

réaliser un taux de rendement acceptable. En outre, le Comité a appris que des villes plus petites et des régions moins peuplées exerçaient des pressions pour obtenir des services de TGV. De toute évidence, il sera difficile d'un point de vue politique de résister à ces pressions, ce qui signifiera certainement que l'État ou les administrations locales devront payer une partie de l'infrastructure.

Les membres du Comité ont cru constater que le gouvernement français était prêt à consacrer toutes les ressources financières nécessaires à l'établissement d'un réseau de lignes à grande vitesse à l'échelle de la France. Pour sa part, l'Allemagne a déjà investi des milliards de dollars dans une infrastructure de lignes à grande vitesse et elle investira encore davantage afin d'assurer la mise sur pied d'un réseau de lignes à grande vitesse à l'échelle du pays. Bien que le Comité ait été impressionné, il faut comprendre que la géographie de l'Europe (par ex. la proximité des villes d'origine et de destination), la densité plus forte de population et l'encombrement important des autoroutes et des voies aériennes peuvent fort bien justifier cet investissement massif de fonds publics. Ces conditions n'existent pas dans la même mesure au Canada.

En Belgique, le Comité a été informé que des services de TGV seraient mis sur pied afin d'assurer des lignes à grande vitesse entre Londres, Amsterdam, Bruxelles, Paris et Cologne. Le gouvernement versera une importante somme afin d'aider à payer les coûts d'infrastructure qui se chiffreront à quelque trois milliards de dollars. Comme l'a souligné la Société belge des chemins de fer, il faut recourir aux subventions gouvernementales puisque le marché n'est pas assez important pour assurer au réseau de chemin de fer un rendement acceptable. En Suède, le Comité a su que, dans le cadre de la restructuration, le gouvernement a déjà payé et continuera de payer tous les coûts d'amélioration de l'infrastructure afin que le X-2000 offre des services améliorés et élargis.

Malgré le succès qu'a connu la France avec sa première ligne de TGV, le Comité n'a pu que constater qu'en Europe, les gouvernements ont joué et devront continuer de jouer un très grand rôle dans la réalisation des projets de lignes à grande vitesse, tant au niveau des orientations que du soutien financier. Le marché n'offre tout simplement pas un rendement suffisant pour attirer des fonds uniquement du secteur privé. De surcroît, il semble que les gouvernements européens acceptent cette situation et qu'ils sont prêts à donner la priorité aux lignes à grande vitesse, quitte à y consacrer tous les fonds nécessaires, car ils sont confiants de rallier leurs électeurs à la politique adoptée.

C. La concurrence

Dans les quatre pays que le Comité a visités, on a souligné que pour être rentables et concurrencer les autres modes de transport et notamment l'avion, les lignes à grande vitesse doivent atteindre des vitesses qui permettent des temps de déplacement d'environ trois heures sur des distances intermédiaires (400 à 500 kilomètres). Le gouvernement veut que les lignes à grande vitesse des sociétés de chemins de fer soient rentables. Il encourage donc ces dernières à commercialiser leurs services et à livrer une concurrence acharnée aux autres modes de transport. En Europe, cela signifie concurrencer l'avion et l'automobile, puisqu'il n'existe pas comme au Canada un système de transport interurbain par autobus.