiteurs d'une journée est d'environ 55 %. Les visiteurs d'une journée et ceux qui passent la nuit proviennent principalement de l'Ontario et du Québec. Plus de 95 % des visiteurs nationaux de chacune des RMR proviennent de ces deux provinces.

La part des visiteurs d'une journée dans le total des visiteurs internationaux est bien plus faible, généralement inférieure à 20 % (à l'exception de la RMR de Trois-Rivières, où elle s'élève à environ 30 % en raison de la proximité de la frontière américaine). Les visiteurs américains représentent généralement environ 50 % de l'ensemble des excursionnistes internationaux (à l'exception des RMR de Peterborough et de Trois-Rivières, où la part des visiteurs américains serait respectivement d'environ 75 % et 25 %).

**Figure 2 :** Flux touristiques totaux (excursion d'une journée + nuitées) par origine et destination



Source : Voir les tableaux 2 et 3 de l'annexe A

## Les visiteurs nationaux effectuent des séjours plus courts, tandis que les visiteurs internationaux restent plus longtemps et sont plus susceptibles de voyager pour les affaires.

En moyenne, les visiteurs nationaux qui passent la nuit restent dans la RMR de destination pendant 2 à 3 nuits. Les visiteurs provenant du reste du Canada y restent en moyenne 4 à 5 nuits. Les touristes étrangers y séjournent beaucoup plus longtemps, ce qui peut s'expliquer par le coût élevé et la distance à parcourir pour se rendre au Canada depuis l'étranger. En général, les visiteurs étrangers y restent plus de 10 jours, tandis que les visiteurs américains y restent de 3 à 10 jours.

Les visiteurs d'affaires en provenance du Canada représentent 4 à 9 % des touristes nationaux, bien que ce varie selon la région d'origine. Les voyages d'affaires représentent plus d'un quart des visiteurs internationaux dans la RMR de Toronto, dans le haut de l'échelle, tandis que dans la RMR de Québec, les voyages d'affaires représentent moins de 10 % des visites.

## La voiture est le mode de transport prédominant pour les touristes nationaux lors de leurs déplacements.

Le véhicule particulier est de loin le mode de transport prédominant pour les touristes se rendant dans ces RMR, en fonction de la distance parcourue. L'utilisation du train varie selon les RMR de destination. Parmi les visiteurs de la RMR de Toronto, la part modale du train s'élevait à près de 6 % de l'ensemble des visiteurs et dépassait celle du transport aérien et de l'autobus. La RMR de Québec affichait le deuxième taux le plus élevé d'utilisation du train, avec un peu plus de 2 % des visiteurs utilisant ce mode comme moyen de transport principal — un taux inférieur à celui de l'avion, mais supérieur à celui de l'autobus.

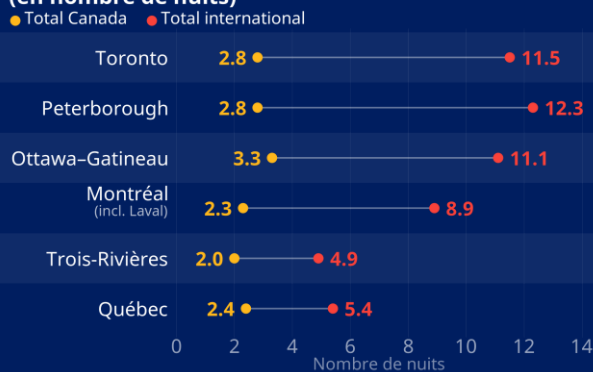
## La plupart des touristes internationaux entrent au Canada par avion.

La plupart des visiteurs internationaux sont entrés au Canada par avion, en particulier lorsqu'ils se rendaient vers les plus grandes RMR, Toronto, Montréal, Ottawa et Québec. Pour ces visiteurs, la part modale de l'avion était comprise entre 55 % et 65 %.

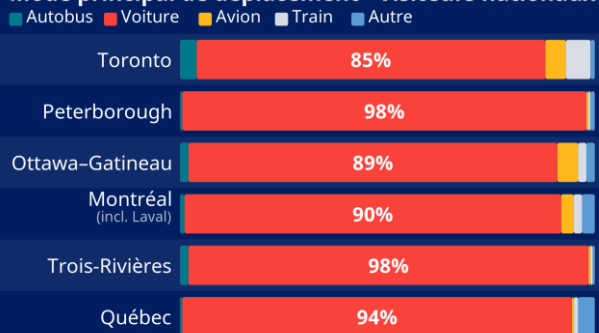
Dans le cas des RMR plus petites (les centres urbains de taille moyenne de Peterborough et de Trois-Rivières), les parts des modes de transport aérien et terrestre étaient inversées. La prévalence de l'utilisation du train pour se déplacer au Canada était la plus élevée chez les visiteurs se rendant dans la RMR de Montréal (près de 12 % de l'ensemble des visiteurs déclarant l'avoir utilisé).

**Figure 3 :** Distance moyenne des trajets et mode de transport principal pour les trajets d'accès des visiteurs nationaux et internationaux

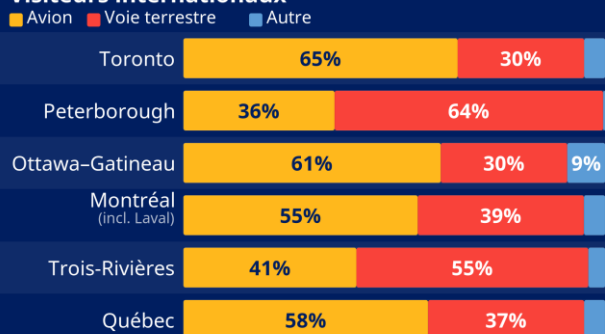
### Durée moyenne des voyages avec nuitée (en nombre de nuits)



### Mode principal de déplacement - Visiteurs nationaux



### Mode de transport utilisé pour entrer au Canada - Visiteurs internationaux



Source : Voir les tableaux 6 et 7 de l'annexe A

03

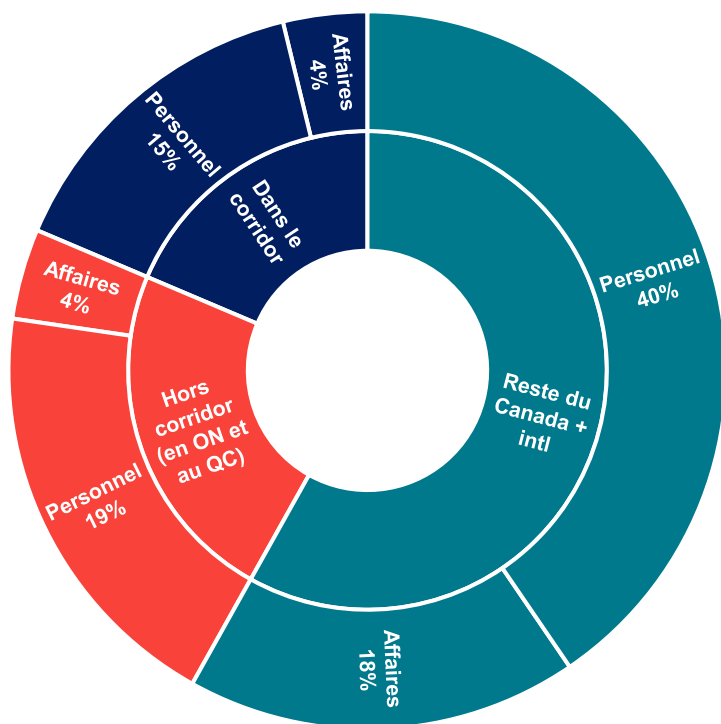
**Quelle est la contribution du tourisme à l'économie du corridor Québec-Toronto ?**



# Les touristes ont dépensé plus de 31 milliards de dollars dans les RMR situées le long du corridor Québec-Toronto en 2023<sup>13</sup>.

Bien que les dépenses quotidiennes soient plus élevées chez les voyageurs d'affaires, les voyages personnels représentent les trois quarts des dépenses totales en raison du nombre plus important de visiteurs et de la durée de séjour plus longue (figure 4). Plus de 40 % de l'ensemble des dépenses touristiques proviennent de visiteurs originaires de l'Ontario et du Québec, tandis qu'un peu moins de 60 % proviennent du reste du Canada et des voyageurs internationaux. Cela s'explique par la durée moyenne de séjour plus longue de ces derniers et par leurs dépenses plus élevées en matière d'hébergement et d'autres postes, ainsi que par des coûts de transport plus élevés (en raison d'une part importante des déplacements en avion).

**Figure 4 :** Part des dépenses liées au tourisme par lieu d'origine et motif du voyage



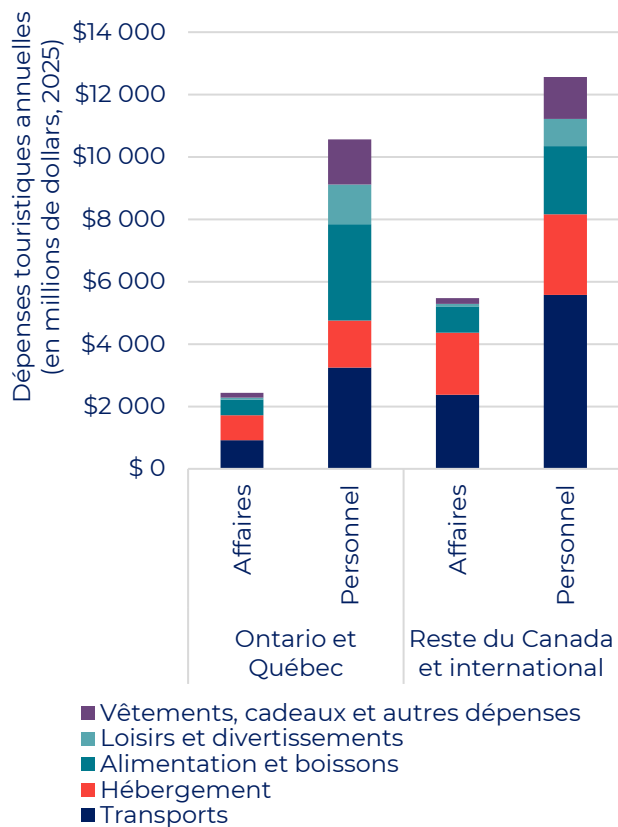
**Source :** CPCS et analyse HDR basées sur les données de Statistique Canada, Enquête nationale sur les voyages, période de référence 2023 [[lien](#)] et Statistique Canada, Enquête sur les voyages des visiteurs, période de référence 2019 [[lien](#)], extrapolées à 2023. Voir l'annexe C pour la note méthodologique.

<sup>13</sup> Les dépenses et les retombées économiques sont exprimées en dollars de 2025 sur la base des données de l'année de référence 2023. Voir l'annexe C pour la note méthodologique.



Les dépenses liées au transport représentent la part la plus importante des dépenses — près de 40 % des dépenses totales, et atteignant près de 45 % dans le cas des touristes provenant de l'extérieur de l'Ontario et du Québec ou des visiteurs internationaux qui recourent largement au transport aérien. Les touristes voyageant dans le corridor pour des raisons personnelles consacrent moins de 30 % de leur budget total de voyage au transport, tandis que les voyageurs d'affaires dans le corridor y consacrent près de 40 %.

**Figure 5 :** Part des dépenses liées au tourisme par catégorie d'activité, lieu d'origine et motif du voyage



**Source :** CPCS et analyse HDR basées sur Statistique Canada, Enquête nationale sur les voyages, période de référence 2023 [lien] et Statistique Canada, Enquête sur les voyages des visiteurs, période de référence 2019 [lien]. Voir l'annexe C pour la note méthodologique.

## Les dépenses touristiques ont des retombées directes, indirectes et induites sur l'économie.

Les dépenses des visiteurs affectent l'économie de trois manières<sup>14</sup> :



Les retombées directes, tels que le soutien à l'emploi dans le restaurant où un repas est consommé.



Les retombées indirectes, tels que la demande de produits agricoles, de fournitures et de services de marketing qui soutiennent ce restaurant.



Les retombées induites par les dépenses supplémentaires générées par les revenus tirés des impacts directs et indirects, comme les dépenses des employés du restaurant ou de l'agriculteur fournissant les produits.

Les dépenses touristiques le long du corridor Québec-Toronto contribuent à hauteur de plus de

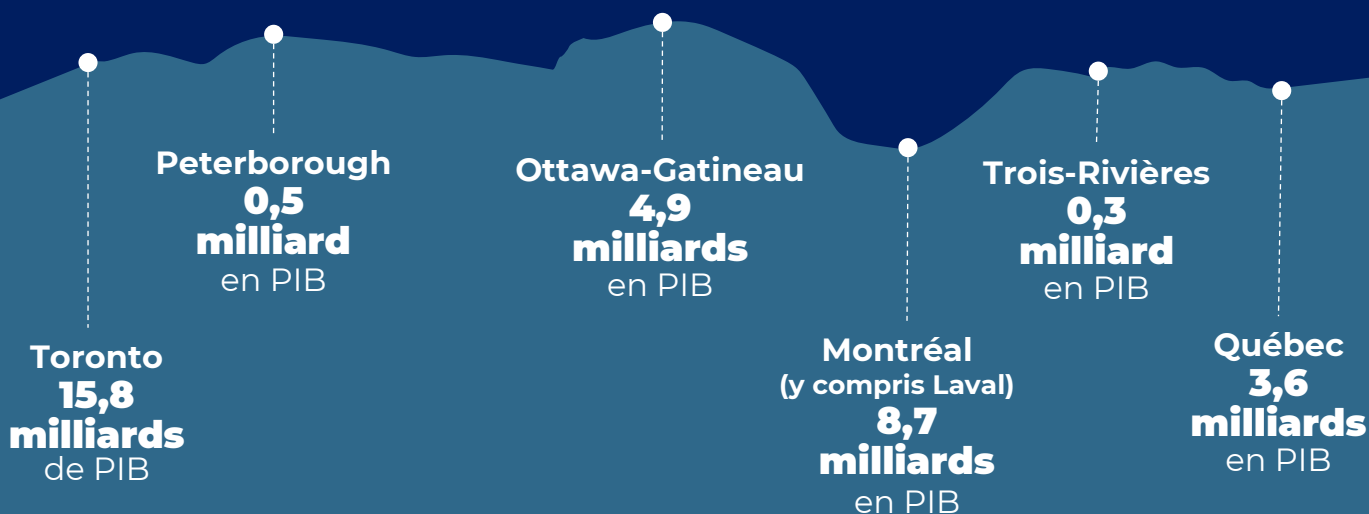
# 33,7 milliards de dollars

par an au PIB du Canada

Plus de

# 377 000 emplois

sont soutenus grâce aux dépenses touristiques le long du corridor Québec-Toronto



**Source :** Analyse de CPCS fondée sur les données de Statistique Canada, Enquête nationale sur les déplacements, période de référence 2023 [lien], de Statistique Canada, Enquête sur les voyages des visiteurs, période de référence 2019 [lien], et de Statistique Canada, Multiplicateurs d'entrées-sorties, niveau de détail (2022) [lien]. Toutes les valeurs sont exprimées en dollars de 2025, sur la base de l'année de référence 2023. Voir l'annexe C pour la note méthodologique.

<sup>14</sup> Ces retombées économiques sont estimées à l'aide des multiplicateurs d'entrées-sorties de Statistique Canada (2022) [lien]

# 04

**Que révèlent les études de cas internationales concernant les impacts du train à grande vitesse sur le tourisme ?**



Les données internationales indiquent que la mise en place ou l'extension d'un réseau de train à grande vitesse peut stimuler l'activité touristique, mais l'orientation et l'ampleur des effets varient selon les segments de visiteurs<sup>15</sup> (nationaux ou étrangers ; personnel ou affaires), les indicateurs de résultats (arrivées, nuitées ou dépenses) et les caractéristiques propres à la destination et au contexte.

### **On peut s'attendre à ce que les arrivées (ou le nombre de touristes) augmentent à des degrés divers.**

Dans l'ensemble des études de cas, les arrivées de touristes<sup>16</sup> augmentent après la mise en service d'un réseau de train à grande vitesse, mais l'ampleur de cette augmentation varie de près de zéro dans certains contextes à très importante dans d'autres<sup>17,18,19,20</sup>.

Alto est le plus susceptible d'augmenter les arrivées là où il modifie de manière significative la durée et la commodité du trajet (suffisamment pour changer les comportements), et là où les destinations exercent déjà un fort pouvoir d'attraction ; là où la voiture reste moins chère et plus pratique, l'effet pourrait être modeste.

### **L'impact du train à grande vitesse sur la durée d'hospitalisation est mitigé.**

Les données sur la durée du séjour sont mitigées : certaines études font état de séjours plus longs, d'autres de séjours plus courts, et d'autres encore de peu de changements après la mise en place du train à grande vitesse<sup>17,18,20,22</sup>.

Alto pourrait augmenter les déplacements tout en orientant certains d'entre eux vers des séjours plus courts ou des allers-retours dans la journée, en particulier là où les gains de temps sont les plus importants et les plus appréciés.

15 Dans les études de cas européennes, les touristes nationaux sont définis comme les visiteurs dont le lieu de résidence habituel se trouve dans le même pays. Les touristes étrangers sont ceux dont la résidence se trouve en dehors du pays. La nationalité n'est pas prise en compte.

16 La plupart des études quantitatives définissent les « touristes » comme des visiteurs passant la nuit et mesurent les arrivées et les nuitées en hébergement ; les visiteurs d'une journée sont généralement exclus. Le présent rapport prend en compte à la fois les visiteurs passant la nuit et ceux d'une journée ; les variations du nombre de visiteurs passant la nuit dans ces études de cas doivent être interprétées comme une mesure partielle de l'activité touristique globale.

17 Lopresti, I., Tartaglia, M., (2023). [\[lien\]](#)

18 Campa et al. (2016). [\[lien\]](#)

19 Castillo-Manzano et al. (2018). [\[lien\]](#)

20 Pagliara, F., Mauriello, F., & Garofalo, A., (2017). [\[lien\]](#)

21 Kurihara, T., Wu, L., (2016). [\[lien\]](#)

22 Masson, S., Petiot, R., (2009). [\[lien\]](#)

**Italie :** deux études constatent des augmentations substantielles du nombre d'arrivées. Les arrivées nationales augmentent d'environ +16 % à +19 %, et les arrivées étrangères de +38 % dans les zones bénéficiant de nouvelles liaisons avec le réseau train à grande vitesse<sup>17,20</sup>.

**Espagne :** Une étude ne constate pratiquement aucun changement dans les arrivées nationales et une légère augmentation des arrivées étrangères (~+1,2 %), et attribue la faible réaction nationale à la prédominance de la voiture et à des considérations de coût (en particulier pour les familles)<sup>18</sup>.

**Union européenne (UE) :** Une étude de panel transnationale constate une hausse des arrivées tant pour les touristes nationaux qu'étrangers, bien que l'impact soit plus important pour les visiteurs nationaux<sup>19</sup>.

**Japon :** les extensions du Shinkansen sont associées à une augmentation des arrivées dans les villes desservies, mais cette hausse est qualifiée de temporaire dans certaines zones<sup>21</sup>.

**France (Paris-Lyon) :** Une étude de cas établit un lien entre le train à grande vitesse et l'amélioration de la réputation de Lyon en matière de tourisme urbain, parallèlement à une promotion active<sup>22</sup>.



**Italie :** les données sont mitigées d'une étude à l'autre : l'une constate que les nuitées nationales restent globalement stables et que les nuitées étrangères augmentent d'environ 26 % ; une autre fait état d'une très forte augmentation des nuitées nationales<sup>17,20</sup>.

**UE :** Les résultats du panel suggèrent une augmentation significative des nuitées nationales, tandis que les nuitées étrangères diminuent<sup>19</sup>.

**France (Paris-Lyon) :** le train à grande vitesse pourrait favoriser les déplacements professionnels aller-retour dans la journée : les voyages d'affaires ont augmenté, mais la durée moyenne des séjours a diminué, les allers-retours dans la journée étant désormais possibles (par exemple, de 2,3 jours à 1,7 jour au cours de la période citée)<sup>22</sup>.

## Les dépenses pourraient augmenter, mais elles seront influencées par plusieurs facteurs.

L'impact des dépenses touristiques liées au train à grande vitesse est moins étudié dans les données examinées. La seule estimation chiffrée suggère un léger effet positif sur les dépenses des visiteurs étrangers<sup>18</sup>. Si le train à grande vitesse raccourcit les séjours, les dépenses d'hébergement peuvent baisser même lorsque le nombre d'arrivées augmente (bien qu'il puisse y avoir des hausses dans les secteurs du commerce de détail, de la restauration, etc<sup>22,23</sup>).

Les effets sur les dépenses dépendront de la manière dont Alto modifie

1. du nombre de voyages effectués,
2. le nombre de ces voyages qui se transforment en nuitées par rapport aux excursions d'une journée, et
3. la répartition entre les voyages d'affaires et les voyages privés.

## Une politique touristique favorable est un facteur clé pour déterminer si (et où) les gains en matière d'accessibilité liés au train à grande vitesse se traduisent par des résultats touristiques mesurables.

Une conclusion récurrente dans la littérature est que le train à grande vitesse à lui seul est rarement suffisant pour générer un développement touristique durable ; les retombées concrètes dépendent de stratégies locales coordonnées

qui tirent parti des améliorations en matière d'accessibilité<sup>23,25,24</sup>. Ces stratégies comprennent le marketing de destination et la promotion de l'image, la programmation d'événements, la coordination entre les acteurs publics et privés, et la mise en place d'infrastructures touristiques adéquates (notamment l'hébergement et les liaisons de « dernier kilomètre »)<sup>23,25</sup>.

La littérature suggère également que cette coordination est particulièrement importante si l'objectif est de **répartir les bénéfices** au-delà des grandes villes qui sont déjà des pôles touristiques. Les petites municipalités doivent différencier leur offre touristique et coordonner les forfaits, la promotion et l'accès local autour de la liaison au réseau de train à grande vitesse, sous peine de limiter leurs gains, voire de risquer de voir l'activité se déplacer vers les grands centres<sup>22,25</sup>. Bien que des risques d'agglomération aient été identifiés, le train à grande vitesse peut également encourager les touristes à ajouter à leur itinéraire des villes voisines plus petites, créant ainsi une voie potentielle de retombées pour les petites localités bien desservies et proposant des offres bien conçues<sup>22,26</sup>.

<sup>23</sup> Delaplace, M., Bazin, S., Pagliara, F., & Sposaro, A., (2014). [\[lien\]](#)

<sup>24</sup> Loukaitou-Sideris, A., Circella, G., Lecompte, M. C., Rossignol, L., & Ozbilen, B. (2024). [\[lien\]](#)

<sup>25</sup> Bazin, S., Beckerich, C., Delaplace, M., (2011). [\[lien\]](#)

<sup>26</sup> Pagliara, F., La Pietra, A., Gómez, J., & Vassallo, J. M. (2015). [\[lien\]](#)

**Espagne :** les dépenses des visiteurs étrangers devraient augmenter d'environ +1,7 %, dépassant légèrement la hausse estimée du nombre d'arrivées étrangères (~+1,2 %), ce qui laisse entrevoir une légère augmentation des dépenses par touriste<sup>18</sup>.



**Si les données internationales fournissent des indications utiles quant à la direction à suivre, il convient de tenir compte de plusieurs différences structurelles lors de l'application de ces conclusions au corridor Québec-Toronto.**



### **Intensité et densité touristiques**

Plusieurs zones étudiées (par exemple, l'Italie et l'Espagne) présentent une intensité touristique très élevée, des concentrations denses d'attractions mondialement reconnues et des infrastructures touristiques bien développées à courte distance. Bien qu'Alto reliera certaines des plus grandes destinations touristiques établies au Canada, les attractions y sont plus dispersées et les niveaux de fréquentation de base sont comparativement moins élevés.



### **Mode de transport de référence et compétitivité des prix**

Lorsque les déplacements en voiture particulière prédominent et que la sensibilité aux coûts est élevée (notamment pour les voyages en famille), la réponse du tourisme intérieur au train à grande vitesse peut être modérée, à moins que le service ne soit compétitif en termes de prix et de commodité porte-à-porte.



### **Connexions interrégionales et maturité du réseau**

En Europe, le train à grande vitesse s'inscrit dans un réseau ferroviaire international (et, dans certains cas, de train à grande vitesse) bien plus développé qu'au Canada. Associé à une distribution de la population relativement plus dense, cela signifie que la capacité à attirer des visiteurs interrégionaux par le rail pourrait être plus élevée en Europe. Au Canada, la plupart des visiteurs venant de l'extérieur de la région devront encore prendre l'avion ou la voiture, comme c'est le cas actuellement. Alto représente un nouveau contexte de service, de sorte que les premiers effets pourraient mettre plus de temps à se concrétiser, même au sein du corridor.



### **Tourisme étranger et tourisme intérieur**

Les exemples européens considèrent les touristes nationaux comme ceux résidant dans le pays étudié, tandis que les touristes étrangers résident dans un autre pays. La population canadienne est dispersée ; ainsi, les touristes originaires du corridor Québec-Toronto sont plus susceptibles de se comporter comme des touristes nationaux, tandis que ceux venant de l'extérieur de la région sont plus susceptibles de se heurter à des obstacles similaires à ceux des touristes étrangers.

# 05

**Quel pourrait être l'impact d'Alto sur le secteur du tourisme et l'économie ?**



# Alto améliorera l'accessibilité aux zones métropolitaines (RMRs) situées le long du corridor, mais la mise en place du train à grande vitesse doit s'accompagner de mesures politiques ciblées pour tirer pleinement parti de ces avancées.

Les scénarios examinés dans le présent rapport varient selon le degré de mise en œuvre et de coordination des politiques touristiques de soutien à travers le corridor Québec-Toronto. Une action coordonnée peut contribuer à répartir les bénéfices entre les villes desservies par Alto ; une coordination limitée pourrait restreindre les gains globaux et renforcer les effets de concentration dans les grands centres.

**Ces scénarios s'appuient sur des études de cas internationales et sont présentés à titre indicatif ; ils ne doivent pas être interprétés comme des prévisions.**

Les trois scénarios décrivent les résultats touristiques possibles si Alto était en service aujourd'hui, allant d'un niveau de coordination des politiques faible à élevé. Ils s'appuient sur des données européennes mais utilisent des hypothèses plus prudentes pour le marché ferroviaire interurbain canadien, moins développé. Les impacts devraient être plus marqués pour les déplacements **à l'intérieur du corridor** que pour ceux **en dehors**, car on suppose que la plupart des visiteurs extérieurs à la région continueront d'accéder au corridor principalement par avion ou en voiture sur de longues distances.



## Scénario de faible coordination

- Politiques touristiques complémentaires limitées et efforts restreints pour tirer parti de l'amélioration de l'accessibilité. Les liaisons du dernier kilomètre ne sont prioritaires que dans les grands centres urbains. Les arrivées de touristes de loisirs dans le corridor augmentent modestement dans les centres établis, les voyages d'affaires s'orientent vers des allers-retours dans la journée, et les arrivées en provenance de l'extérieur du corridor restent globalement inchangées.
- Le train à grande vitesse permet davantage de trajets aller-retour le jour même, réduisant ainsi la durée moyenne des séjours, en particulier pour les voyageurs d'affaires pressés par le temps dans les grands centres urbains. Les visiteurs hors du corridor ne sont pratiquement pas affectés. Les nuitées d'affaires au sein du corridor diminuent dans les grands centres, tandis que les zones de taille moyenne enregistrent une légère baisse de la durée des voyages privés, certains séjours avec nuitée se transformant en excursions d'une journée.

## Scénario de coordination modérée

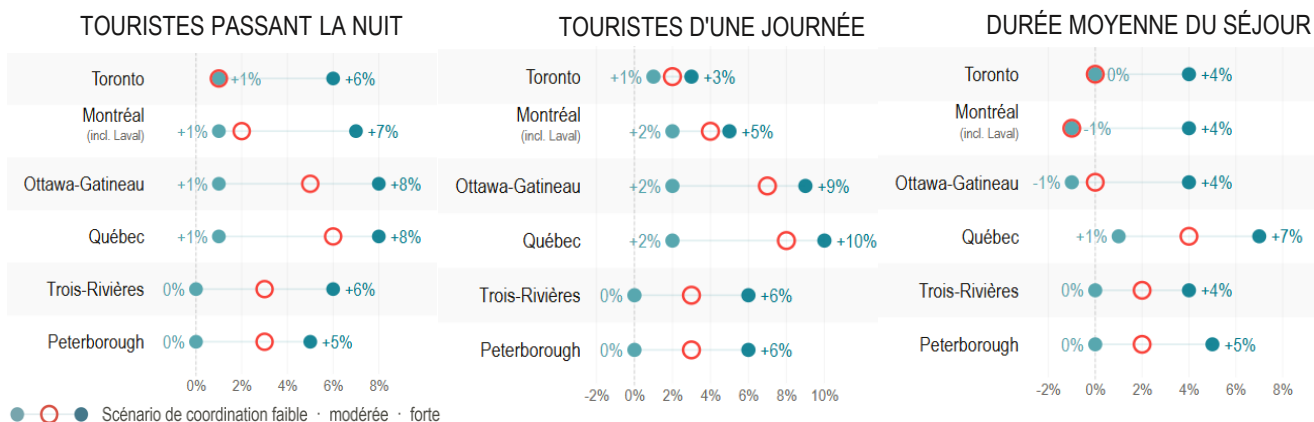
- Des politiques touristiques spécifiques sont mises en œuvre dans toutes les villes, avec des liaisons du dernier kilomètre améliorées favorisant les voyages personnels et d'affaires. L'accent reste mis sur le tourisme intra-corridor, bien que les grands centres deviennent plus attractifs pour les visiteurs hors corridor. Les bénéfices profitent principalement aux grands centres, avec quelques retombées sur les zones de taille moyenne. Les voyages d'affaires privilégient toujours les allers-retours dans la journée, mais les nuitées augmentent avec la multiplication des congrès et des événements.
- Les politiques de soutien dans les villes de taille moyenne compensent en partie l'effet de retour le jour même. Les séjours d'affaires restent inchangés, tandis que les séjours privés augmentent modestement dans les grandes agglomérations grâce à des itinéraires multi-villes. Dans les zones de taille moyenne, les gains liés à la promotion touristique compensent globalement les pertes dues à la substitution par des excursions d'une journée.

## Scénario de forte coordination

- Une politique touristique et un marketing de destination hautement coordonnés à travers le corridor, combinés à des liaisons de dernier kilomètre faciles, favorisent à la fois les voyages d'affaires et de loisirs. Les arrivées dans le corridor augmentent considérablement dans toutes les RMR, y compris les zones de taille moyenne. Les arrivées en provenance de l'extérieur du corridor augmentent modestement, mais restent en deçà des niveaux observés en Europe, car Alto ne ferait pas partie d'un réseau ferroviaire interrégional plus large.
- Des politiques touristiques fortement coordonnées augmentent la durée des séjours dans toutes les RMR et pour les deux types de provenance. Les séjours s'allongent tant pour les voyages d'affaires que, surtout, pour les voyages privés, car des offres de destination plus attractives, des itinéraires de plusieurs jours et la programmation de congrès et d'événements l'emportent sur l'effet des allers-retours dans la journée.

Si Alto était opérationnel aujourd'hui, le nombre de touristes, la durée de leur séjour et leurs dépenses quotidiennes devraient évoluer selon ces trois scénarios (figure 6), entraînant des changements au niveau des dépenses et, par conséquent, de la contribution au PIB et à l'emploi. Ces résultats estimés doivent être considérés comme des estimations d'ordre de grandeur

**Figure 6 :** Évolution estimée du nombre de touristes et de la durée moyenne de séjour selon différents scénarios touristiques.



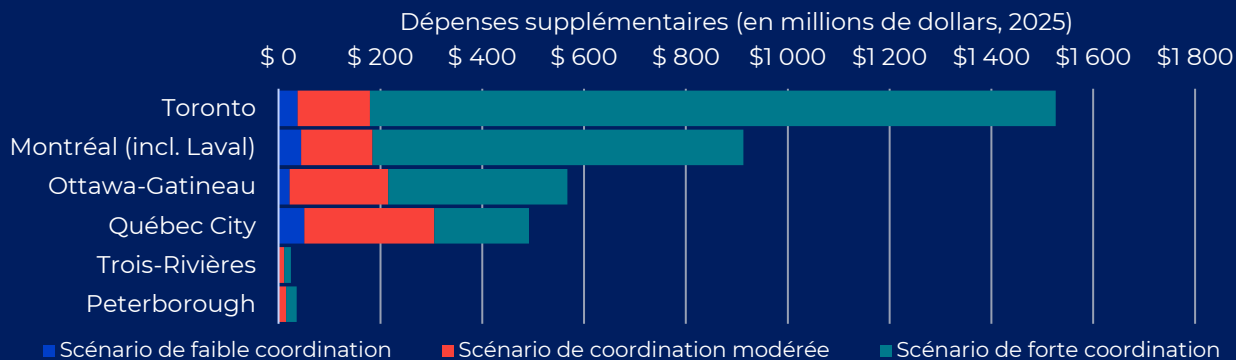
Source : voir le tableau 12 de l'annexe D

Remarque : la durée moyenne de séjour diminue même dans le scénario de coordination moyenne dans certaines villes, car la part des touristes locaux (au sein du corridor) augmente, mais ceux-ci restent moins longtemps que les touristes internationaux. Le nombre de touristes internationaux ne connaît que peu ou pas de changement.

## Les dépenses touristiques pourraient augmenter quand Alto sera opérationnel, en fonction du niveau de coordination des politiques touristiques

Dans un scénario de faible coordination des politiques, on pourrait s'attendre à environ 150 millions de dollars de dépenses supplémentaires par an dans les RMR du corridor Québec-Toronto. Ce chiffre pourrait atteindre 900 millions de dollars dans le cas d'une coordination moyenne, et 3,6 milliards de dollars dans le cas d'une approche politique hautement coordonnée (figure 7).

**Figure 7 :** Dépenses touristiques annuelles supplémentaires selon différents scénarios de politique publique avec le service Alto

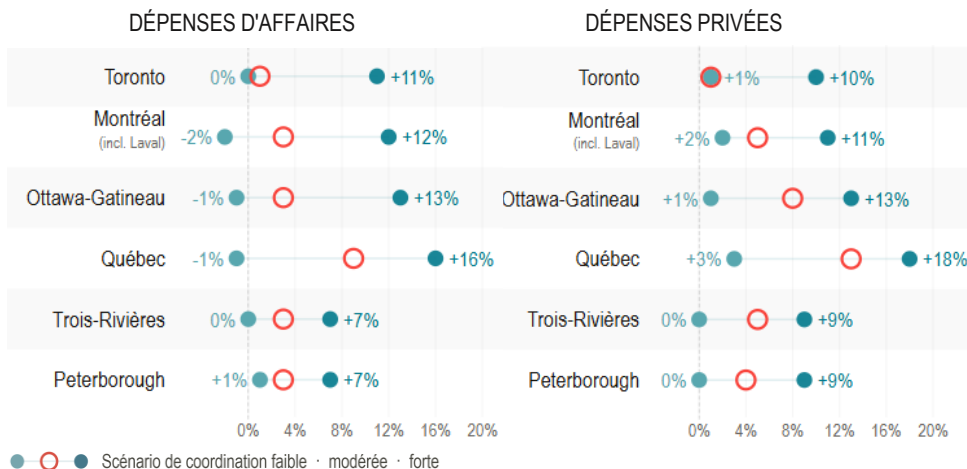


Source : Voir le tableau 13 de l'annexe D

Alors que les dépenses touristiques devraient augmenter dans chaque scénario et dans chaque RMR, les dépenses liées aux voyages d'affaires et aux voyages personnels pourraient être affectées différemment. Dans le scénario de faible coordination des politiques, les grands centres urbains pourraient connaître une baisse des dépenses liées aux voyages d'affaires en raison de séjours plus courts et d'un glissement vers les excursions d'une journée (figure 8). Les voyages d'affaires représentent environ un quart de l'ensemble des dépenses touristiques.

**Figure 8 :**  
Évolution des dépenses touristiques par rapport au scénario de référence selon différents scénarios de politique touristique et le service Alto, par RMR

Source : Voir le tableau 14 de l'annexe D



## Une augmentation des dépenses touristiques pourrait contribuer au PIB et à la création d'emplois.

Une augmentation des dépenses touristiques le long du corridor Québec-Toronto pourrait accroître la contribution du secteur au PIB du Canada et soutenir la création d'emplois supplémentaires de 1 %, 3 % et 11 % selon les scénarios de coordination faible, moyenne et élevée, respectivement.

L'augmentation des dépenses touristiques le long du corridor Québec-Toronto pourrait contribuer au PIB du Canada chaque année à hauteur de

**+177 millions de dollars**

dans le scénario de faible coordination

**+1,0 milliard de dollars**

dans le scénario de coordination modérée

**+3,9 milliards de dollars**

dans le scénario de forte coordination

Plus de

**2 000 emplois supplémentaires**

dans le scénario de faible coordination

**11 500 emplois supplémentaires**

dans le scénario de coordination modérée

**43 000 emplois supplémentaires**

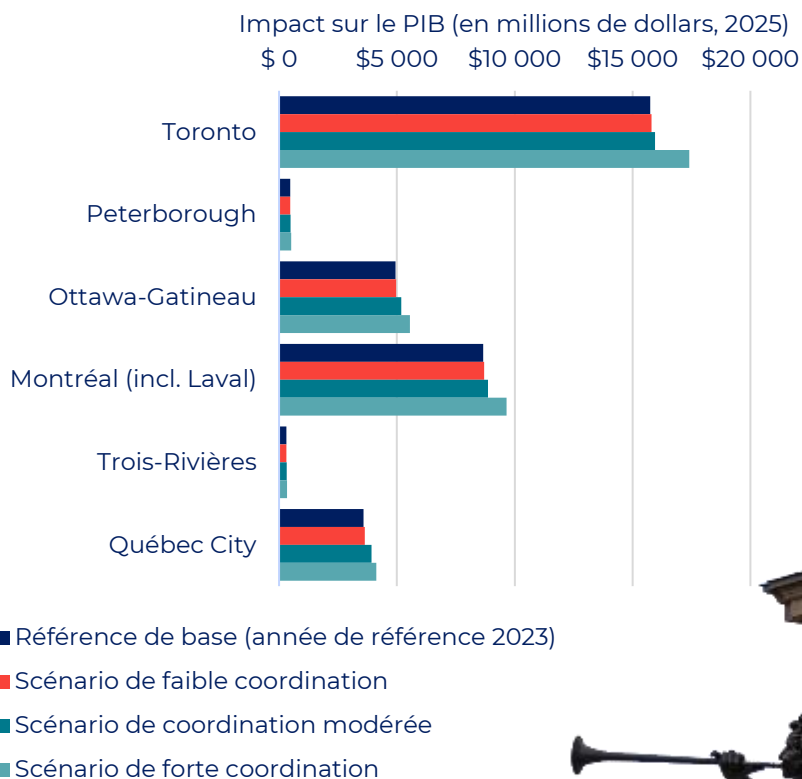
dans le scénario de forte coordination

pourraient être créés grâce aux dépenses touristiques le long du corridor Québec-Toronto

En termes absolus, les RMR de Toronto et de Montréal contribuent le plus au PIB lié au tourisme dans tous les scénarios et enregistrent les gains absolus les plus élevés (figure 9). Mais par rapport à leur niveau de référence, Ottawa-Gatineau et Québec pourraient connaître les gains les plus importants (12 à 15 %) dans le scénario de coordination élevée.

Ces grands centres urbains devraient connaître la plus forte augmentation relative du nombre de visiteurs (et donc des dépenses) dans les scénarios de coordination plus poussée, reflétant un meilleur accès pour une part plus large de la population de l'Ontario et du Québec. Par exemple, les résidents de la RMR de Toronto — qui abrite près de la moitié de la population des RMR du corridor Québec-Toronto — pourraient profiter des liaisons plus rapides vers ces villes.

**Figure 9 :** Impact annuel des dépenses touristiques sur le PIB, par RMR et par scénario



Source : Voir le tableau 15 de l'annexe D

En conclusion, Alto pourrait entraîner une activité touristique supplémentaire le long du corridor, générant des gains économiques en termes de PIB et de création d'emplois. Toutefois, l'ampleur des bénéfices dépendra fortement de la compétitivité par rapport aux modes de transport dominants, des liaisons de transport locales vers les gares Alto et de la coordination des stratégies touristiques.



06

**Annexe A :**  
**Tableaux de référence**  
**sur le tourisme**



**Tableau 1 :** Principales caractéristiques des destinations des RMR du corridor HSR

Caractéristiques de la RMR	Toronto	Peterborough	Ottawa-Gatineau	Montréal (y compris Laval)	Trois-Rivières	Québec
Classification des centres urbains de Statistique Canada	Grand centre métropolitain (la plus grande RMR du Canada)	Centre urbain de taille moyenne (la plus petite RMR du corridor)	Grand centre urbain (Capitale nationale)	Grand centre métropolitain (2e plus grande RMR canadienne)	Centre urbain de taille moyenne	Grand centre urbain
Population (estimation pour 2025)	<b>7 108 874</b>	<b>149 938</b>	<b>1 700 014</b>	<b>4 597 837</b>	<b>174 316</b>	<b>903 607</b>
Population immigrée (pourcentage)	<b>47 %</b>	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>24 %</b>	<b>4 %</b>	<b>7 %</b>
Emploi total (2025, en milliers)	<b>3 732</b>	<b>71</b>	<b>880</b>	<b>2 410</b>	<b>85</b>	<b>489</b>
Nombre d'entreprises, tous secteurs confondus, avec des salariés (2025)	<b>265 469</b>	<b>4 012</b>	<b>42 321</b>	<b>139 798</b>	<b>4 861</b>	<b>26 256</b>
Nombre d'entreprises, entreprises liées au tourisme (2025)	<b>19 928</b>	<b>390</b>	<b>3 838</b>	<b>12 775</b>	<b>455</b>	<b>2 288</b>
Arts, divertissements et loisirs (NAICS 71)	<b>2 966</b>	<b>70</b>	<b>695</b>	<b>2 285</b>	<b>96</b>	<b>443</b>
Services d'hébergement (NAICS 721)	<b>539</b>	<b>37</b>	<b>139</b>	<b>376</b>	<b>34</b>	<b>203</b>
Services de restauration (NAICS 722)	<b>14 979</b>	<b>265</b>	<b>2 827</b>	<b>9 333</b>	<b>291</b>	<b>1 447</b>
Services de transport de passagers (NAICS 481, 482, 485, 487)	<b>699</b>	<b>10</b>	<b>91</b>	<b>410</b>	<b>23</b>	<b>124</b>
Services d'organisation de voyages et de réservation (NAICS 5615)	<b>745</b>	<b>8</b>	<b>86</b>	<b>371</b>	<b>11</b>	<b>71</b>
Part des entreprises liées au tourisme dans le total (%)	<b>8 %</b>	<b>10 %</b>	<b>9 %</b>	<b>9</b>	<b>9 %</b>	<b>9 %</b>

**Sources :** Population : Statistique Canada. Tableau 17-10-0148-01 Estimations de la population au 1er juillet, par région métropolitaine de recensement et agglomération de recensement, limites de 2021.

Population immigrante : Statistique Canada. Profils des communautés du Recensement de 2021, statut d'immigrant.

Emploi : Statistique Canada. Tableau 14-10-0467-01 Caractéristiques de l'emploi par région métropolitaine de recensement, moyenne mobile sur trois mois, non corrigée des variations saisonnières ; emploi mensuel moyen en 2025.

Nombre d'entreprises : Statistique Canada. Tableau 33-10-1097-01 Dénombrement des entreprises canadiennes, avec employés, régions métropolitaines de recensement et subdivisions de recensement, décembre 2025.

**Tableau 2 : Visiteurs nationaux dans les RMR du corridor Québec-Toronto, en milliers, 2023**

Origine du voyage	Toronto	Peterborough	Ottawa-Gatineau	Montréal (incl Laval)	Trois-Rivières	Québec
<b>Visiteurs d'un jour</b>						
Ontario	26 210	1 360	5 370	850	10	30
Québec	150	<1	1 600	12 270	1 490	4 210
Reste du Canada	230	<1	30	30	<1	40
<b>Total Canada</b>	<b>26 590</b>	<b>1 360</b>	<b>7 000</b>	<b>13 150</b>	<b>1 500</b>	<b>4 280</b>
<b>Visiteurs ayant passé la nuit</b>						
Ontario	6 520	610	2 090	1 740	20	200
Québec	790	<1	1 240	2 970	430	3 170
Reste du Canada	1 230	20	440	360	<1	120
<b>Total Canada</b>	<b>8 540</b>	<b>630</b>	<b>3 770</b>	<b>5 070</b>	<b>450</b>	<b>3 490</b>
<b>Nombre total de visiteurs</b>						
Ontario	32 730	1 960	7 460	2 600	20	230
Québec	940	<1	2 840	15 240	1 920	7 390
Reste du Canada	1 460	20	470	390	<1	160
<b>Total Canada</b>	<b>35 130</b>	<b>1 980</b>	<b>10 770</b>	<b>18 230</b>	<b>1 940</b>	<b>7 780</b>

**Sources :** élaboré par HDR à partir des données de Statistique Canada, Enquête nationale sur les déplacements, fichier de microdonnées à usage public (n° de cat. 24-25-0001), période de référence 2023 ; [fichier de microdonnées de l'Enquête nationale sur les déplacements](#).

**Tableau 3 :** Visiteurs internationaux dans les RMR du corridor Québec-Toronto, en milliers, 2023

Origine du voyage	Toronto	Peterborough	Ottawa-Gatineau	Montréal (incl Laval)	Trois-Rivières	Québec
<b>Visiteurs d'un jour</b>						
États-Unis	680	10	180	280	10	40
Étranger	230	<1	70	80	10	60
<b>Total international</b>	<b>910</b>	<b>10</b>	<b>350</b>	<b>360</b>	<b>20</b>	<b>100</b>
<b>Visiteurs ayant passé la nuit</b>						
États-Unis	2 320	30	460	1 470	10	520
Étranger	1 990	10	680	1 260	30	510
<b>Total international</b>	<b>4 310</b>	<b>40</b>	<b>1 140</b>	<b>2 730</b>	<b>40</b>	<b>1 030</b>
<b>Nombre total de visiteurs</b>						
États-Unis	3 000	40	640	1 750	20	560
Étranger	2 220	10	750	1 340	40	570
<b>Total international</b>	<b>5 220</b>	<b>50</b>	<b>1 390</b>	<b>3 090</b>	<b>60</b>	<b>1 130</b>

**Sources :** élaboré par HDR à partir de l'Enquête sur les voyages des visiteurs de Statistique Canada, fichier de microdonnées à usage public (n° de cat. 24-25-0002), période de référence 2019 ; [Enquête sur les voyages des visiteurs : fichier de microdonnées à usage public](#). Données extrapolées de 2019 à 2023 sur la base des taux de croissance du nombre de visiteurs entre 2019 et 2023, tirés du tableau 24-10-0053-01 de Statistique Canada : Voyageurs internationaux entrant au Canada ou y revenant, selon le mode de transport et le type de voyageur.

**Tableau 4 :** Dépenses de voyage des visiteurs nationaux dans les RMR du corridor Québec-Toronto en 2023, en dollars de 2023

Lieu de départ	Toronto	Peterborough	Ottawa-Gatineau	Montréal (incl Laval)	Trois-Rivières	Québec
<b>Dépenses moyennes par personne et par voyage, en dollars</b>						
Ontario	140	170	180	490	730	860
Québec	820	280	200	130	110	210
Reste du Canada	1 360	730	1 490 \$	1 500 \$	1 200 \$	1 300
<b>Partout au Canada</b>	<b>210</b>	<b>180</b>	<b>240</b>	<b>210</b>	<b>120</b>	<b>250</b>
<b>Dépenses totales des visiteurs, en millions de dollars</b>						
Ontario	4 480	340	1 310	1 270	20	200
Québec	770	0	580	1 930	210	1 520
Reste du Canada	1 980	10	700	580	0	210 \$
<b>Partout au Canada</b>	<b>7 230 \$</b>	<b>350</b>	<b>2 580</b>	<b>3 780</b>	<b>220</b>	<b>1 930 \$</b>

**Sources :** Élaboré par HDR à partir des données de Statistique Canada, Enquête nationale sur les déplacements, fichier de microdonnées à usage public (n° de cat. 24-25-0001), période de référence 2023 ; [fichier de microdonnées de l'Enquête nationale sur les déplacements](#).

**Tableau 5 :** Dépenses de voyage des visiteurs internationaux dans les RMR du corridor Québec-Toronto en 2023, en dollars de 2023

Origine du voyage	Toronto	Peterborough	Ottawa-Gatineau	Montréal (incl Laval)	Trois-Rivières	Québec
<b>Dépenses moyennes par personne et par voyage, en dollars</b>						
US	750	540	630	820	480 \$	740
À l'étranger	1 650	1 870	1 590	1 420	840	1 170
<b>Moyenne internationale</b>	<b>1 130</b>	<b>890</b>	<b>1 150</b>	<b>1 080</b>	<b>740 \$</b>	<b>960 \$</b>
<b>Dépenses totales des visiteurs, en millions de dollars</b>						
États-Unis	2 260	20	400	1 440	10	420
À l'étranger	3 660	20	1 190	1 910	40	660
<b>Total international</b>	<b>5 920</b>	<b>40</b>	<b>1 590</b>	<b>3 350</b>	<b>50</b>	<b>1 080</b>

**Sources :** Élaboré par HDR à partir de l'Enquête sur les voyages des visiteurs de Statistique Canada, fichier de microdonnées à usage public (n° de cat. 24-25-0002), période de référence 2019 ; [Enquête sur les voyages des visiteurs : fichier de microdonnées à usage public](#). Données extrapolées de 2019 à 2023 sur la base des taux de croissance du nombre de visiteurs entre 2019 et 2023 indiqués dans le tableau 24-10-0053-01 de Statistique Canada : Voyageurs internationaux entrant au Canada ou y revenant, selon le mode de transport et le type de voyageur. Les dépenses de voyage de 2019 issues des données de l'Enquête sur les voyages des visiteurs ont été indexées en dollars de 2023 à l'aide de l'indice des prix à la consommation pour les années 2019-2023 (Statistique Canada, tableau 18-10-0005-01 Indice des prix à la consommation, moyenne annuelle).

**Tableau 6 :** Caractéristiques sélectionnées des déplacements des visiteurs nationaux dans les RMR du corridor Québec-Toronto, 2023

Point de départ du voyage ou mode de transport utilisé	Toronto	Peterborough	Ottawa-Gatineau	Montréal (incl Laval)	Trois-Rivières	Québec
<b>Durée moyenne des voyages avec nuitée, nombre de nuits</b>						
Ontario	2,3	2,3	3,1	2,5	6,2	3,7
Québec	3,4	3,4	2,8	2,0	1,9	2,3
Reste du Canada	5,4	5,4	5,4	4,4	*	4,4
<b>À l'échelle du Canada</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>3,3</b>	<b>2,3</b>	<b>2,0</b>	<b>2,4</b>
<b>Part des voyages d'affaires, % du nombre total de visiteurs</b>						
Ontario	8 %	4	8 %	13 %	53 %	16 %
Québec	29 %	<1 %	8 %	8 %	7 %	6 %
Reste du Canada	18 %	<1 %	26 %	24	<1 %	15 %
<b>À l'échelle du Canada</b>	<b>9 %</b>	<b>4 %</b>	<b>9 %</b>	<b>9 %</b>	<b>7 %</b>	<b>7 %</b>
<b>Mode de transport principal, % du nombre total de visiteurs</b>						
Bus	4 %	<1 %	2	1 %	2 %	<1 %
Voiture	85 %	98 %	89 %	90 %	98 %	94 %
Air	5 %	<1 %	5 %	3 %	<1 %	<1 %
Train	6 %	<1 %	2 %	2 %	<1 %	1 %
Autres et non précisé	1 %	1	2 %	3 %	<1 %	4 %

\*données insuffisantes

**Source :** Élaboré par HDR à partir des données de Statistique Canada, Enquête nationale sur les déplacements, fichier de microdonnées à usage public (n° de cat. 24-25-0001), période de référence 2023 ; [fichier de microdonnées de l'Enquête nationale sur les déplacements](#).

**Tableau 7 :** Caractéristiques sélectionnées des voyages des visiteurs internationaux dans les RMR du corridor Québec-Toronto, 2023

Point de départ du voyage ou mode de transport utilisé	Toronto	Peterborough	Ottawa-Gatineau	Montréal (incl Laval)	Trois-Rivières	Québec
<b>Durée moyenne des voyages avec nuitée, nombre de nuits</b>						
États-Unis	4,0	9,7	5,6	4,9	2,9	3,0
Étranger	19,6	16,9	14,4	13,3	5,3	7,7
<b>Moyenne internationale</b>	<b>11,5</b>	<b>12,3</b>	<b>11,1</b>	<b>8,9</b>	<b>4,9</b>	<b>5,4</b>
<b>Part des voyages d'affaires, en % du nombre total de visiteurs</b>						
États-Unis	37 %	11	31 %	22 %	33 %	11 %
Étranger	11 %	7 %	16 %	14 %	5 %	6 %
<b>Moyenne internationale</b>	<b>26 %</b>	<b>10 %</b>	<b>23 %</b>	<b>18 %</b>	<b>12 %</b>	<b>8 %</b>
<b>Mode de transport principal, % du nombre total de visiteurs</b>						
Avion	65 %	36 %	61 %	55 %	41 %	58 %
Terrain	30 %	64 %	30 %	39 %	55 %	37 %
Autre	5 %	<1 %	9 %	5 %	4 %	5
<b>Autres moyens de transport, % des visiteurs</b>						
Ont utilisé le train au Canada	7,7 %	4,4	3,7	11,5 %	<1 %	8,7 %

**Source :** Élaboré par HDR à partir de l'Enquête sur les voyages des visiteurs de Statistique Canada, fichier de microdonnées à usage public (n° de cat. 24-25-0002), période de référence 2019 ; [Enquête sur les voyages des visiteurs : fichier de microdonnées à usage public](#). Données extrapolées de 2019 à 2023 sur la base des taux de croissance du nombre de visiteurs entre 2019 et 2023, tirés du tableau 24-10-0053-01 de Statistique Canada : Voyageurs internationaux entrant au Canada ou y revenant, selon le mode de transport et le type de voyageur.

07

**Annexe B :**

**Hypothèses du scénario**



**Tableau 8 : Hypothèses du scénario : nombre de touristes (arrivées)**

		Affaires						Personnel					
		Grand centre métropolitain		Grande centre urbaine		Zone urbaine de taille moyenne		Grand centre métropolitain		Grande centre urbaine		Zone urbaine de taille moyenne	
Scénario	Type d'origine	Avec nuitée	D'une journée	Avec nuitée	D'une journée	Avec nuitée	D'une journée	Avec nuitée	D'une journée	Avec nuitée	D'une journée	Avec nuitée	D'une journée
Scénario de faible coordination	Hors corridor + International	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Scénario de faible coordination	Dans le corridor	-1,0 %	5,0 %	-1,0 %	5,0 %	0,0 %	3,0 %	5,0 %	5,0 %	3,0 %	3,0 %	0,0 %	0,0 %
Scénario de coordination modérée	Hors corridor + international	0,0	0,0 %	0,0	3,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	3,0 %	3,0 %	0,0 %	0,0 %
Scénario de coordination modérée	Dans le corridor	7,5 %	10,0 %	7,5	10,0 %	2,5 %	5,0 %	10,0 %	10,0 %	10,0 %	10,0 %	5,0 %	5,0 %
Scénario de coordination forte	Hors corridor + international	5,0 %	0,0 %	5,0	3,0 %	0,0 %	3,0 %	5,0 %	0,0 %	5,0 %	5,0 %	3,0 %	3,0 %
Scénario de coordination forte	Dans le corridor	10,0 %	12,5 %	10,0 %	12,5 %	5,0 %	7,5 %	12,5 %	12,5 %	12,5 %	12,5 %	7,5 %	7,5 %

**Sources :** Élaboré par le CPCS à partir d'une analyse documentaire résumée dans « Que suggèrent les études de cas internationales concernant les impacts touristiques du train à grande vitesse ? »

**Tableau 9 : Hypothèses du scénario : durée du séjour**

		Professionnel			Particuliers/Loisirs		
		Grand centre métropolitain	Grande centre urbaine	Zone urbaine de taille moyenne	Grand centre métropolitain	Grande centre urbaine	Zone urbaine de taille moyenne
Scénario	Type d'origine	Avec nuitée	Avec nuitée	Avec nuitée	Avec nuitée	Avec nuitée	Avec nuitée
Scénario de faible coordination	Hors corridor + international	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Scénario de faible coordination	Dans le corridor	-5 %	-5 %	-3 %	0 %	0 %	-3 %
Scénario de coordination modérée	Hors corridor + international	0 %	0	0	0 %	0 %	0 %
Scénario de coordination modérée	Dans le corridor	0 %	0 %	0 %	5 %	5 %	0 %
Scénario de coordination forte	Hors corridor + international	5 %	5 %	5 %	5,0 %	5,0 %	5 %
Scénario de coordination forte	Dans le corridor	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %

**Sources :** Élaboré par le CPCS à partir d'une analyse documentaire résumée dans « Que suggèrent les études de cas internationales concernant les retombées touristiques du train à grande vitesse ? »

**Tableau 10 :** Hypothèses du scénario : dépenses quotidiennes

		Affaires						Personnel					
		Grand centre métropolitain		Grande centre urbaine		Zone urbaine de taille moyenne		Grand centre métropolitain		Grande centre urbaine		Zone urbaine de taille moyenne	
Scénario	Type d'origine	Avec nuitée	D'une journée	Avec nuitée	D'une journée	Avec nuitée	D'une journée	Avec nuitée	D'une journée	Avec nuitée	D'une journée	Avec nuitée	D'une journée
Scénario de faible coordination	Hors corridor + International	0 %	0 %	0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Scénario de faible coordination	Dans le corridor	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Scénario de coordination modérée	Hors corridor + international	0 %	0 %	0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Scénario de coordination modérée	Dans le couloir	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Scénario de coordination forte	Hors corridor + international	1,5 %	1,5 %	1,5	1,5	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %
Scénario de coordination forte	Dans le corridor	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

**Sources :** Élaboré par le CPCS à partir d'une analyse documentaire résumée dans « Que suggèrent les études de cas internationales concernant les impacts du train à grande vitesse sur le tourisme ? »

08

**Annexe C :**  
**Note méthodologique**



# Note méthodologique :

## 1. Activité touristique de référence :

Le nombre de visiteurs (nuitées et excursions d'une journée), la durée des séjours avec nuitée et les dépenses moyennes par voyage pour chaque RMR du corridor Québec-Toronto sont tirés des données d'enquêtes nationales de Statistique Canada : l'Enquête nationale sur les voyages (ENV) de 2023 et l'Enquête sur les voyages des visiteurs (EVV) de 2019. L'analyse prend 2023 comme année de référence ; par conséquent, les données de l'EVV de 2019 sont ajustées à 2023 en fonction des taux de croissance du nombre de visiteurs entre 2019 et 2023<sup>27</sup>. Voir l'annexe A.

**2. Dépenses touristiques :** Les dépenses touristiques de référence sont calculées comme le produit du nombre de visiteurs, de la durée du séjour (pour les voyages avec nuitée) et des dépenses journalières. Les catégories de dépenses touristiques diffèrent entre l'ENV et l'EVV. Ces catégories sont rattachées aux catégories du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Les multiplicateurs d'entrées-sorties de Statistique Canada utilisent également les classifications industrielles du SCIAN. Toutes les données sur les dépenses ont été indexées sur les valeurs de 2025 à l'aide de l'indice des prix à la consommation<sup>28</sup>.

**3. Impact économique :** L'impact économique des dépenses touristiques est estimé à l'aide des multiplicateurs d'entrées-sorties de Statistique Canada pour chaque industrie (tableau 11), qui traduisent les dépenses sectorielles en impacts sur le PIB (valeur ajoutée) et l'emploi (emplois soutenus).

**4. Scénarios de modélisation :** les hypothèses des scénarios (voir l'annexe B) ajustent le nombre de visiteurs, la durée du séjour et les dépenses afin de refléter les changements possibles de la demande touristique selon différents scénarios. Les ajustements sont appliqués séparément selon l'emplacement du corridor (à l'intérieur du corridor ou à l'extérieur), le type de voyage (avec nuitée ou en journée), le motif du voyage (affaires ou loisirs) et la taille du centre urbain (majeur, grand ou moyen, selon les définitions de Statistique Canada). Les dépenses et les retombées économiques sont estimées pour chaque scénario.

**Remarque :** Les touristes « à l'intérieur du corridor » sont définis comme les touristes provenant des RMR situées le long du corridor Québec-Toronto. Les données sur l'origine des touristes n'étant disponibles qu'au niveau provincial, les parts de population ont été utilisées pour estimer le nombre de touristes de l'Ontario et du Québec provenant d'une RMR donnée du corridor.

27 Statistique Canada, Tableau 24-10-0053-01, Voyageurs internationaux entrant au Canada ou y revenant, par type de transport et type de voyageur [[lien](#)]

28 Statistique Canada, Tableau 18-10-0005-01 Indice des prix à la consommation, moyenne annuelle [[lien](#)]

**Tableau 11 :** Multiplicateurs d'entrées-sorties totaux (comprend les retombées économiques directs, indirects et induits)

<b>Secteurs</b>	<b>PIB aux prix du marché (par 1 \$ de production)</b>	<b>Emplois (pour 1 million de dollars de production)</b>
Transport aérien [BS481000]	<b>0,898</b>	<b>6,711</b>
Transport ferroviaire [BS482000]	<b>1,09</b>	<b>4,673</b>
Transport par voie navigable [BS483000]	<b>1,091</b>	<b>8,091</b>
Systèmes de transport urbain [BS485100]	<b>1 697</b>	<b>28,133</b>
Services de taxi et de limousine [BS485300]	<b>0,947</b>	<b>14,144</b>
Autres transports de passagers par voie terrestre et transports touristiques et d'excursion [BS48A000]	<b>1,204</b>	<b>11,251</b>
Location et crédit-bail de matériel automobile [BS532100]	<b>1,056</b>	<b>5,982</b>
Stations-service et distributeurs de carburant [BS457000]	<b>1 117</b>	<b>9 749</b>
Réparation et entretien automobile [BS811100]	<b>1 151</b>	<b>11 931</b>
Hébergement pour voyageurs [BS721100]	<b>1 061</b>	<b>10 343</b>
Restauration et débits de boissons [BS722000]	<b>1 111</b>	<b>17 749</b>
Commerce de détail de produits alimentaires et de boissons [BS445000]	<b>1 286</b>	<b>20,573</b>
Industries des loisirs et des divertissements [BS713A00]	<b>1 161</b>	<b>16,45</b>
Arts du spectacle, sports de spectacle et secteurs connexes, ainsi que les institutions chargées du patrimoine [BS71A000]	<b>1,077</b>	<b>15,016</b>
Arts, divertissements et loisirs [NP710000]	<b>1,2</b>	<b>16,354</b>
Secteur des jeux d'argent [BS713200]	<b>1,088</b>	<b>9,106</b>
Détaillants de vêtements, d'accessoires vestimentaires, de chaussures, de bijoux, de bagages et d'articles en cuir [BS458000]	<b>1 227</b>	<b>13 443</b>
Détaillants de marchandises diverses [BS455000]	<b>1 243</b>	<b>16 297</b>
Détaillants de produits de santé et de soins personnels [BS456000]	<b>1 256</b>	<b>15,208</b>



# **Annexe D :** **Résultats de certains** **scénarios**



**Tableau 12 :** Évolution estimée du nombre de touristes et de la durée moyenne de séjour selon différents scénarios touristiques potentiels.

Régions métropolitaines	Variation du nombre de touristes passant la nuit			Variation du nombre de touristes d'un jour			Variation de la durée moyenne de séjour		
	Faible	Moyenne	Élevé	Faible	Moyenne	Élevé	Faible	Moyen	Élevé
Toronto	1 %	1 %	6 %	1 %	2 %	3 %	0 %	0 %	4 %
Montréal (y compris Laval)	1 %	2 %	7 %	2	4 %	5 %	-1 %	-1 %	4 %
Ottawa-Gatineau	1 %	5 %	8 %	2 %	7 %	9 %	-1 %	0 %	4 %
Québec	1 %	6 %	8 %	2 %	8 %	10 %	1 %	4 %	7 %
Trois-Rivières	0 %	3 %	6 %	0 %	3 %	6 %	0 %	2 %	4 %
Peterborough	0 %	3 %	5 %	0 %	3 %	6 %	0 %	2 %	5 %

**Source :** Analyse du CPCS fondée sur les données de Statistique Canada, Enquête nationale sur les voyages, période de référence 2023 [lien] ; Statistique Canada, Enquête sur les voyages des visiteurs, période de référence 2019 [lien] ; et les hypothèses des scénarios fondées sur des études de cas internationales résumées à l'annexe B. Voir l'annexe C pour la note méthodologique.

**Tableau 13 :** Dépenses touristiques annuelles supplémentaires (en millions de dollars de 2025) selon différents scénarios stratégiques avec le service Alto

RMR	Scénario de faible coordination (en plus du scénario de référence)	Scénario de coordination moyenne (en plus du scénario de faible coordination)	Scénario de coordination élevée (en plus du scénario de coordination moyenne)
Toronto	37 \$	142 \$	1 347 \$
Montréal (y compris Laval)	44 \$	141 \$	728 \$
Ottawa-Gatineau	21 \$	194 \$	352 \$
Québec	50 \$	255 \$	186 \$
Trois-Rivières	0 \$	11 \$	13 \$
Peterborough	0 \$	15 \$	20 \$

**Source :** Analyse du CPCS fondée sur les données de Statistique Canada, Enquête nationale sur les voyages, période de référence 2023 [lien] ; Statistique Canada, Enquête sur les voyages des visiteurs, période de référence 2019 [lien] ; et les hypothèses des scénarios fondées sur des études de cas internationales résumées à l'annexe B. Voir l'annexe C pour la note méthodologique.

**Tableau 14 :** Évolution des dépenses touristiques par rapport au scénario de référence selon différents scénarios de politique touristique et le service Alto, par RMR

RMR	Scénario de faible coordination		Scénario de coordination moyenne		Scénario de coordination élevée	
	Dépenses des entreprises	Dépenses des particuliers	Dépenses des entreprises	Dépenses des particuliers	Dépenses des entreprises	Dépenses des particuliers
Toronto	0 %	1 %	1 %	1 %	11 %	10 %
Montréal (y compris Laval)	-2 %	2 %	3 %	5 %	12 %	11 %
Ottawa-Gatineau	-1 %	1 %	3 %	8 %	13 %	13 %
Québec	-1 %	3 %	9 %	13 %	16 %	18 %
Trois-Rivières	0 %	0 %	3 %	5 %	7 %	9 %
Peterborough	1 %	0 %	3 %	4 %	7 %	9 %

**Sources :** Analyse du CPCS basée sur Statistique Canada, Enquête nationale sur les voyages, période de référence 2023 [lien] ; Statistique Canada, Enquête sur les voyages des visiteurs, période de référence 2019 [lien]. Voir l'annexe C pour la note méthodologique.

**Tableau 15 :** Impact annuel sur le PIB (en millions de dollars de 2025) des dépenses touristiques, par RMR et par scénario

Canada	Toronto	Peterborough	Ottawa-Gatineau	Montréal (y compris Laval)	Trois-Rivières	Québec
Référence (année de référence 2023)	15 756 \$	475 \$	4 945 \$	8 658 \$	318 \$	3 581 \$
Scénario de faible coordination	15 799 \$	475 \$	4 970 \$	8 709	318 \$	3 638 \$
Scénario de coordination moyen	15 957 \$	493 \$	5 184 \$	8 865 \$	330 \$	3 919 \$
Scénario de coordination élevée	17 406 \$	516 \$	5 558 \$	9 652 \$	345 \$	4 122 \$

**Source :** Analyse du CPCS basée sur Statistique Canada, Enquête nationale sur les voyages, période de référence 2023 [lien] ; Statistique Canada, Enquête sur les voyages des visiteurs, période de référence 2019 [lien]. Voir l'annexe C pour la note méthodologique.



Repenser les  
infrastructures.  
Transformer  
le quotidien.

## COORDONNÉES

150, rue Isabella, bureau 701  
Ottawa, ON Canada, K1S 1V7

**Tél. :** +1 (613) 237 2500

**Tél. :** +1 (613) 237 4494

[hello@cpcs.ca](mailto:hello@cpcs.ca)

[www.cpcs.ca/fr/](http://www.cpcs.ca/fr/)