

# Rapport d'experts

## Le projet de TGV entre Québec et Toronto : enjeux et recommandations<sup>1</sup>



Jacques Roy  
HEC Montréal

Jean Mercier  
Université Laval

Pierre Fillion  
Université de Waterloo

### Contexte

Depuis l'arrivée au pouvoir du nouveau gouvernement canadien, dans un contexte géopolitique nouveau et dans le cadre d'efforts visant à rationaliser les dépenses publiques, divers projets d'investissement majeurs sont à l'étude, tels qu'une augmentation substantielle des dépenses de défense, la construction d'un éventuel oléoduc est-ouest, l'entretien et le développement des infrastructures publiques et l'amélioration des services ferroviaires de passagers entre Québec et Toronto. Or, le service ferroviaire de passagers entre les deux capitales provinciales est notoirement peu fiable depuis des décennies, les longs retards étant devenus la norme plutôt que l'exception. Cette situation est largement due à la priorité accordée aux trains de marchandises sur le réseau.

Pour répondre à ce besoin, juste avant de quitter le pouvoir, le gouvernement Trudeau sortant a choisi un consortium appelé Cadence, qui a opté pour un projet de train à grande vitesse (TGV) dont le coût est estimé par les observateurs entre 60 milliards et plus de 100 milliards de dollars. Ce choix a été confirmé par le nouveau gouvernement canadien le 11 septembre 2025, lorsque le projet a été inclus dans la liste des projets à accélérer à l'avenir, bien que dans la liste secondaire des projets moins avancés. Au fil des décennies, les projets de TGV précédents ont rapidement été victimes de leur coût élevé et, par conséquent, de leur incompatibilité avec d'autres priorités gouvernementales. **Une autre option est le système ferroviaire à grande fréquence (TGF), qui utilise des voies réservées aux trains de voyageurs, mais principalement dans les emprises existantes, offrant un service plus rapide et plus fiable que le système actuel.** Bien qu'il n'atteigne pas des vitesses record, le TGF desservirait davantage de points le long de la ligne et coûterait environ la moitié du prix d'un système ferroviaire à grande vitesse, avec une réduction substantielle de la probabilité de dépassements de coûts.

### Objectifs

L'objectif principal de ce document est d'identifier certaines des questions clés liées au projet de train à grande vitesse et de proposer des recommandations pour encourager le gouvernement canadien à explorer d'autres options moins coûteuses (telles que le TGF) pour améliorer le service ferroviaire de passagers dans le corridor le plus peuplé du Canada.

<sup>1</sup> Ce rapport a fait l'objet d'une communication lors de la conférence du Groupe de recherche sur les transports du Canada qui s'est tenue à Halifax du 24 au 27 mai 2026.

## Le projet de train à grande vitesse est-il justifié?

Les arguments en faveur du train à grande vitesse (TGV) sont bien connus : « Le Canada est le seul pays du G7 à ne pas disposer d'un réseau ferroviaire à grande vitesse », « Nous avons 30 ans de retard », « Il existe des trains à grande vitesse partout en Europe, alors pourquoi pas ici? », « Le service actuel n'est tout simplement pas assez bon pour les Canadiens ». Le premier argument n'est pas tout à fait exact, car le seul train « rapide » en service aux États-Unis est l'Acela, dont la vitesse maximale est de 240 km/h (bientôt 257 km/h) entre Washington et New York, ce qui correspond à une vitesse moyenne de 140 km/h. C'est loin des trains à grande vitesse européens, qui peuvent atteindre des vitesses moyennes de 240 km/h et une vitesse commerciale maximale de 320 km/h, comme le montre le tableau 1. Il est toutefois vrai que le service actuel de VIA Rail Canada est inacceptable, notamment parce que les trains de passagers doivent souvent céder le passage aux trains de marchandises, ce qui entraîne des retards et un manque de fiabilité. Sans parler des problèmes liés aux nouveaux trains de VIA Rail, qui doivent ralentir avant d'atteindre les passages à niveau conformément aux exigences du CN, ce qui illustre un autre problème lié à la coexistence des trains de passagers et des trains de marchandises.

**Tableau 1 : Temps de déplacement observés avec l'Acela et le TGV**

Liaison	Acela (États-Unis)		TGV (France)	
	Durée	Vitesse moyenne	Durée moyenne	Vitesse moyenne
Washington – New York	2 h 45	140 km/h		
New York – Boston	3 h 40	106 km/h		
Paris - Lyon			2 h 00	233 km/h
Paris - Lille			1 h 12	231 km/h
Paris - Bordeaux			2 h 38	222 km/h

Source : Sites Internet des sociétés de transport

**Il est donc nécessaire d'améliorer le service ferroviaire voyageurs entre Québec et Toronto, qu'il s'agisse de grande vitesse (TGV) ou grande fréquence (TGF).**

## Le projet de train à grande vitesse est-il rentable?

Avant de se lancer dans un nouveau projet, surtout d'une telle ampleur, il faut que sa nécessité et sa rentabilité soient clairement justifiées. Normalement, une analyse avantages-coûts devrait être effectuée afin de définir clairement les avantages escomptés et les coûts d'investissement et d'exploitation d'un système de transport. Cependant, le document produit par Alto, la nouvelle société publique chargée de la réalisation du projet de TGV, est plutôt vague. Les avantages pour les voyageurs résultant des gains de temps, des réductions de GES, des économies en matière d'utilisation de la voiture, de congestion et des accidents sont estimés à environ 48 milliards de dollars sur les 40 ans de durée de vie du projet, ce qui est insuffisant compte tenu des coûts estimés entre 60 et 90 milliards de dollars pour le système ferroviaire à grande vitesse (Alto, 2025). Il est également question de retombées économiques et de gains de productivité pouvant atteindre 35 milliards de dollars par an, mais ceux-ci devraient résulter d'impacts indirects tels que la construction de logements, les effets d'agglomération, etc., qui seraient sans doute obtenus avec d'autres projets d'infrastructure de cette envergure. L'argument d'Alto en faveur du train à grande vitesse repose également sur des projections démographiques et de trafic sur un horizon de 25 à 50 ans. Cependant, de telles projections à long terme sont souvent risquées, comme nous l'avons vu dans d'autres projets tels que l'aéroport de Mirabel. **En bref, à première vue, il semble que les 48 milliards de dollars de bénéfices directs pour les utilisateurs sur 40 ans ne justifient pas le projet de train à grande vitesse.**

## ***Rentabilité du TGV en Europe***

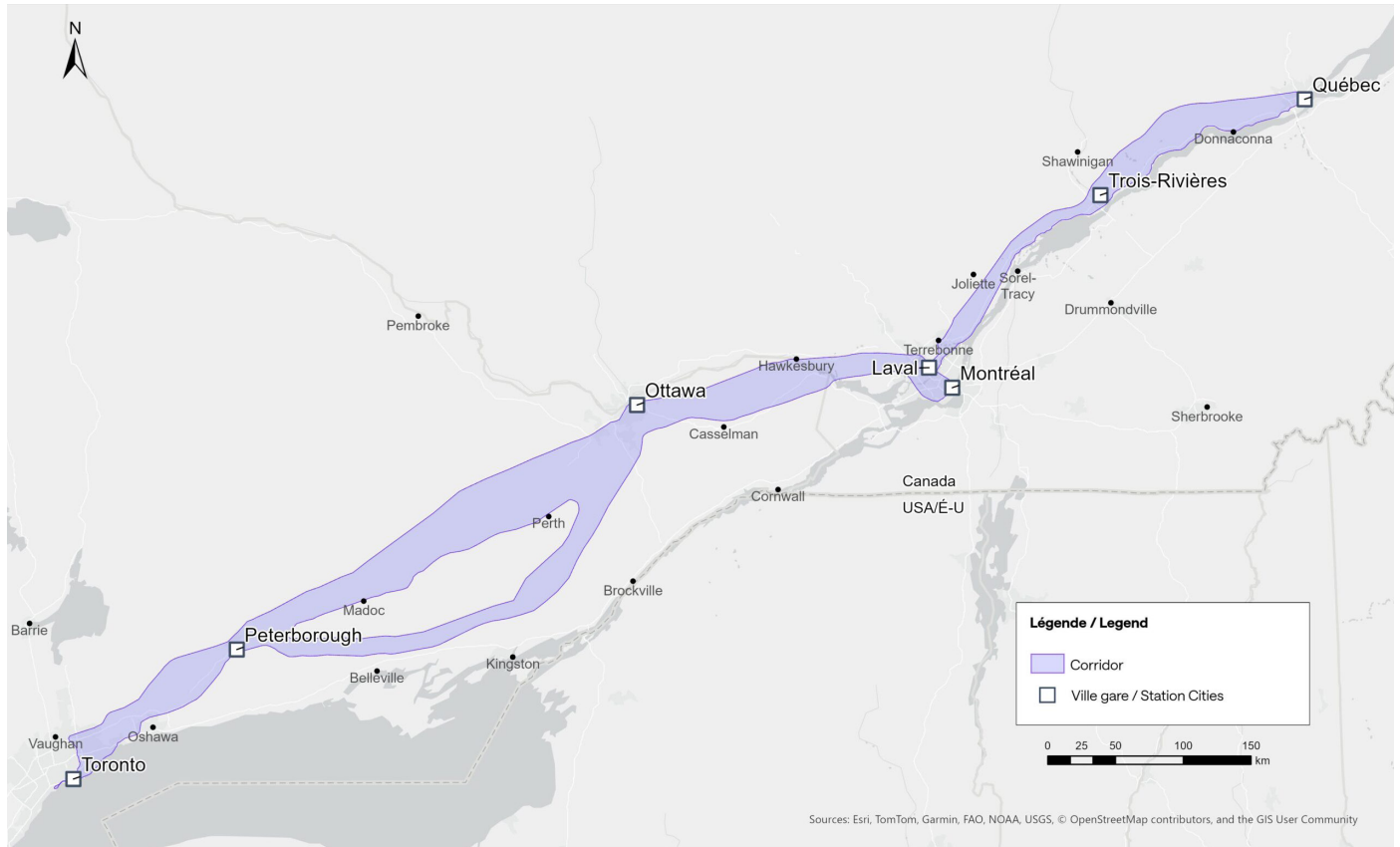
En Europe, certaines lignes à grande vitesse connaissent sans aucun doute un grand succès en termes de fréquentation, en particulier celles reliant les grandes agglomérations telles que Londres, Paris, Bruxelles, Francfort, Rome et Madrid. Mais il n'y a pas de consensus sur la rentabilité de ces lignes. **Un rapport plutôt accablant de la Cour des comptes européenne a déclaré que « la qualité de l'évaluation des besoins réels dans les États membres (en ce qui concerne les projets de TGV) est faible, et la solution alternative consistant à moderniser les lignes conventionnelles existantes n'est souvent pas prise en considération, alors même que les économies réalisées grâce à cette option peuvent être importantes.** La décision de construire des lignes à grande vitesse repose souvent sur des considérations politiques, et les analyses avantages-coûts ne sont généralement pas utilisées comme outil pour soutenir une prise de décision rentable » (Cour des comptes européenne, 2018, p. 8). Il semble que le gouvernement canadien suit une voie similaire en négligeant la solution plus économique proposée par le projet de train à grande fréquence. Dans le résumé du même rapport, les auteurs concluent que « la rentabilité est en jeu, car les lignes à très grande vitesse ne sont pas nécessaires partout, le coût par minute de temps de trajet économisé est très élevé, pouvant atteindre 369 millions d'euros par minute gagnée, et que les vitesses moyennes n'atteignent que 45 % de la capacité maximale, tandis que les dépassements de coûts et les retards de construction sont la norme plutôt que des exceptions » (Cour des comptes européenne, 2018).

Une autre étude conclut que « contrairement aux attentes, les analyses avantages-coûts ex post et ex ante des grandes lignes ferroviaires à grande vitesse (TGV) existantes et prévues en Europe montrent que la plupart des lignes sont sous-performantes sur le plan socio-économique. Si ces performances insuffisantes sont souvent dues à des dépassements de coûts, **le fait est que le TGV nécessite des niveaux de demande (très) élevés pour être économiquement viable** » (Meyer de Freitas et Blum, 2023, p. 1). À cette fin, une autre étude suggère qu'une ligne de TGV devrait idéalement transporter au moins neuf millions de passagers par an pour être rentable, mais cela remonte à près de 20 ans (de Rus et Nash, 2007)! Il faudrait nettement plus de neuf millions de passagers pour couvrir le coût actuel d'une telle infrastructure de TGV.

## ***Connaissions-nous vraiment les coûts associés aux différentes options?***

En termes de coûts, les estimations présentées dans le document Alto sont imprécises, allant de 60 milliards de dollars à 90 milliards de dollars pour une ligne ferroviaire à grande vitesse électrique capable d'atteindre des vitesses supérieures à 300 km/h, nécessitant un tracé rectiligne et des viaducs pour éviter les passages à niveau, ce qui impliquerait des expropriations. Récemment, il a été révélé que le tracé approximatif publié par Alto sur son site Web comprenait des plans pour la construction d'un tunnel sous la rivière des Prairies et le mont Royal pour relier Laval au centre-ville de Montréal, comme le montre la figure 1. **Ce tunnel à lui seul pourrait ajouter plus de 10 milliards de dollars au coût global du projet.**

Figure 1 : Le corridor TGV à l'étude par Alto



Source : Alto (2026) [réinventer-le-voilage-Quebec-Toronto](#)

Le coût de l'autre option, désormais appelée train traditionnel (parfois appelé train à grande fréquence ou TGF), est estimé à environ 45 à 75 milliards de dollars, avec une vitesse maximale limitée à 200 km/h, mais utilisant des voies électrifiées réservées aux trains de voyageurs. Cette estimation semble plutôt élevée si l'on considère qu'elle se situait entre 6 et 12 milliards de dollars en 2021. Il serait très utile d'obtenir une estimation plus précise.

## Qui paiera pour le TGV?

**Avec des coûts de construction avoisinant les 100 milliards de dollars et des coûts d'exploitation encore inconnus, les frais aux usagers ne permettront clairement pas de financer entièrement le projet.** Pour attirer les voyageurs, les tarifs devront être compétitifs, notamment par rapport à d'autres modes de transport comme l'avion. Par exemple, le montant versé à CDPQ Infra pour le nouveau service REM à Montréal est d'environ 0,75 \$ par passager-km. Cela représente 12 \$ pour chaque passager transporté entre la station Dix-30 de la rive sud et le centre-ville de Montréal, tandis que les utilisateurs paient un tarif de 5 \$ pour un aller simple. La différence représente la contribution du gouvernement à ce service. La situation sera probablement semblable pour le TGV, même si d'autres sources de revenus peuvent être générées en attirant des investissements immobiliers autour des futures stations.

## Combien d'usagers peut-on attendre pour le TGV?

Selon le site Web d'Alto, le service TGV pourrait attirer 43 millions de passagers par an d'ici 2084. Ce chiffre est assez élevé si l'on considère les autres estimations publiées au fil des ans. La dernière étude de marché menée par des chercheurs de l'Université McGill prévoit que le nombre de passagers atteindra 8,7 millions en 2035, lorsque le service de TGV entrera en service. Ce chiffre pourrait passer à 9,7 millions d'ici 2050 compte tenu de la croissance démographique prévue (Zhang et al., 2025). **En extrapolant ces chiffres jusqu'en 2084, en utilisant la même croissance démographique, nous obtenons 12,4 millions de passagers en 2084 au lieu des 43 millions revendiqués par Alto.** Il est à espérer que les études en cours menées par l'équipe de spécialistes d'Alto apporteront plus de clarté aux estimations de fréquentation pour les projets de TGV et TGF. L'expérience nous a appris que les enquêtes ont tendance à surestimer la fréquentation lorsqu'il s'agit de traduire les intentions des personnes interrogées en décisions réelles d'utiliser le service de transport proposé. Nous savons que seule une fraction des répondants qui ont l'intention d'utiliser le service l'utiliseront réellement. Ce type de comportement doit être pris en compte lors de la réalisation d'études de marché.

## Combien les utilisateurs potentiels seraient-ils prêts à payer?

Pour répondre à cette question, nous pouvons nous référer à l'étude récente citée ci-dessus, dans laquelle les répondants ont été interrogés sur leur disposition à payer pour le service de TGV sur le corridor Toronto-Québec. Les résultats indiquent que les utilisateurs potentiels seraient prêts à payer environ 20 dollars de plus pour le service de TGV par rapport au tarif actuel de VIA Rail (Zhang et al., 2025). Ainsi, même si les utilisateurs potentiels vivant dans le corridor TGV proposé semblent être assez enthousiastes à l'égard du projet de train à grande vitesse, leur volonté de payer relativement faible semble indiquer qu'ils ne le perçoivent pas comme une proposition à forte valeur ajoutée.

## La vitesse du train est-elle le critère le plus important?

Dans la mesure où la durée du trajet en train est compétitive par rapport à celle en voiture, **les voyageurs seront sans doute plus préoccupés par la ponctualité, le confort général et la fréquence du service que par la très grande vitesse.** L'option de la grande vitesse a certainement une aura futuriste associée au gain de temps de trajet. Comme le gain de temps est l'élément crucial du train à grande vitesse, **il peut être pertinent de se demander si la recherche de l'accélération à tout prix est vraiment en phase avec notre époque et socialement souhaitable** (Rosa, 2015). Dans un contexte de communications électroniques et instantanées, qui se sont considérablement développées au cours des dernières décennies, notre environnement socioculturel évolue en permanence et affecte notre perception du temps et de l'espace. Dans ce contexte, la différence de gain de temps entre le train à grande vitesse et le train à grande fréquence n'est que marginale, car les deux peuvent sembler assez lents par rapport à ce qui est disponible en utilisant ce qui est devenu des moyens de communication ordinaires (McLuhan, 1996).

En effet, depuis l'avènement de la technologie ferroviaire à grande vitesse, les progrès réalisés dans notre environnement d'information et de communication ont rendu le temps de trajet plus productif et même agréable. Pour la plupart d'entre nous, la nécessité de se précipiter à la prochaine réunion (dans une autre ville) n'est plus aussi pressante qu'auparavant. Ces circonstances diminuent l'incitation à dépenser des sommes considérables pour réduire ce qui ne serait qu'une partie limitée de la durée d'un voyage. Le tableau 2 montre les différences en minutes entre les principaux points entre Québec et Toronto pour trois scénarios : la situation actuelle, le train à haute fréquence (TGF) et le train à grande vitesse (TGV). Le tableau montre que pour les trajets plus courts, tels que ceux reliant Montréal à Québec et Ottawa, **les temps de trajet estimés avec le nouveau train traditionnel (TGF) ne sont que de 19 à 25 minutes plus longs qu'avec l'option TGV, tout en restant compétitifs par rapport à la voiture.** On pourrait donc s'attendre à ce qu'un TGF puisse attirer de nombreux automobilistes, même dans une version conventionnelle sans électrification, à l'instar des trains de banlieue qui permettent un transfert modal de la voiture vers les transports publics, ce qui est l'un des objectifs souhaités. Comme nous aimons nous comparer à l'Europe, il est important de noter qu'il n'y a pas seulement des trains à grande vitesse sur le vieux continent, mais aussi tout un réseau de trains régionaux qui transportent un très grand nombre de passagers à des vitesses comparables à celles prévues pour le TGV.

**Tableau 2 : Temps de trajet prévus sur le corridor Québec-Toronto.**

Lien	Voyage actuel		Train à grande fréquence (TGF)		Train à grande vitesse (TGV)	
	Durée	Vitesse moyenne	Durée estimée	Vitesse moyenne	Durée estimée	Vitesse moyenne
Montréal - Québec	3 h 17	82 km/h	1 h 54	142 km/h	1 h 29	182 km/h
Montréal - Ottawa	1 h 59	97 km/h	1 h 17	151 km/h	0 h 58	201 km/h
Montréal - Toronto	5 h 30	109 km/h	4 h 09	144 km/h	3 h 07	192 km/h
Ottawa - Toronto	4 h 26	91 km/h	2 h 52	141 km/h	2 h 09	187 km/h

Source : <https://altotrain.ca/fr/>

Pour les voyageurs d'affaires entre Montréal et Toronto, le train à grande vitesse est certainement plus attrayant, même si la durée estimée du trajet, soit 3 heures et 7 minutes, aurait du mal à rivaliser avec le transport aérien, en particulier le futur service de Porter entre l'aéroport de Saint-Hubert et les aéroports Pearson ou Billy Bishop de Toronto. Nous savons également que les trains à grande vitesse européens sont plus attractifs lorsque la durée du trajet est proche de 2 heures. De plus, les temps de trajet du train à grande vitesse indiqués dans le tableau 1 ne semblent pas tenir compte du temps nécessaire pour un arrêt à Ottawa, ce qui augmentera la durée totale du trajet. Pour relier Montréal et Toronto en moins de deux heures et ainsi attirer la majorité des voyageurs aériens, il faudrait des trains plus modernes. Il faudrait adopter des technologies telles que les trains à sustentation magnétique japonais, qui atteignent une vitesse maximale de 500 km/h.

**La question principale est la suivante : combien sommes-nous prêts à payer en plus pour le temps gagné en optant pour le projet ferroviaire à grande vitesse le plus coûteux? Combien sommes-nous prêts à payer pour chaque minute gagnée?** Nous avons vu qu'en Europe, le coût par minute gagnée pourrait atteindre 369 millions d'euros en 2018. Cela coûtera tout autant, et probablement plus, avec le train à grande vitesse proposé par Alto. **Nous pensons que l'option à grande fréquence, le TGF, a été prématurément écartée alors qu'elle pourrait améliorer considérablement le service aux passagers entre Québec et Toronto et ce, à un coût bien moindre.**

## Quels sont les risques associés au tracé du train à grande vitesse?

### *Retards et dépassements de coûts dus notamment à l'expropriation*

Pour atteindre son objectif de grande vitesse, le projet de TGV implique des dépenses considérables pour préparer le terrain pour un passage sûr et rapide le long du corridor, comme la construction de viaducs, la conception de trajectoires pour réduire les courbes, et les coûts d'expropriation associés. Sur ce dernier point, les questions liées à l'expropriation ne doivent pas être sous-estimées, comme nous l'avons vu avec le développement d'une simple voie de contournement à Lac-Mégantic, qui n'est toujours pas achevée 12 ans après le tragique accident qui a dévasté la communauté. En plus, ce type de projet en Amérique du Nord a entraîné des dépassements de coûts importants, plus qu'en Europe. L'exemple le plus récent est celui du projet de train à grande vitesse en Californie, dont le dernier coût estimé s'élève à 135 milliards de dollars américains, alors que nous apprenons que le gouvernement américain a mis fin au financement de ce projet.

Les retards et les dépassements de coûts dans les projets de transport en commun ne sont pas propres au Québec ou au Canada. Il s'agit plutôt d'une tendance observée dans le monde entier. La référence en la matière est sans aucun doute la base de données développée par une équipe de chercheurs de l'université d'Oxford sous la direction du professeur Bent Flyvbjerg. Dans son récent ouvrage, nous apprenons que les projets étudiés ont connu des dépassements de coûts dans la majorité des cas (52,5 %), que seulement 8,5 % des projets ont respecté à la fois le budget et le calendrier, et qu'une très faible proportion (0,5 %) a réussi à atteindre ses objectifs initiaux tout en respectant le budget et le calendrier. Les auteurs brossent donc un tableau plutôt sombre. **Plus précisément, pour les trains et les tunnels, 28 % des projets ont connu des dépassements de coûts de 50 % ou plus, et le dépassement moyen a dépassé 100 % dans les deux cas.** (Flyvbjerg et Gardner, 2023)

## ***Problèmes liés à la desserte des centres-villes***

Parmi les autres questions liées au tracé, l'accès au centre-ville de Montréal et de Toronto devra être abordé. Comment la future gare de Laval sera-t-elle reliée à la gare de Montréal? La montagne sera-t-elle contournée ou un nouveau tunnel sera-t-il creusé sous le mont Royal, comme le montre la figure 1? Existe-t-il des projets visant à relier les aéroports de Montréal et de Toronto? Si oui, quels sont les défis pour le développement de gares ferroviaires à grande vitesse à ces endroits? Toutes ces questions sont plus préoccupantes dans le cas d'un train à grande vitesse que dans celui d'une option ferroviaire plus conventionnelle. Le choix de l'emplacement des gares ferroviaires (centre-ville ou périphérie) est une décision cruciale à prendre dès le début lors de la planification d'un projet de train à grande vitesse, selon une étude récente de l'Université de Toronto (Smith et Terplan, 2025).

Compte tenu du coût élevé des infrastructures nécessaires pour atteindre les centres-villes, qu'il s'agisse de tunnels ou de voies surélevées, et pour protéger les quartiers voisins du bruit des trains à grande vitesse, il serait tentant de considérer des terminaux de TGV autres que les gares ferroviaires principales existantes. Cette question est particulièrement pertinente pour Toronto et Montréal, notamment en ce qui concerne le rôle qui sera attribué à la gare Union à Toronto et à la gare Centrale à Montréal. Il serait plus économique d'opter pour un terminal moins central combinant un vaste espace de stationnement avec connexion à une station de métro ou à un autre centre de transport en commun. Mais une telle solution irait à l'encontre d'un principal argument avancé pour soutenir l'option du TGV : la réduction des temps de trajet entre les centres-villes. Les passagers du centre-ville seraient obligés de prendre le métro ou de conduire pour atteindre le terminal TGV, perdant ainsi un temps précieux dans ce trajet. S'ils étaient situés au centre-ville, les terminaux TGV seraient le point central de tous les réseaux de transport en commun et seraient entourés de la plus grande concentration d'activités de la région métropolitaine, y compris ses plus fortes densités résidentielles. Les terminaux du TGV pourraient être intégrés aux principales gares ferroviaires ou être situés à proximité de celles-ci, avec un accès facile, afin d'assurer les correspondances avec les autres trains interurbains, les trains de banlieue et les réseaux de métro (Smith et Terplan, 2025). Ces avantages liés au centre-ville amélioreraient la compétitivité du TGV par rapport au transport aérien, en lui donnant un accès facile à un vaste marché de clients potentiels pour lesquels les gares ferroviaires du centre-ville sont plus accessibles que les aéroports.

Si les terminaux du centre-ville peuvent être essentiels à la proposition de TGV, ils sont susceptibles d'impliquer des dépenses et des choix difficiles. Si le TGV de Toronto arrive par l'est, il faudra probablement construire des voies surélevées sur le corridor ferroviaire CN/GO existant. Les coûts d'accès au centre-ville seraient encore plus élevés à Montréal où il faudra trouver des corridors qui limiteront l'impact du bruit sur les quartiers avoisinants à Laval et sur l'île de Montréal entre Rivière-des-Prairies et le mont Royal, où un nouveau tunnel devra être creusé (Alto, 2026). Autrement, l'implantation d'une gare de TGV en dehors du centre-ville pourrait faciliter l'accès pour les voyageurs d'affaires vivant en banlieue, comme dans l'ouest de l'île de Montréal, pour se rendre à la gare le matin si celle-ci était située à l'ouest de la ville. À cet égard, une récente étude de marché révèle que les personnes interrogées dans le cadre d'une enquête « manifestent une préférence similaire pour que les gares TGV soient situées dans le centre-ville ou à proximité des principaux pôles de transport en commun » (Zhang et al., 2025, p. 8).

## **Conditions météorologiques au Canada**

Il existe sans doute d'autres risques à prendre en compte, tels que les conditions météorologiques difficiles dans le corridor entre Québec et Toronto. À cet effet, on peut citer les difficultés récemment rencontrées par le REM à Montréal. De plus, il n'y a toujours pas de trains à grande vitesse circulant à 300 km/h en Scandinavie. Les trains à grande vitesse atteignent une vitesse maximale de 200 km/h, soit la même que celle prévue pour le TGF.

## **Questions liées à l'environnement et au transport intermodal de marchandises**

### ***Le projet de train à grande vitesse est-il le meilleur choix pour l'environnement?***

D'un point de vue environnemental, les futurs trains de voyageurs (TGV et TGF) réduiraient le nombre de voitures sur les routes, tandis que le TGV pourrait également attirer certains voyageurs qui utilisent actuellement le transport aérien. Cependant, en termes de volume, le transport aérien est moins polluant que le transport routier. Cela est particulièrement vrai pour les camions lourds, qui méritent probablement plus d'attention (et d'investissements) que le TGV afin de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre dans le corridor entre Québec et Toronto. En ce sens, l'électrification du transport des marchandises serait une priorité plus urgente que le transfert des passagers de l'avion au train. En outre, les réductions de GES associées au projet de train à grande vitesse ont été estimées dans le document d'Alto à 7,2 milliards de dollars et sont déjà incluses dans les avantages totaux du projet, qui s'élèvent à environ 48 milliards de dollars sur la durée de vie de 40 ans du projet. Il va sans dire que ces bénéfices ne sont pas suffisants pour justifier le coût élevé du projet de train à grande vitesse.

### ***Le TGV ou le TGF pourrait-il être utilisé pour le transport de colis?***

C'est déjà le cas en France, où les colis sont transportés dans des compartiments de la locomotive afin de ne pas occuper l'espace réservé aux passagers. Dans le cas du TGF, on peut imaginer que des voitures entières pourraient être dédiées au transport de colis urgents, en particulier la nuit, lorsque le service aux passagers est réduit ou peu fréquent. Cela générerait des revenus supplémentaires et réduirait le nombre de camions sur les routes, car le TGF serait moins coûteux à exploiter que le TGV. Cependant, la priorité devrait toujours être donnée aux passagers.

De plus, en transférant le trafic passagers vers de nouvelles voies dédiées, on libère de la capacité sur les voies ferrées actuelles, ce qui pourrait permettre de développer des services intermodaux consistant à transporter des semi-remorques sur des wagons plats selon des horaires réguliers. Cela serait particulièrement intéressant pour les entreprises de camionnage qui doivent déplacer des semi-remorques vides dans le corridor entre Québec et Toronto.

## Recommandations

En annonçant « le plus grand projet d'infrastructure de l'histoire du Canada », l'ancien premier ministre Justin Trudeau a chargé le consortium Cadence de concevoir, construire et exploiter le projet de train à grande vitesse « Alto » entre Québec et Toronto. **La phase de planification du mandat sera réalisée au cours des prochaines années pour un coût estimé à 3,9 milliards de dollars. Étant donné que les fonds publics doivent être dépensés avec des objectifs clairs et de la manière la plus efficace possible, il serait approprié de reconsidérer le choix d'un projet de train à grande vitesse (TGV) plutôt que l'option du train à haute fréquence (TGF). Plus précisément, il serait utile, voire nécessaire, de procéder à une analyse comparative détaillée des coûts et des avantages des deux options.** Une telle analyse pourrait inclure des simulations, des techniques de choix modal et des méthodologies avancées d'étude de marché.

Nous reconnaissons que le service actuel de VIA Rail entre Québec et Toronto n'est pas satisfaisant et que le statu quo n'est pas viable. Mais il est fort possible que le fait de s'en tenir à tout prix au TGV conduise à l'abandon du projet en raison de dépenses d'investissement excessives. **En 1995, une option ferroviaire moins coûteuse a été rejetée avec l'attitude « c'est le train à grande vitesse ou rien! ». Eh bien, c'est ce que nous avons eu pendant 30 ans : rien!**

Si l'objectif est d'améliorer le service ferroviaire actuel, le coût et les risques associés au projet de train à grande vitesse compromettent cet objectif. De plus, les longs retards qui accompagneront l'option du TGV signifient que **les passagers devront attendre encore 15 ans ou plus avant que le réseau soit achevé, contre une période beaucoup plus courte de 5 ans avec le TGF.** Dans le contexte actuel des finances publiques, la nécessité de maintenir les actifs publics (métros, aqueducs, hôpitaux et écoles) et l'incertitude de nos relations commerciales avec les États-Unis, il serait plus sage et pragmatique d'évaluer soigneusement l'option efficace, fiable et moins coûteuse représentée par le TGF.

Enfin, nous suggérons de renommer l'option TGF afin de mettre davantage l'accent sur sa compétitivité. Nous pourrions peut-être l'appeler *Via + : des voies dédiées pour la fiabilité, une vitesse améliorée, une fréquence plus grande, livrée plus rapidement.* *Via +* pourrait même être considéré comme un train à grande vitesse, car il atteindrait des vitesses maximales de 200 km/h et plus.

## À propos des auteurs

### Jacques Roy

Jacques Roy est professeur émérite au département de gestion des opérations et de la logistique à HEC Montréal. Jusqu'en 2025, il était professeur titulaire et directeur du groupe de recherche Chaîne sur l'intégration et l'environnement de la chaîne d'approvisionnement ainsi que directeur du Carrefour logistique, un forum regroupant des cadres supérieurs de l'industrie et des spécialistes de la logistique à HEC Montréal. Le professeur Roy est un spécialiste reconnu dans les domaines de la logistique et de la gestion du transport. Il possède plusieurs années d'expérience en tant que conseiller en gestion auprès d'importantes corporations canadiennes ainsi que différents ministères, incluant Transports Canada, Industrie Canada et le ministère des Transports du Québec. Il a dirigé de nombreuses études et est l'auteur d'une centaine d'ouvrages et articles sur ces sujets.

### Pierre Filion

Pierre Filion est professeur émérite à l'École d'urbanisme de l'Université de Waterloo et Fellow de l'Institut canadien des urbanistes. Ses domaines de recherche comprennent la planification à l'échelle métropolitaine, les centres-villes et les centres suburbains, les infrastructures ainsi que les formes émergentes de développement urbain. Il a codirigé les ouvrages *Critical Perspectives on Suburban Infrastructures* (University of Toronto Press, 2019), *Cities at Risk* (Routledge, 2015), cinq éditions de *Canadian Cities in Transition* (Oxford University Press), ainsi que *Global Reflections on COVID-19 and Urban Inequalities* (Policy Press, 2021). Il a publié près de 200 articles et chapitres d'ouvrages. Pierre Filion a été vice-président du Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier de la Commission de la capitale nationale, membre du groupe d'experts de la zone centrale ayant contribué à l'élaboration du Plan de croissance du gouvernement de l'Ontario, ainsi que membre du Comité consultatif scientifique de la Commission mixte internationale sur les Grands Lacs.

### Jean Mercier

Jean Mercier est maintenant professeur associé (retraité) du département de science politique et membre émérite du Centre de recherche en aménagement et développement de l'Université Laval. Ses enseignements et sa recherche concernent l'administration publique et les politiques environnementales. Il a été consulté par diverses entités gouvernementales, dont des comités parlementaires de l'Assemblée nationale du Québec et de la Chambre des Communes du Canada. Il a été détenteur de la Chaire Vergniaud de la gouvernance territoriale de l'Institut d'études politiques de l'Université de Bordeaux en 2009. Il a aussi été professeur invité à l'Institut de diplomatie de la Chine, en plus d'autres invitations comme professeur invité en Amérique et en Europe. Il a écrit six livres et a publié dans une cinquantaine de revues au Canada et à l'étranger, dont *Transport Policy*, *Urban Studies* ainsi que dans *Public Administration Review*.

## Références

Alto (2025), *Fast Forward: Shaping Canada's Future with a High-Speed Rail Network*, mars.

<https://www.altotrain.ca/sites/default/files/2025-05/alto-explanatory-document.pdf>

Alto (2026), *Reinventing Travel Between Toronto and Quebec City*.

<https://en.consultation.altotrain.ca/reinventing-travel-between-toronto-and-quebec-city>

de Rus, Ginés and Nash, Chris (2007), *In what circumstances is investment in High-Speed Rail worthwhile?*

Working Paper No. 590. Institute of Transport Studies, Leeds, UK.

European Court of Auditors (2018), "A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork", Special report no. 19.

Flyvbjerg, B. and D. Gardner (2023). "How Big Things Get Done: The Surprising Factors That Determine the Fate of Every Project, from Home Renovations to Space Exploration and Everything In Between", Penguin Random House Canada.

Meyer de Freitas, L. and S. Blum (2023), "High-speed rail in Europe - A review of ex-post evaluations and implications for future network expansion", Report 2013-1, ETH Zürich.

Nevitt, B. (1996), *Who was Marshall McLuhan?* Toronto, Stoddart Publications.

Rosa, H. (2015), *Social Acceleration: A New Theory of Modernity*. New York, Columbia University Press.

Smith, K. E. and E. Terplan (2025), "Keeping high-speed rail on track: Learning from other North American projects", School of Cities, University of Toronto, June 6.

Zhang, B., Negm, H., and El-Geneidy, A. (2025). "High-Speed Rail in Canada: Insights from a corridor-wide survey and a financial analysis". Transportation Research at McGill, McGill University, Canada.