



Études de la Colline

Regards approfondis sur des questions canadiennes

VIA RAIL : SON PASSÉ, SON PRÉSENT ET LE PROJET DE TRAIN À GRANDE VITESSE

Publication n° 2025-14-F

Le 4 février 2026

Geneviève Gosselin, Sarah Houle et Dillan Theckedath

Recherche et éducation

ATTRIBUTION

Le 4 février 2026 Geneviève Gosselin, Sarah Houle et Dillan Theckedath

À PROPOS DE CETTE PUBLICATION

Les Études de la Colline de la Bibliothèque du Parlement sont des analyses approfondies de questions stratégiques. Elles offrent un contexte historique, des renseignements à jour et des références, et traitent souvent des questions avant même qu'elles ne deviennent d'actualité. Les Études de la Colline sont préparées par Recherche et éducation, qui effectue des recherches pour les parlementaires, les comités du Sénat et de la Chambre des communes ainsi que les associations parlementaires, et leur fournit de l'information et des analyses, de façon objective et impartiale.

© Bibliothèque du Parlement, Ottawa, Canada, 2026

VIA Rail : son passé, son présent et le projet de train à grande vitesse
(Études de la Colline)

Publication n° 2025-14-F

This publication is also available in English.

TABLE DES MATIÈRES

	RÉSUMÉ	
1	INTRODUCTION.....	1
2	GOVERNANCE ET MANDAT DE VIA RAIL CANADA INC.....	1
3	ANALYSE DE LA PERFORMANCE DE VIA RAIL CANADA INC.....	2
3.1	Ponctualité	4
3.2	Financement fédéral	4
3.3	Achalandage	5
4	PROJET DE TRAIN À GRANDE VITESSE ENTRE QUÉBEC ET TORONTO	6
4.1	Lancement du projet	6
4.2	Aperçu du projet proposé.....	8
4.2.1	Tracé de la voie.....	8
4.2.2	Consultation des peuples autochtones	10
4.2.3	Choix du type de transport ferroviaire	11
4.2.3.1	Train à grande fréquence	11
4.2.3.2	Train à grande vitesse.....	12
4.2.3.3	Tendances mondiales	12
4.2.4	Coût	13
4.2.5	Modèle de gouvernance.....	14
4.2.6	Accessibilité	16
4.2.7	Résultats prévus	17
5	CONCLUSION	18



RÉSUMÉ

Depuis plusieurs décennies, la société d'État VIA Rail Canada Inc. (VIA Rail) créée en 1977, dispose d'une marge de manœuvre limitée pour améliorer ses services, car ses trains circulent en majorité sur des voies partagées avec des trains de marchandises. VIA Rail dépend largement des fonds du gouvernement du Canada pour financer ses opérations. Depuis sa création, elle n'a jamais réussi à atteindre l'autonomie financière ni à devenir rentable.

Le 19 février 2025, le gouvernement fédéral a annoncé le lancement d'un projet de train à grande vitesse (TGV) entre Québec et Toronto avec des arrêts prévus dans les villes de Québec, Trois-Rivières, Laval, Montréal, Ottawa, Peterborough et Toronto. Le TGV circulera sur environ 1 000 kilomètres de voies électrifiées et principalement réservées au transport de passagers. Ce projet devra se conformer à diverses exigences réglementaires, notamment en matière d'environnement, de sécurité et d'accessibilité, et sera réalisé après consultation des collectivités et des peuples autochtones concernés.

Le projet de TGV sera réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé entre la société d'État Alto, créée en 2022 initialement sous le nom de VIA HFR – VIA TGF Inc., et le groupe Cadence, qui a été choisi comme partenaire privé en février 2025. Le projet se trouve actuellement en phase de développement et plusieurs de ses éléments, tels que le tracé final, la fréquence des départs, le coût et l'échéance de la mise en service, devraient être connus à la fin de cette phase. Cela dit, en décembre 2025, le gouvernement fédéral a annoncé que la construction du segment Montréal-Ottawa devrait commencer en 2029.

Le Canada ne dispose pas pour le moment de lignes de TGV, mais celles-ci ont gagné en popularité au cours des dernières décennies, en particulier en Europe et en Asie. Le TGV est plus coûteux à construire qu'un train traditionnel, car ce type de ligne ferroviaire nécessite des aménagements supplémentaires pour que les trains puissent atteindre de hautes vitesses de pointe (environ 300 km/h). Alto a indiqué que les « hypothèses de travail préliminaires » suggèrent que le coût pour la construction du projet pourrait se situer entre 60 et 90 milliards de dollars. L'estimation des coûts sera ajustée progressivement à mesure que les dépenses liées à l'acquisition de terrains, à la construction des infrastructures de soutien et à la structure ferroviaire elle-même seront précisées.

Pour que le projet de TGV entre Québec et Toronto soit autonome sur le plan financier, il faudra que les voyageurs adoptent le TGV pour leurs déplacements interurbains le long du corridor. Alto avance qu'avec le TGV, la demande annuelle de voyages pourrait atteindre 24 millions de voyages interurbains dans le corridor d'ici 2055 et jusqu'à 43 millions d'ici 2084, une augmentation significative par rapport à la moyenne de 4,5 millions pour l'ensemble du réseau de VIA Rail en 48 années d'existence.

VIA RAIL : SON PASSÉ, SON PRÉSENT ET LE PROJET DE TRAIN À GRANDE VITESSE

1 INTRODUCTION

Depuis sa fondation en 1977, la société d'État VIA Rail Canada Inc. (VIA Rail) offre des services de transport ferroviaire de passagers sur divers trajets à travers le Canada. Son corridor le plus fréquenté est celui reliant Québec à Windsor. Depuis des décennies, VIA Rail peine à maintenir l'achalandage sur son réseau et sa ponctualité fait régulièrement l'objet de critiques dans les médias. Puisque la majorité de ses trains circulent sur des voies partagées avec des trains de marchandises, congestion et retards sont monnaie courante et VIA Rail dispose de peu de marge de manœuvre pour augmenter et améliorer ses services.

Afin de surmonter ces défis et les contraintes de son environnement d'exploitation actuel dans son corridor le plus achalandé, VIA Rail a proposé au gouvernement du Canada en 2016 un projet de train à grande fréquence (TGF) entre Québec et Toronto, qui serait construit sur des voies réservées¹. Cependant, le 19 février 2025, le gouvernement du Canada a annoncé sa décision d'opter à la place pour un train à grande vitesse (TGV)².

La présente étude traite d'abord du mandat de VIA Rail et propose une analyse de sa performance en fonction de critères sélectionnés. Elle décrit ensuite brièvement le projet de TGV entre Québec et Toronto à la lumière des informations disponibles au moment de la rédaction.

2 GOUVERNANCE ET MANDAT DE VIA RAIL CANADA INC.³

La société VIA Rail a été créée par décret, mais aucune loi habilitante distincte n'en définit explicitement le mandat, les pouvoirs de gouvernance ou les responsabilités⁴. Une série de règlements administratifs (pris en application de la *Loi sur les transports au Canada*) établit toutefois les règles régissant notamment l'émission des billets et le comportement des voyageurs⁵.

VIA Rail est désignée comme société d'État mère à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Son autonomie opérationnelle et son pouvoir d'emprunt sont donc limités⁶, ce qui signifie qu'elle dépend des crédits parlementaires annuels pour résorber tout déficit d'exploitation encouru dans le cadre de la prestation de services ferroviaires voyageurs prescrits par le gouvernement fédéral. Aucune disposition législative précise ni aucun engagement des autorités fédérales ne lui assure un financement annuel stable et prévisible.

Bien que sans mandat législatif, VIA Rail a pour mission de fournir des services ferroviaires à longueur d'année aux Canadiens et Canadiennes des petites comme des grandes localités. Trois types de services lui permettent de s'acquitter de cette mission :

- le service ferroviaire interurbain qui se concentre surtout dans le corridor Québec-Windsor (il représentait 95 % de l'ensemble du transport ferroviaire de voyageurs en 2024, par rapport à 91 % en 2010)⁷;
- le service de liaisons longues distances assuré par des trains transcontinentaux sur la côte est et sur la côte ouest du Canada, qui servent les voyageurs locaux et soutiennent l'industrie touristique;
- la desserte à longueur d'année d'un certain nombre de localités éloignées qui peuvent ne pas disposer d'autres moyens de transport fiables (c'est-à-dire où la construction de routes est hors de question)⁸.

VIA Rail a deux sources de revenus : la vente de billets pour le transport de passagers et les crédits parlementaires. La dépendance de la société à ces derniers fait en sorte que ses activités sont influencées non seulement par des considérations d'ordre commercial, mais aussi par les décisions politiques du gouvernement.

3 ANALYSE DE LA PERFORMANCE DE VIA RAIL CANADA INC.⁹

Certains indicateurs financiers clés et certaines statistiques d'exploitation clés, présentés respectivement dans le tableau 1 et le tableau 2 ci-après, ont été retenus pour effectuer une analyse de la performance de VIA Rail entre 2019 et 2024. Les tendances suivantes ressortent de cette analyse :

- L'achalandage et les revenus tirés du transport de voyageurs suivent la même courbe. Celle-ci a connu un déclin abrupt après 2019 pendant le pire de la pandémie mondiale de COVID (2020 et 2021), puis une hausse notable en 2022, qui s'est poursuivie jusqu'en 2024.
- De même, le transport de voyageurs, tant en termes de nombre total de passagers transportés que de nombre total de voyageurs-milles (distance totale parcourue par les passagers), s'est effondré pendant les années de pandémie et est reparti à la hausse à partir de 2022, hausse qui s'est poursuivie de façon continue jusqu'en 2024 (sans pour autant revenir aux niveaux d'avant la pandémie).
- La proportion des dépenses totales par rapport aux revenus totaux a varié considérablement sur la période. Cette proportion était de 200 % en 2019, puis elle a plus que triplé pour passer à 697 % en 2020. Elle a brusquement chuté en 2021 (468 %) et a continué à diminuer au cours des années suivantes pour arriver à 212 % en 2024.

Outre les fluctuations notables associées aux années de pandémie, il ressort également du tableau 1 que, sur la période de six ans allant de 2019 à 2024, les revenus et les dépenses restent relativement constants. Seule la hausse des divers postes de dépenses d'exploitation en 2023 (p. ex. coût des fournitures à bord des trains, honoraires professionnels, services techniques, amortissement, pertes sur cessions d'immobilisation corporelles et incorporelles) fait exception. À eux seuls, ces quatre postes représentent 33,5 des 120,7 millions de dollars de dépenses supplémentaires par rapport à l'année précédente (2022).

Tableau 1 – Indicateurs financiers clés choisis pour VIA Rail Canada Inc., de 2019 à 2024 (en milliers de dollars)

Indicateurs financiers	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Revenus – Voyageurs	452 735	409 647	316 994	118 173	76 662	387 443
Revenus – Autres	25 248	22 283	17 166	15 283	15 976	23 031
Revenus totaux	477 983	431 930	334 160	133 456	92 638	410 474
Dépenses – Rémunération et avantages sociaux	394 415	367 953	339 490	273 347	281 917	340 801
Dépenses – Exploitation des trains et carburant	194 651	181 534	162 043	90 274	69 918	149 842
Dépenses – Gares et autres biens	50 905	47 819	41 079	42 248	39 409	39 159
Dépenses – Autres	374 174	346 816	280 778	219 098	254 386	289 995
Dépenses totales	1 014 145	944 122	823 390	624 967	645 630	819 797
<i>Dépenses totales en pourcentage des revenus totaux</i>	212 %	219 %	246 %	468 %	697 %	200 %
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	(536 162)	(512 192)	(489 230)	(491 511)	(552 992)	(409 323)
Financement du gouvernement du Canada	385 235	381 791	354 307	370 521	415 834	280 743
Revenu net/(Perte nette)	52	(9 055)	(15 241)	(26 289)	(15 969)	(10 889)

Sources : Tableau préparé par la Bibliothèque du Parlement d'après les données tirées de VIA Rail Canada Inc., [Rapport annuel 2024](#), p. 81; et VIA Rail Canada Inc., « [Rapports annuels](#) » (de 2019 à 2023), *Consultez nos rapports d'activités et de services.*

**Tableau 2 – Statistiques d’exploitation clés choisies
pour VIA Rail Canada Inc., de 2019 à 2024**

Statistiques d’exploitation	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Nombre total de voyageurs-milles (en millions)	967	910	749	327	227	1 055
Nombre total de voyageurs (en milliers)	4 389	4 117	3 302	1 512	1 147	5 008
Ponctualité (%)	51	59	57	72	71	68

Sources : Tableau préparé par la Bibliothèque du Parlement d’après les données tirées de VIA Rail Canada Inc., [Rapport annuel 2024](#), p. 30; et VIA Rail Canada Inc., [Rapport annuel 2019](#), p. 8.

3.1 PONCTUALITÉ

Le tableau 2 montre que le taux de ponctualité de VIA Rail a augmenté pendant les années de pandémie (2020 et 2021) avant de chuter et d’atteindre en 2024 son taux le plus bas des six dernières années. Le taux moyen de ponctualité de VIA Rail entre 2019 et 2024 était de 63 % alors qu’il était de 80 % sur la période allant de 2006 à 2010¹⁰.

VIA Rail a toujours eu du mal à améliorer son taux de ponctualité. Cette question a fait l’objet d’une large couverture médiatique au fil des ans et a été examinée à la fois par le Bureau du vérificateur général et par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes¹¹.

Parce que la société ne détient que 3 % du réseau ferroviaire qu’elle utilise au quotidien, elle doit négocier des contrats (appelés « accords de service ») avec les propriétaires des différents tronçons (c’est-à-dire la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada [CN], le Canadien Pacific Kansas City Limited et diverses autres compagnies de chemin de fer d’intérêt local) afin d’avoir le droit d’accéder à leurs infrastructures et d’y circuler¹². Le rendement opérationnel de VIA Rail dépend donc en grande partie des conditions de ces contrats, et la marge de manœuvre dont dispose la société pour établir des horaires de services qui répondent au mieux aux besoins des voyageurs est limitée.

3.2 FINANCEMENT FÉDÉRAL

Compte tenu du mandat confié par le gouvernement fédéral à VIA Rail pour le transport ferroviaire de voyageurs et de la structure actuelle de ses coûts d’exploitation, la société d’État dépend des subventions fédérales pour remplir ses obligations de service public. Le tableau 1 montre que ce financement est passé de près de 281 millions de dollars en 2019 à environ 385 millions de dollars en 2024. En 48 ans d’existence, VIA Rail n’a jamais atteint l’autosuffisance financière ni la rentabilité.

3.3 ACHALANDAGE

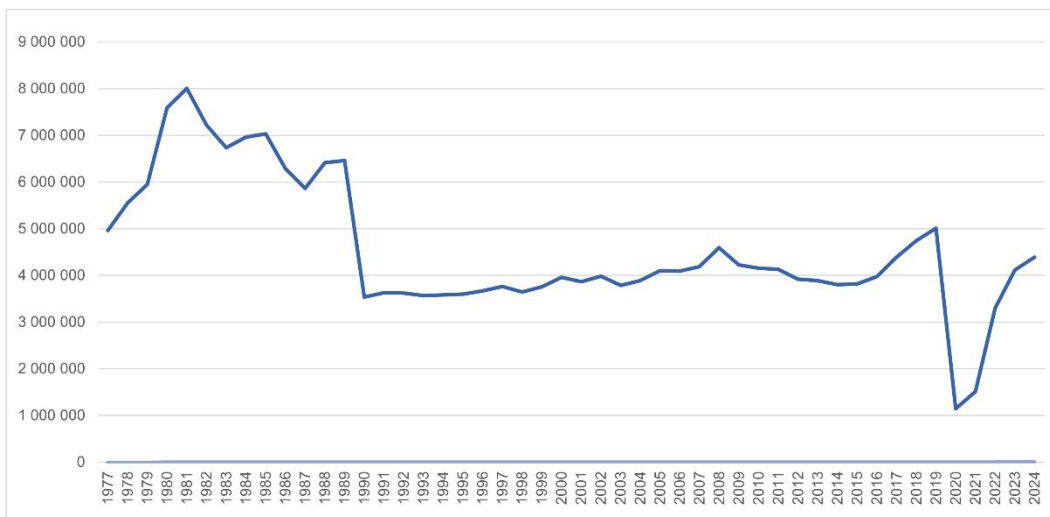
La figure 1 ci-après montre qu'à ses débuts, VIA Rail a connu une hausse marquée de son achalandage, qui est passé d'un peu moins de 5 millions de voyageurs en 1977 à un sommet de 8 millions de voyageurs en 1981. L'achalandage s'est toutefois mis à décliner lorsque VIA Rail a abandonné certaines liaisons populaires, mais fortement subventionnées, comme le service entre Calgary et Edmonton, qui a été abandonné en 1985¹³.

Pendant presque toutes les années 1980, l'achalandage a fluctué entre environ 6 et 7 millions de passagers par an. En 1989, le gouvernement fédéral a ordonné à VIA Rail de réduire ses coûts d'exploitation et d'augmenter ses revenus afin que la société dépende moins des subventions. Elle a alors coupé dans ses effectifs et abandonné d'autres liaisons. En 1989-1990, l'abandon de nombreuses liaisons a fait fondre l'achalandage de VIA Rail de plus de 45 %, la société se concentrant à la place sur les liaisons présentant un potentiel de croissance supérieur du nombre de voyageurs et de revenus¹⁴.

La figure 1 montre que l'achalandage moyen de VIA Rail de 1990 à 2016 était d'environ 3,9 millions de voyageurs par année et qu'il a très peu varié. À partir de 2017, l'achalandage a connu une hausse marquée, au point de dépasser de peu les 5 millions de voyageurs en 2019 (hausse attribuable en partie au nombre de voyageurs qui célébraient le 150^e anniversaire du Canada et à la demande élevée pour les cartes-voyage Canada 150 pour les jeunes)¹⁵.

Comme mentionné précédemment, l'achalandage a beaucoup souffert pendant les années de pandémie, mais il a commencé à se redresser à partir de 2021, pour atteindre 4,4 millions de voyageurs par an en 2024. Ce chiffre est très près de la moyenne de 4,5 millions de voyageurs par an enregistrée par la société au cours de ses 48 années d'existence.

Figure 1 – Nombre annuel de passagers de VIA Rail Canada Inc., de 1977 à 2024



Sources : Figure préparée par la Bibliothèque du Parlement d'après les données tirées de VIA Rail Canada Inc., [Rapport annuel 2024](#); VIA Rail Canada Inc., « [Rapports annuels](#) », [Consultez nos rapports d'activités et de services](#); et Jean Dupuis, [VIA Rail Canada Inc. et l'avenir du transport ferroviaire de voyageurs au Canada](#), publication n° 2015-55-F, Bibliothèque du Parlement, 31 août 2015.

4 PROJET DE TRAIN À GRANDE VITESSE ENTRE QUÉBEC ET TORONTO

En 2016, VIA Rail a proposé un projet de TGF au gouvernement du Canada dans son corridor le plus achalandé, le corridor Québec-Windsor. VIA Rail soutenait que l'utilisation de voies réservées permettrait « un service plus rapide, sécuritaire, durable, accessible et fiable, assorti d'un plus grand nombre de départs »¹⁶. Après analyse, le gouvernement du Canada a annoncé en juillet 2021 le début du processus d'approvisionnement pour la création d'un nouveau service ferroviaire entre Québec et Toronto¹⁷.

4.1 LANCEMENT DU PROJET

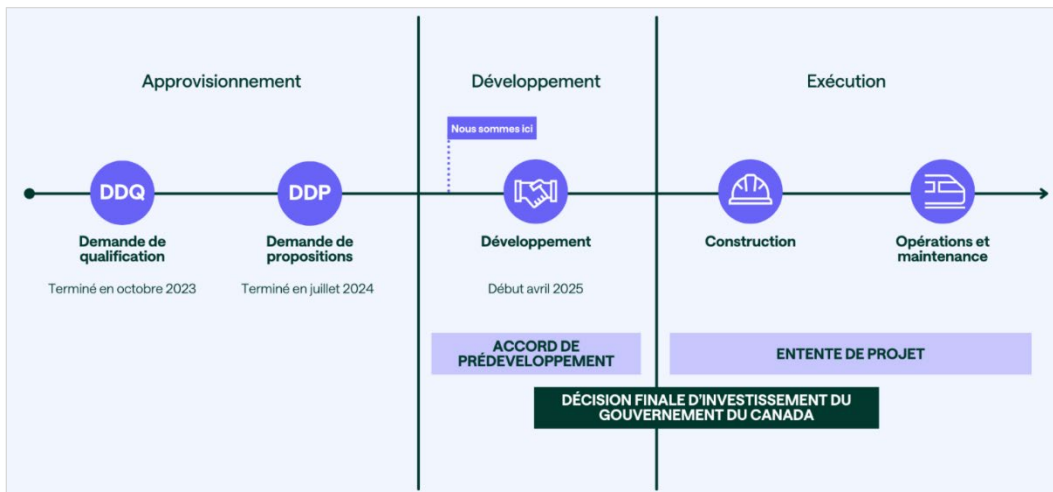
En mars 2022, le gouvernement du Canada a publié une demande d'expression d'intérêt (DEI) pour recueillir les avis et conseils d'entreprises expérimentées du secteur privé sur le projet¹⁸. Une mise à jour de la DEI a été publiée en octobre 2022¹⁹, en prévision du lancement de la demande de qualification (DDQ) en février 2023²⁰. L'objectif de la DDQ était d'identifier jusqu'à trois candidats potentiels du secteur privé pouvant soumissionner comme partenaires.

Les candidats ont été alors appelés à présenter deux solutions en matière de vitesse, l'une permettant aux trains de rouler à 200 km/h et l'autre incluant des tronçons à grande vitesse²¹. En février 2025, le gouvernement a annoncé avoir retenu la

proposition du groupe Cadence, un consortium composé des fournisseurs de services de transport Air Canada, SNCF Voyageurs et Keolis, des firmes d'ingénierie SYSTRA et AtkinsRéalis et de CDPQ Infra, une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec spécialisée dans le développement d'infrastructures publiques²². Le projet serait un TGV capable d'atteindre une vitesse de 300 km/h.

Le gouvernement du Canada a également déclaré qu'il investirait 3,9 milliards de dollars sur six ans à partir de l'exercice 2024-2025 pour la phase de développement. Cette somme vient s'ajouter aux 371,8 millions annoncés dans le budget de 2024²³. La phase de développement inclut notamment la conception technique du projet, la consultation auprès des collectivités concernées, notamment les collectivités autochtones, et la tenue du processus d'évaluation d'impact. Cette phase devrait durer environ cinq ans, suivie de la construction, qui sera réalisée par tronçons selon le tracé retenu. Chacun des tronçons prendra entre cinq et sept ans à construire²⁴. La figure 2 présente les différentes phases de la réalisation du projet.

Figure 2 – Phases de la réalisation du projet de train à grande vitesse entre Québec et Toronto



Source : Alto, [Que se passe-t-il?](#)

En mars 2022, le gouvernement du Canada a adopté des décrets pour autoriser la création de VIA HFR – VIA TGF Inc. (VIA TGF), une filiale en propriété exclusive de VIA Rail ayant pour mandat de développer et de mettre en œuvre le TGF « en signant un ou plusieurs accords avec le secteur privé, en collaboration avec le ministre des Transports »²⁵. Ainsi, VIA TGF a été constituée en novembre 2022 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*²⁶. En février 2025, le nom de VIA TGF a été changé pour « Alto ». Relevant du Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, Alto est dirigée par un président-directeur général et régie par un conseil d'administration. Ce changement de nom a coïncidé avec la décision du gouvernement du Canada d'opter pour un projet de « trains à grande vitesse (TGV) » au lieu d'un projet de « train à grande fréquence (TGF) » qui était priorisé à peine quelques mois avant²⁷. Alto est à la fois le nom du projet de TGV et celui de la société d'État qui en est responsable.

4.2 APERÇU DU PROJET PROPOSÉ

La phase de développement étant amorcée, plusieurs éléments du projet de TGV, tels que le tracé final, la fréquence des départs, le coût et l'échéance pour la mise en service, restent à confirmer.

4.2.1 Tracé de la voie

D'après la mise à jour de la DEI publiée en octobre 2022, le gouvernement du Canada envisageait un service ferroviaire s'étendant sur environ 1 000 km « composé principalement de voies électrifiées réservées entre Québec, Trois-Rivières, Montréal, Ottawa, Peterborough et Toronto »²⁸. Depuis, Alto a indiqué que Laval sera également intégré au projet²⁹. Pour l'instant, le tracé de la voie ainsi que l'emplacement des gares ne sont pas connus et seront déterminés au cours de la phase de développement. Cela dit, le plan d'entreprise 2024-2025 à 2028-2029 d'Alto indique que le projet devra offrir une « meilleure connectivité intermodale » dans les grandes villes, laissant croire que le parcours choisi favorisera les liens avec les réseaux de transport en commun locaux³⁰. Bien que l'objectif soit de privilégier l'utilisation de voies réservées, Alto précisait toutefois dans son plan d'entreprise, à l'époque où il était encore question d'un TGF, que le train devrait circuler sur des voies appartenant à des compagnies ferroviaires telles que CN et Metrolinx, en particulier dans les centres urbains. Cela nécessiterait alors la négociation d'ententes d'accès avec ces dernières³¹. Ajoutons enfin que si le tracé s'appuie à la fois sur des tronçons de lignes existantes et de nouveaux tronçons, les tronçons existants conçus pour des vitesses classiques pourraient limiter en principe les vitesses de pointe des trains en comparaison avec les nouveaux tronçons conçus pour la grande vitesse³².

La figure 3 présente le tracé potentiel du nouveau TGV entre Québec et Toronto, de même que le tracé des services existants de VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor. Alto assure que « les services existants seront maintenus, optimisés et intégrés à l’exploitation élargie du projet »³³.

Figure 3 – Projet de tracé des voies pour le train à grande vitesse entre Québec et Toronto



Sources : Carte produite par la Bibliothèque du Parlement en 2025 à partir de données tirées de Alto, [Foire aux questions \(FAQ\) sur le projet Alto](#); Ressources naturelles Canada (RNC), [Réseau ferroviaire national – RFN – Série GéoBase](#); RNC, [Limites administratives au Canada – Série CanVec – Entités administratives](#), 1:5M, 2019; RNC, [Lacs, rivières et glaciers au Canada – Série CanVec – Entités hydrographiques](#), 1:5M, 2019; et RNC, [Régions boisées, sols saturés et formes du paysage au Canada – Série CanVec – Entités terre](#), 1:5M, 2019. Logiciel utilisé : Esri, ArcGIS Pro, version 3.4.0. Contient de l’information visée par la [Licence du gouvernement ouvert – Canada](#).

Le projet, nécessitant l’acquisition de terrains et la construction d’un nouveau chemin de fer, devra également se conformer à diverses exigences réglementaires, notamment en matière d’environnement, de sécurité et autres³⁴. Tel que précisé dans le plan d’entreprise 2024-2025 à 2028-2029 d’Alto, le projet est assujéti à la *Loi sur l’évaluation d’impact*³⁵. En somme, cette évaluation consiste à examiner les effets positifs et négatifs d’un projet proposé, notamment sur l’environnement, l’économie et les droits des peuples autochtones. En 2024, Alto a commencé à mener des études de terrain sur l’impact environnemental de la construction d’un TGV dans

le corridor Québec-Toronto. Ces études couvrent les impacts potentiels sur les différentes espèces animales, le bruit et les vibrations ainsi que la qualité de l'eau et de l'air³⁶.

En décembre 2025, le gouvernement fédéral et Alto ont annoncé que le segment entre Montréal et Ottawa sera le premier à être construit à partir de 2029³⁷. Alto estime qu'il ne faudra qu'une heure pour se déplacer entre ces deux villes, soit la moitié du temps nécessaire avec le service actuel de VIA Rail. En janvier 2026, une ébauche de corridor d'une dizaine de kilomètres de largeur a été présentée en prévision de consultations publiques auprès des collectivités concernées³⁸. Alto a indiqué que ces consultations permettront de préciser le tracé qui fera l'objet d'une seconde ronde de consultations à l'automne 2026³⁹. Le tracé final devrait occuper un corridor de 40 à 60 mètres de largeur⁴⁰.

4.2.2 Consultation des peuples autochtones

En 2023, VIA TGF a procédé à des consultations auprès des communautés autochtones qui pouvaient être touchées par le projet de TGF. Environ 90 % des communautés concernées par le tracé potentiel ont eu l'occasion de présenter leurs recommandations sur le projet. Ces consultations ont fait l'objet d'un rapport intitulé « Ce que nous avons entendu – Ce que nous faisons⁴¹ ».

En novembre 2025, le gouvernement fédéral a présenté le projet de loi C-15, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025⁴². La section 1 de la partie 5 du projet de loi C-15 édicte la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse. Celle-ci comprend une déclaration qui précise que le projet relève de la compétence fédérale. Elle précise également que chaque segment du corridor fera l'objet d'une évaluation d'impact et que certains biens-fonds seront visés par un avis d'assujettissement à un droit de préemption (premier refus) ou un avis d'interdiction de réalisation de travaux⁴³. De plus, le projet de loi C-15 modifie certaines démarches prévues dans la *Loi sur l'expropriation* afin d'accélérer le processus d'expropriation pour le projet de TGV. Par exemple, l'obligation de tenir une audience publique en cas d'opposition à une expropriation qui est prévue par la *Loi sur l'expropriation* ne s'appliquera pas. Une personne pourra signifier son opposition par écrit.

Les peuples autochtones sont particulièrement touchés par certaines dispositions de la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, notamment les articles 17 à 23, qui portent sur les droits d'expropriation et ne mentionnent pas de droits spécifiques aux peuples autochtones, ou l'article 25 qui a trait au caractère confidentiel des connaissances autochtones recueillies dans le cadre du projet⁴⁴.

En décembre 2025, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a mené une étude sur certains éléments du projet de loi C-15, dont la section 1 de la partie 5. Lors de cette étude, le chef Francis Verreault-Paul de l'Assemblée des Premières Nations du Québec-Labrador et Abram Benedict, chef régional de l'Ontario de l'Assemblée des Premières Nations, ont eu l'occasion de s'exprimer sur le projet de TGV⁴⁵.

Les deux témoins ont souligné que le projet de loi C-15 a été avancé avec trop de hâte, sans consultations suffisantes des Premières Nations concernées par le projet. Ils ont également déclaré que les pouvoirs d'expropriation prévus dans le cadre de la nouvelle Loi font abstraction des droits territoriaux des peuples autochtones concernés. Les deux chefs ont réclamé que des amendements soient apportés au projet de loi pour régler ces problèmes⁴⁶.

Les témoins ont également émis de fortes réserves à l'encontre de l'article 25 de la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, dont le premier paragraphe se lit comme suit :

Sont confidentielles les connaissances autochtones communiquées au ministre, au ministre compétent ou à la [s]ociété [Alto] à titre confidentiel relativement au réseau ferroviaire à grande vitesse. Nul ne peut, sciemment, les communiquer ou permettre qu'elles le soient sans consentement écrit.

Les témoins ont réclamé que ce genre de renseignements, qui peuvent par exemple concerner des connaissances sur les plantes, la chasse ou des lieux de cérémonie, demeurent sous le contrôle exclusif des peuples autochtones, de peur qu'ils se trouvent entre les mains de personnes qui ne devraient pas y avoir accès⁴⁷.

4.2.3 Choix du type de transport ferroviaire

Tel que mentionné précédemment, le projet de transport ferroviaire entre Québec et Toronto est passé d'un TGF à un TGV. Le Maglev, un type de trains à sustentation magnétique qui peut atteindre une vitesse maximale de 600 km/h, est une technologie de transport qui, pour sa part, n'a pas été retenue pour le projet. Ces trois types de transports ferroviaires présentent différentes caractéristiques, notamment la vitesse, le matériel de transport et les coûts.

4.2.3.1 Train à grande fréquence

Dans le cadre du projet de lien de transport ferroviaire entre Québec et Toronto, les TGF désignent un type de transport sur rail dont la vitesse de pointe ne dépasse pas les 200 km/h⁴⁸. La construction de ce type de ligne ferroviaire nécessite l'utilisation combinée de nouveaux rails et de rails existants.

L'usage du terme TGF n'est pas fréquent en dehors du contexte canadien, mais ce type de ligne ferroviaire correspond aux trains dits traditionnels. Le terme TGF a été utilisé par le gouvernement canadien afin d'insister sur la fréquence des passages de trains dans le cadre du projet de construction de voies ferrées réservées au transport de passagers. Dans un document publié en mars 2025 et intitulé *Propulser notre avenir : Façonner le Canada de demain grâce à un train à grande vitesse*, Alto proposait d'ailleurs la construction d'une ligne à grande vitesse plutôt qu'un « train traditionnel », le terme « train à grande fréquence » étant absent du document⁴⁹.

4.2.3.2 Train à grande vitesse

Les lignes de TGV désignent généralement les lignes ferroviaires dont les trains atteignent une vitesse de pointe d'au moins 200 km/h. Des trains peuvent atteindre 350 km/h sur certaines lignes commerciales en Chine⁵⁰. La construction de lignes de TGV nécessite l'ajout de nouveaux rails adaptés et le plus souvent exclusifs au passage de ces trains à grande vitesse. La technologie utilisée par les TGV permet cependant l'interopérabilité des trains sur les lignes et stations de trains traditionnelles préexistantes. Cette interopérabilité favorise le développement des réseaux de TGV grâce aux infrastructures existantes telles que les rails et les stations, lesquels sont souvent déjà intégrés au paysage urbain. Les lignes de TGV sont plus coûteuses à construire que les lignes traditionnelles, car ce type de ligne ferroviaire nécessite des aménagements supplémentaires afin que les trains puissent atteindre de hautes vitesses de pointe⁵¹.

La première ligne de TGV dans le monde a été inaugurée au Japon en 1964. Depuis, les TGV ont gagné en popularité à travers le monde, principalement en Europe et en Asie⁵². Bien que la Chine possède le plus grand réseau de TGV au monde, des projets sont en cours ou en planification dans plusieurs pays, tels que le Brésil, l'Inde et l'Australie ou encore le Canada⁵³.

4.2.3.3 Tendances mondiales

La région qui a connu la plus grande augmentation du nombre de projets de construction de TGV et de Maglev est l'Asie Pacifique, principalement la Chine, la Corée du Sud et le Japon⁵⁴. En 2023, l'Asie disposait du plus grand réseau ferroviaire à grande vitesse, soit environ 75 % de lignes dans le monde⁵⁵. L'Europe est le deuxième marché le plus important pour la construction et l'exploitation de lignes de TGV⁵⁶. Bien que la technologie des TGV ait été mise en service dans les années 1960, son développement technologique et l'expansion des réseaux ont connu une forte accélération à partir de 2008, avec la mise en service de grands projets en Chine. Entre 2008 et 2021, le réseau de TGV commercial en service dans le monde est passé de 11 724 km de longueur à 58 839 km⁵⁷. En 2023, la Chine opérait un réseau de 45 390 km à elle seule. Enfin, parmi les nouveaux réseaux mis en place

dans les dernières années, le Maroc, en fin 2018, a ouvert une première ligne TGV qui lie Tanger et Kenitra⁵⁸.

À l'heure actuelle, les lignes de Maglev sont surtout construites et exploitées au Japon, en Chine et en Corée du Sud. Le train Maglev Transrapid de Shanghai, qui a été mis en service en 2004, en est un exemple. Il relie l'aéroport international de Shanghai-Pudong au district de Pudong, à Shanghai, sur une distance d'environ 30,5 km. Ce Maglev atteint une vitesse de pointe de 431 km/h et permet de se rendre de l'aéroport à la ville en 8 minutes⁵⁹. D'autres projets de construction de Maglev se sont avérés moins concluants. L'Allemagne, qui avait investi dans des projets de trains à sustentation magnétique au début des années 2000, a par exemple fait machine arrière en raison de problèmes techniques et des coûts considérables liés à la construction de ce type de réseaux ferroviaires comparativement aux coûts de construction de réseaux de TGV⁶⁰.

4.2.4 Coût

Dans un document présentant le projet de TGV entre Québec et Toronto, Alto avance que les « hypothèses de travail préliminaires [concernant les coûts] se situent entre 60 et 90 milliards de dollars à l'heure actuelle ». Alto estime également que le TGV sera financièrement autonome, puisque « [l]es revenus générés par l'augmentation de l'achalandage, pouvant atteindre 43 millions de passagers par an d'ici 2084, devraient couvrir les coûts permanents d'exploitation et d'entretien »⁶¹. Selon Alto, le nombre annuel de passagers prévu, soit 24 millions d'ici 2055 et 43 millions d'ici 2084, est fondé sur « des modèles reconnus à l'échelle internationale, utilisés dans plusieurs réseaux de trains à grande vitesse ailleurs dans le monde »⁶². Une étude publiée par le groupe de recherche sur les transports de l'Université McGill estime toutefois que le nombre de passagers pourrait atteindre les 10 millions environ d'ici 2050⁶³.

La construction d'un nouveau réseau de TGV engendre divers coûts. Il faut non seulement financer la planification (étape de développement) et l'acquisition de terrains, mais aussi la construction des infrastructures de soutien, comme les tunnels et les viaducs, qui requiert d'importants investissements. Enfin, il faut couvrir les coûts de la structure ferroviaire elle-même, notamment les rails, les systèmes de signalisation/communication, les gares⁶⁴. Dans son document de présentation du projet, Alto explique que « la construction du projet [de TGV] soutiendra jusqu'à 51 000 emplois sur 10 ans »⁶⁵. Alto précise également que le projet « offrira des occasions pour les travailleurs d'acquérir une expertise et des compétences spécialisées dans le secteur ferroviaire, un domaine où les connaissances spécialisées font actuellement défaut »⁶⁶.

La topographie du terrain et la disponibilité des terres constituent des facteurs déterminants des coûts de construction d'un tel projet. Un tracé traversant des zones à forte densité de population augmente non seulement le coût des terrains, mais aussi la

nécessité de construire des infrastructures supplémentaires comme des viaducs ou des tunnels⁶⁷.

4.2.5 Modèle de gouvernance

Lorsqu'il a annoncé le projet de TGF, le gouvernement fédéral a déclaré qu'il agirait dans le cadre d'un partenariat public-privé (appelé communément « PPP »). Les PPP reposent sur une approche d'acquisition d'infrastructures publiques qui s'étend sur une longue période et qui s'articule autour du rendement. Avec ce modèle, la responsabilité de certains éléments du projet – de la conception et la planification à l'entretien à long terme – est transférée au secteur privé, qui assume ainsi une part significative du financement et des risques qui y sont associés⁶⁸.

En général, le type de partenariat est choisi ou élaboré à l'issue d'une analyse visant à déterminer celui qui est le plus susceptible de produire le résultat attendu au plus bas coût possible une fois pris en compte l'ensemble des facteurs pertinents, notamment la durée de vie du projet, les risques et la valeur actualisée de l'argent⁶⁹.

Le gouvernement du Canada a choisi un modèle « progressif » de PPP pour le projet (qui devait initialement prendre la forme d'un TGF)⁷⁰. Ce genre de partenariat prévoit l'intégration de l'expertise du secteur privé dès le début du processus d'approvisionnement, avant que le gouvernement n'ait choisi un modèle de prestation⁷¹. Le gouvernement fédéral a justifié sa décision en s'appuyant sur le raisonnement suivant :

Les projets d'infrastructure de la taille, de la portée et de la complexité d'Alto nécessitent des méthodes de partenariat public-privé (PPP) qui vont au-delà de la conception traditionnelle, à prix fixe et à calendrier prédéterminé. Par conséquent, le gouvernement du Canada a choisi d'aller de l'avant avec un modèle PPP novateur pour [son projet de TGF]. Ce type de modèle de prestation intégré, avec la participation précoce du secteur privé à tous les aspects de ce grand projet, peut produire de meilleurs résultats en stimulant l'innovation et la collaboration entre les secteurs public et privé. Cette approche devrait permettre d'obtenir de meilleurs résultats pour le projet et d'offrir le meilleur rapport qualité-prix aux Canadiens⁷².

Le rapport *Modernizing Canada's Approach to Public-Private Partnerships (P3s)*, publié en 2024 par le Conseil canadien pour les partenariats public-privé, formule un certain nombre de recommandations pertinentes pour la discussion actuelle sur le projet de TGV au Canada, notamment :

- Les gouvernements devraient envisager le recours à des PPP « progressifs » (CCFE/CCFEE) pour les projets particulièrement vastes ou complexes[.]

[...]

- Lorsque les circonstances le permettent, les gouvernements devraient scinder les projets de grande envergure (plus de 500 millions de dollars) en plusieurs phases afin de stimuler la concurrence, de produire une tension accrue sur le marché, de rendre l'exécution plus prévisible et de réduire les coûts⁷³.

Dans le cas des PPP, la communication de l'information financière est cruciale, car le partenaire public doit rendre des comptes au Parlement et à la population canadienne et leur montrer que le projet en cause est bien administré et qu'ils en ont pour leur argent. Comme la comptabilité des PPP peut s'avérer complexe, en raison de l'ampleur des projets d'infrastructures, des risques à long terme et des modalités des contrats, elle peut nécessiter la divulgation d'informations supplémentaires allant au-delà des exigences comptables habituelles du secteur public. Par exemple, la fourniture de précisions sur la structure du partenariat, sur les principaux risques et l'ampleur de ces risques, ainsi que sur tous les cas de non-conformité peut contribuer à démontrer l'efficacité de la gestion des fonds publics et à mieux définir les risques financiers associés au projet⁷⁴.

Les recommandations suivantes ont été faites dans une étude publiée en 2023 sur les projets européens de TGV réalisés en PPP :

- Les travaux touchant l'infrastructure (sous terre) et la superstructure (par-dessus terre) devraient être inclus dans le même contrat (et, dans l'idéal, exécutés par le même entrepreneur), car une modification de l'une entraîne toujours une modification de l'autre.
- Il est bon d'établir des contrats distincts pour les systèmes de signalisation et de communication, étant donné leur importance et le fait qu'ils doivent être constamment mis à jour, sans compter que cela permet de favoriser la concurrence et de réduire les coûts.
- Le risque lié à la disponibilité (le système peut être utilisé au moment prévu et de la manière prévue dans le contrat) devrait revenir au partenaire du secteur privé dans le cadre du PPP⁷⁵.
- Mieux vaut acheter du matériel roulant ayant fait ses preuves (par opposition à des trains neufs qui n'ont jamais été mis à l'essai) ou apporter des modifications à des modèles déjà en service, car leur fiabilité est connue et le calendrier de livraison sera plus réaliste et plus facile à respecter.
- Il est recommandé de procéder à une évaluation rigoureuse afin d'établir si le projet permettra effectivement de réduire les temps de déplacement comparativement aux trains classiques.

- Les gares qui existent déjà sur le réseau ferroviaire classique devraient être utilisées dans le cadre des projets de nouvelles lignes à grande vitesse, car elles facilitent l'accès rapide aux destinations finales (intermodalité) et permettent de réduire les investissements nécessaires.
- Il convient d'établir un contrat distinct pour les interfaces entre les nouvelles infrastructures et le réseau existant. Ce contrat devrait relever de la responsabilité du gestionnaire des infrastructures ferroviaires.
- L'entretien devrait être inclus dans le contrat du PPP afin d'inciter le partenaire du secteur privé à améliorer la conception et à privilégier des matériaux visant à réduire les besoins d'entretien correctif, ainsi qu'à respecter le calendrier d'exécution, car c'est pendant la phase d'entretien qu'il recevra les paiements les plus importants⁷⁶.

4.2.6 Accessibilité

En 2019, la *Loi canadienne sur l'accessibilité* (LCA) est entrée en vigueur, avec comme objectif un Canada exempt d'obstacles dans les domaines de compétence fédérale, dont celui des transports, au plus tard le 1^{er} janvier 2040. En tant que société d'État fédérale, Alto est assujettie à la LCA et est tenue de présenter un plan sur l'accessibilité (et des plans subséquents) détaillant les façons dont la société prévoit reconnaître, prévenir et éliminer les obstacles dans des domaines tels que l'environnement bâti, la conception et la prestation de programmes et de services ainsi que les communications⁷⁷. Alto a dévoilé son premier plan d'accessibilité pour la période allant de 2025 à 2027⁷⁸.

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), les modes de transport de compétence fédérale doivent être accessibles sans obstacle aux personnes en situation de handicap⁷⁹. Les chemins de fer qui traversent plus d'une province sont de compétence fédérale⁸⁰. La LTC et la LCA définissent un obstacle comme étant tout élément qui empêche la participation pleine et égale des personnes en situation de handicap dans la société, que cet élément soit de nature physique ou architecturale, qu'il soit lié à l'information, aux communications, à la technologie, aux comportements ou qu'il soit le résultat de politiques et de pratiques⁸¹.

En 2019, l'Office des transports du Canada a adopté le *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*. Le *Règlement* s'applique à certains fournisseurs de services de transport, comme VIA Rail et Amtrak, et aux gares pour les modes de transport de compétence fédérale⁸². Le *Règlement* comprend plusieurs dispositions concernant l'expérience de voyage, notamment les services, l'équipement, les communications, les installations et la formation des employés⁸³. Bien qu'Alto ne soit pas assujettie au *Règlement* parce qu'elle « n'est pas encore un

transporteur ou un fournisseur de services de transport »⁸⁴, la Société a précisé ce qui suit dans son Plan d'accessibilité 2025-2027 :

[N]ous tiendrons compte de cette réglementation, ainsi que des règlements, pratiques exemplaires et lignes directrices à venir, dans nos efforts pour respecter ou dépasser les normes d'accessibilité dans la conception et l'exploitation des services ferroviaires voyageurs projetés de la Société⁸⁵.

4.2.7 Résultats prévus

Tel qu'énoncé sur le site Web d'Alto, le projet de TGV entre Québec et Toronto vise à atteindre les résultats suivants :

- transformer les habitudes de transport dans le corridor Québec-Toronto et augmenter considérablement le nombre de voyageurs sur les trajets interurbains;
- réduire la congestion routière dans le corridor Québec-Toronto et les émissions de gaz à effet de serre (GES);
- créer 51 000 emplois pendant la construction du TGV;
- contribuer à la croissance économique du Canada avec une augmentation de 1,1 % du produit intérieur brut annuel;
- générer 800 millions de dollars annuellement en recettes touristiques grâce à une meilleure connectivité;
- offrir des trajets interurbains plus rapides et sécuritaires⁸⁶.

Dans son document de présentation du projet, Alto estime que 18 millions de personnes habitent dans le corridor entre Québec et Toronto, soit environ 50 % de la population canadienne, et que ce nombre devrait augmenter de 30 % d'ici 2041⁸⁷. L'utilisation actuelle de voies partagées avec des trains de marchandises limite la capacité de VIA Rail à étendre et à améliorer ses services pour répondre à l'augmentation future de la demande. Selon Alto, le projet de TGV ferait passer la demande annuelle de voyages interurbains dans le corridor à 24 millions d'ici 2055 et permettrait jusqu'à 43 millions de voyages d'ici 2084⁸⁸.

Aussi, l'arrivée du TGV pourrait entraîner un transfert modal des voyageurs dans le corridor, qui au lieu d'opter pour le transport routier ou aérien, opteraient pour le TGV. Par exemple, pour le tronçon Montréal-Toronto, Alto évalue qu'actuellement 55 % des voyageurs choisissent la voiture, 32 % l'avion, 10 % le train et 3 % l'autobus. Un TGV pourrait capter jusqu'à 40 % des voyageurs sur ce tronçon, ce qui réduirait la part des voitures à 39 % et celle de l'avion à 19 %⁸⁹. Cela contribuerait à réduire la congestion routière et les émissions de GES, puisque le TGV roulera sur des voies électrifiées. Selon Alto, ce transfert modal permettrait de

réduire les émissions de GES d'environ « 39 millions de tonnes sur l'ensemble du cycle de vie du projet ». La réduction des émissions de GES soutiendrait ainsi l'objectif visé par le Plan de réduction des émissions pour 2030 du gouvernement du Canada en matière de carboneutralité au Canada d'ici 2050⁹⁰.

Des chercheurs se sont intéressés aux facteurs qui influencent le transfert modal et aux critères des voyageurs pour choisir le TGV plutôt que la voiture ou l'avion sur un même trajet. Parmi les facteurs les plus importants, dans un ordre aléatoire, il y a le temps de déplacement, le prix (abordabilité), la fréquence et la fiabilité de l'horaire, le confort, la sécurité ainsi que la facilité d'accès des gares⁹¹. Ce dernier facteur fait référence à la fluidité du parcours de voyage, c'est-à-dire, s'il est compliqué de se rendre à la gare et d'en repartir. La connectivité de la gare avec le réseau local de transport en commun peut jouer un rôle important à cet égard⁹². L'importance des facteurs varie selon les circonstances de chaque voyageur. Par exemple, la clientèle d'affaires pourrait être moins influencée par le prix et plus par la fréquence et la fiabilité des départs et des arrivées. En revanche, un voyageur à mobilité réduite accordera possiblement plus d'importance à l'accessibilité des trains et à la facilité d'accès à la gare.

5 CONCLUSION

Au cours des premières années de VIA Rail, l'achalandage a atteint près de 8 millions de passagers pour ensuite se stabiliser autour de 4 millions entre la fin des années 1980 et le début de la pandémie de COVID-19. En 2024, 95 % des déplacements de voyageurs par train se sont déroulés dans le corridor Québec-Windsor. En février 2025, le gouvernement du Canada a annoncé la construction d'un TGV qui reliera les villes de Québec, Trois-Rivières, Laval, Montréal, Ottawa, Peterborough et Toronto sur des voies électrifiées essentiellement réservées aux passagers. Selon Alto, le projet devrait faire passer la demande annuelle de voyages interurbains dans le corridor à 24 millions d'ici 2055. Dans son annonce, le gouvernement a soutenu qu'en plus de réduire le temps de déplacement dans le corridor, le projet aurait notamment des bénéfices économiques et environnementaux.

Alors que le projet entre dans sa phase de développement, des questions demeurent concernant l'emplacement des gares, le tracé de la ligne ferroviaire, le prix des billets, le coût total du projet, la fréquence des départs et l'échéance. De plus, le projet devra se conformer à un certain nombre d'exigences réglementaires, notamment en matière d'environnement, de sécurité et d'accessibilité. Il nécessitera également la participation des collectivités et des peuples autochtones concernés par le tracé de la ligne ferroviaire.

NOTES

1. VIA Rail Canada Inc. (VIA Rail) a entrepris d'autres projets afin d'améliorer ses services, notamment le renouvellement de la flotte du corridor Québec-Windsor. Cela dit, la présente Étude de la Colline se concentre sur le projet de train à grande vitesse entre Québec et Toronto. Voir VIA Rail, [Rapport annuel 2016](#), p. 14 et 15; et Transports Canada, [Efforts continus pour obtenir le train à grande fréquence dans le corridor Toronto-Québec](#), document d'information.
2. Gouvernement du Canada, [L'initiative du train à grande vitesse entre Toronto et Québec](#).
3. L'information contenue dans cette section de l'Étude de la Colline est tirée de Jean Dupuis, [VIA Rail Canada Inc. et l'avenir du transport ferroviaire de voyageurs au Canada](#), publication n° 2015-55-F, Bibliothèque du Parlement, 31 août 2015.
4. VIA Rail, [Assemblée publique annuelle 2019 : Questions et réponses](#).
5. [Règlements nos 6 et 8 de VIA Rail Canada Inc.](#), DORS/79-817 (*Loi sur les transports au Canada*).
6. « Avant de procéder à une opération d'emprunt, les sociétés d'État sont tenues d'obtenir l'approbation du ministre des Finances quant aux modalités de temps et aux conditions de l'opération ». Voir [Loi sur la gestion des finances publiques](#), L.R.C. 1985, ch. F-11, par. 127(3).
7. VIA Rail, « L'année en chiffres », [Rapport annuel 2010](#), p. 3, et VIA Rail, « Qui nous sommes », [Rapport annuel 2024](#), p. 4.
8. Via Rail, « Où nous sommes présents », [Rapport annuel 2024](#), p. 11.
9. Le rendement de VIA Rail de 1977 à 2014 a fait l'objet d'une analyse réalisée par Jean Dupuis, [VIA Rail Canada Inc. et l'avenir du transport ferroviaire de voyageurs au Canada](#), publication n° 2015-55-F, Bibliothèque du Parlement, 31 août 2015.
10. VIA Rail, [Rapport annuel 2010](#), p. 3.
11. Voir notamment La Presse canadienne, « [VIA Rail blâme les sociétés ferroviaires pour les retards](#) », *Radio-Canada Info*, 8 mai 2023; et Christopher Reynolds, La Presse canadienne, « [La ponctualité de VIA Rail à son plus bas](#) », *Le Devoir*, 14 mars 2025. Voir également, Bureau du vérificateur général du Canada, « [VIA Rail Canada Inc. – Rapport d'examen spécial](#) », *Printemps 2016 – Rapports du vérificateur général du Canada*; et Chambre des communes, Comité permanent des transports, [La renaissance des services ferroviaires voyageurs au Canada](#), quatrième rapport, juin 1998.
12. VIA Rail, « Message du président et chef de la direction », [Rapport annuel 2023](#), p. 20; et Jean Dupuis, [VIA Rail Canada Inc. et l'avenir du transport ferroviaire de voyageurs au Canada](#), publication n° 2015-55-F, Bibliothèque du Parlement, 31 août 2015, p. 6.
13. Tim Querengesser, « [Losing track: The importance of passenger rail corridors](#) », *Canadian Geographic*, 12 janvier 2024.
14. Voir Jean Dupuis, [VIA Rail Canada Inc. et l'avenir du transport ferroviaire de voyageurs au Canada](#), publication n° 2015-55-F, Bibliothèque du Parlement, 31 août 2015.
15. VIA Rail, [Rapport annuel 2017](#), p. 6.
16. VIA Rail, [Rapport annuel 2016](#), p. 15.
17. Transports Canada, [Le gouvernement du Canada en est aux premières étapes de préparation du processus d'approvisionnement pour créer un nouveau service ferroviaire dans le corridor Toronto-Québec](#), communiqué, 6 juillet 2021.
18. Gouvernement du Canada, [Train à grande fréquence : Demande d'Expression d'Intérêt](#), mars 2022.
19. Transports Canada, [Le gouvernement du Canada fait progresser le processus d'approvisionnement pour le train à grande fréquence](#), communiqué, 31 octobre 2022; et Gouvernement du Canada, [Train à grande fréquence : Mise à jour de la DEI](#), octobre 2022.
20. La demande de qualification lance le processus officiel d'approvisionnement. Il s'agit d'une demande envoyée à des fournisseurs potentiels pour évaluer leurs compétences et expériences pour mener à bien un projet. Transports Canada, [Le gouvernement du Canada lance un processus visant à trouver jusqu'à trois importants candidats et à vérifier leur admissibilité pour mettre en place le train à grande fréquence entre Québec et Toronto](#), communiqué, 17 février 2023.
21. Transports Canada, [Demande de propositions pour le train à grande fréquence](#), document d'information.

22. Cadence, [À propos](#).
23. *Ibid.*; et Ministère des Finances Canada, [Une chance équitable pour chaque génération](#), budget de 2024, p. 298.
24. Alto, [Que se passe-t-il?](#)
25. Transports Canada, [VIA HFR – VIA TGF Inc.](#); Gouvernement du Canada, [Décret n° 2022-0259](#), 24 mars 2022; Gouvernement du Canada, [Décret n° 2022-0260](#), 24 mars 2022; et Gouvernement du Canada, [Décret n° 2022-0261](#), 24 mars 2022.
26. Le projet de loi C-69, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 16 avril 2024, a obtenu la sanction royale le 20 juin 2024. L'article 266 du projet de loi C-69 a établi que VIA HFR – VIA TGF Inc. est un mandataire de l'État, avec effet rétroactif au 29 novembre 2022.

La qualité de mandataire de la Couronne signifie que le gouvernement du Canada est entièrement responsable de toutes les actions entreprises par le mandataire dans le cadre de son mandat. Entre-temps, le mandataire jouit des mêmes immunités, privilèges et prérogatives que l'État en vertu de la Constitution.

Voir [Résumé législatif du projet de loi C-69 : Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 16 avril 2024](#), publication n° 44-1-C69-F, Bibliothèque du Parlement, 31 mai 2024; et VIA HFR – VIA TGF Inc. (maintenant Alto), [Rapport financier trimestriel : période terminée le 31 décembre 2024](#), p. 2.
27. Premier ministre du Canada, [Le Canada se dote d'un train à grande vitesse](#), communiqué, 19 février 2025.
28. Gouvernement du Canada, [Train à grande fréquence : Mise à jour de la DEI](#), octobre 2022, p. 4.
29. Alto, [Un train rapide, fiable et électrique reliera Québec, Montréal et Toronto](#), communiqué, 20 février 2024; et VIA HFR – VIA TGF Inc. (maintenant Alto), [Résumé du plan d'entreprise 2024-25 – 2028-29](#), p. 37.
30. VIA HFR – VIA TGF Inc. (maintenant Alto), [Résumé du plan d'entreprise 2024-25 – 2028-29](#), p. 36 et 37.
31. *Ibid.*, p. 14.
32. Union Internationale des Chemins de fer, [La Grande Vitesse dans le monde : Évolution historique, géographique et technologique](#), 2023, p. 48.
33. Alto, [Propulser notre avenir : Façonner le Canada de demain grâce à un train à grande vitesse](#), mars 2025, p. 23.
34. VIA HFR – VIA TGF Inc. (maintenant Alto), [Résumé du plan d'entreprise 2024-25 – 2028-29](#), p. 14 et 19.
35. *Ibid.*, p. 19.
36. Alto indique avoir également réalisé des études de terrain préliminaires entre 2020 et 2025. Voir Alto, [Études de terrain](#).
37. Transports Canada, [En avant toute : Montréal-Ottawa choisi comme point de départ pour le train à grande vitesse Alto](#), communiqué, 12 décembre 2025.
38. Yasmine Mehdi, « [Projet de TGV : une première ébauche de corridor proposée](#) », *Radio-Canada*, 15 janvier 2026.
39. Éric-Pierre Champagne, « [Un "corridor" qui soulève des inquiétudes en zone rurale](#) », *La Presse*, 3 février 2026.
40. Alto, [Vos questions sur Alto : Semaine du 2 février](#).
41. Alto, [Rapport « Ce que nous avons entendu et ce que nous faisons »](#).
42. [Projet de loi C-15. Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025](#), 45^e législature, 1^{re} session.
43. En vertu de l'article 2 de *Loi sur l'expropriation*, un bien-fonds se définit comme suit :

S'entend notamment des fonds de terre, mines, bâtiments, structures, accessoires fixes ainsi que des objets qui sont immeubles au sens du droit civil du Québec. Sont également visés les minéraux, précieux ou communs, de surface, souterrains ou en surplomb, à l'exclusion, au Québec, des minéraux en surplomb.

- Voir [Loi sur l'expropriation](#), L.R.C. 1985, ch. E-21, art. 2.
44. [Projet de loi C-15, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025](#), 45^e législature, 1^{re} session, art. 17 à 23, art. 25.
 45. Sénat, Comité permanent des transports et des communications, [Témoignages](#), 10 décembre 2025 (chef Francis Verreault-Paul, Assemblée des Premières Nations du Québec-Labrador, et Abram Benedict, chef régional, Chefs de l'Ontario, Assemblée des Premières Nations).
 46. *Ibid.*
 47. *Ibid.*
 48. Transports Canada, [Prochaines étapes du train à grande fréquence \(TGF\) Québec-Toronto](#), 17 décembre 2021.
 49. Alto, [Propulser notre avenir : Façonner le Canada de demain grâce à un train à grande vitesse](#), mars 2025.
 50. Union Internationale des Chemins de fer, [La Grande Vitesse dans le monde : Évolution historique, géographique et technologique](#), 2023, p. 6 à 8.
 51. *Ibid.*, p. 26 à 48.
 52. *Ibid.*, p. 3 à 9.
 53. Katharina Buchholz, Statista, [Which Countries Have High-Speed Rail?](#), 28 août 2024.
 54. Union Internationale des Chemins de fer, [La Grande Vitesse dans le monde : Évolution historique, géographique et technologique](#), 2023, p. 8.
 55. *Ibid.*, p. 6.
 56. *Ibid.*
 57. *Ibid.*
 58. Union Internationale des Chemins de fer, [Atlas : High-Speed Rail 2024](#), p. 120 et 168 [EN ANGLAIS].
 59. The International Maglev Board, [Transrapid Maglev Shanghai](#).
 60. The International Maglev Board, [Projects](#); et The International Maglev Board, [TVE Test Site](#).
 61. Alto, [Propulser notre avenir : Façonner le Canada de demain grâce à un train à grande vitesse](#), mars 2025, p. 22 et 23.
 62. Alto, « [Vos questions sur Alto | Terres agricoles et avantages pour les collectivités](#) », blogue, 19 février 2026.
 63. L'étude a été publiée pour la première fois en novembre 2025 et mise à jour en mars 2026. Billie Zhang, Hisham Negm et Ahmed El-Geneidy « [High-Speed Rail in Canada: Insights from a corridorwide survey and a financial analysis](#) », groupe de recherche sur les transports de l'Université McGill, mars 2026, p. 5.
 64. Ginés De Rus, International Transport Forum (ITF), Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), [The Economic Effects of High Speed Rail Investment](#), document de discussion, mai 2012, p. 8 et 9 [EN ANGLAIS].
 65. Alto, [Propulser notre avenir : Façonner le Canada de demain grâce à un train à grande vitesse](#), mars 2025, p. 30.
 66. *Ibid.*, p. 20.
 67. Ginés De Rus, ITF, OCDE, [The Economic Effects of High Speed Rail Investment](#), document de discussion, mai 2012, p. 9 [EN ANGLAIS]; John Preston, ITF, OCDE, [The Economics of Investment in High Speed Rail](#), document de discussion, décembre 2013, p. 20 et 21 [EN ANGLAIS]; et Australie, Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government, [A profile of high-speed railways](#), p. 5.
 68. Lindsay McGlashan, [Les partenariats publics-privés : Les Canadiens ont-ils toute l'information voulue?](#), publication n° 2015-50, Bibliothèque du Parlement, 26 juin 2015, p. 1.
 69. Lindsay McGlashan, [Les partenariats publics-privés : Les Canadiens ont-ils toute l'information voulue?](#), publication n° 2015-50, Bibliothèque du Parlement, 26 juin 2015, p. 1.

70. Carter B. Casady et Michael J. Garvin, « [“Progressive” Public-Private Partnerships: Are They Reformative or Regressive!?](#) », *Public Works Management & Policy*, vol. 27, n° 4. Selon les auteurs, une fois que l’organisme public choisit un partenaire en fonction de ses qualifications (ou de sa grille tarifaire) pour l’étape « collaborative » du projet, le promoteur obtient généralement les « premiers droits » dans l’éventualité où le projet progresserait suffisamment. Par la suite, la conception du projet, l’attribution des risques et l’établissement des coûts se font conjointement entre le secteur privé et le secteur public, le tout dans le but de créer un produit qui, dans l’idéal, est mieux « adapté aux besoins », après quoi les parties concluent un accord global [TRADUCTION].
71. Conseil canadien pour les partenariats public-privé, [Modernizing Canada’s Approach to Public-Private Partnerships \(P3s\): CCPPP’s New Recommendations](#), août 2024, p. 12.
72. Alto, [Un modèle d’approvisionnement progressif PPP](#).
73. Conseil canadien pour les partenariats public-privé, [Modernizing Canada’s Approach to Public-Private Partnerships \(P3s\): CCPPP’s New Recommendations](#), août 2024 [TRADUCTION].
74. Lindsay McGlashan, [Les partenariats publics-privés : Les Canadiens ont-ils toute l’information voulue?](#), publication n° 2015-50, Bibliothèque du Parlement, 26 juin 2015.
75. Mario González-Medrano et José-María Rotellar-García, auteurs de l’étude, affirment qu’il est beaucoup moins risqué, pour le partenaire public comme pour le partenaire privé, de réaliser un PPP si le risque lié à la disponibilité revient au concessionnaire.
76. Mario González-Medrano et José-María Rotellar-García, « [Public-private partnership in high-speed railway infrastructures: elements for improvement](#) », *Transportation Research Procedia*, vol. 72, 2023 [TRADUCTION].
77. [Loi canadienne sur l’accessibilité](#), L.C. 2019, ch. 10, art. 5.
78. VIA HFR – VIA TGF Inc. (maintenant Alto), [Plan d’accessibilité 2025-2027](#).
79. [Loi sur les transports du Canada](#), L.C. 1996, ch. 10, par. 5(d.1).
80. [Loi constitutionnelle de 1867](#), 30 & 31 Victoria, ch. 3 (R.-U.), al. 92(10)a).
81. [Loi sur les transports du Canada](#), L.C. 1996, ch. 10, art. 169.5.
82. [Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées](#), DORS/2019-244.
83. Office des transports du Canada, [Guides sur les transports accessibles – Introduction](#).
84. VIA HFR – VIA TGF Inc. (maintenant Alto), [Plan d’accessibilité 2025-2027](#), p. 15
85. *Ibid.*
86. Alto, [Découvrez les nombreux avantages du projet](#).
87. Alto, [Propulser notre avenir : Façonner le Canada de demain grâce à un train à grande vitesse](#), mars 2025, p. 8 et 9.
88. *Ibid.*, p. 17 et 18.
89. *Ibid.*, p. 17.
90. *Ibid.*, p. 22; et Gouvernement du Canada, [Plan de réduction des émissions pour 2030 : Un air pur, et une économie forte](#).
91. Moshe Givoni et Frédéric Dobruszkes, « [A Review of Ex-Post Evidence for Mode Substitution and Induced Demand Following the Introduction of High-Speed Rail](#) », *Transport Reviews*, 7 octobre 2013 [ABONNEMENT REQUIS]; Lisa Lorena Losada-Rojas *et al.*, « [Exploring intercity passengers’ attitudes and loyalty to intercity passenger rail: Evidence from an on-board survey](#) », *Transport Policy*, 5 novembre 2018 [ABONNEMENT REQUIS]; Simon Blainey, Adrian Hickford et John Preston, « [Barriers to Passenger Rail Use: A Review of the Evidence](#) », *Transport Reviews*, novembre 2012 [ABONNEMENT REQUIS]; Peter J. Haas, [Modal Shift and High-Speed Rail: A Review of the Current Literature](#), Mineta Transportation Institute, juin 2014; et Jing Yu Pan et Stefan Rooze, [High-Speed Rail in the U.S. – Mode Choice Decision and Impact of COVID-19](#), Center for Advanced Transportation Mobility, septembre 2023.

92. Billy Wong et Khandker M. Nurul Habib, « [Effects of accessibility to the transit stations on intercity travel mode choices in contexts of high speed rail in the Windsor–Quebec corridor in Canada](#) », *Canadian Journal of Civil Engineering*, 2015; et Rattaphong Meesit, « [Factors affecting the future utilisation of high-speed train services in Eastern Economic Corridor \(EEC\)](#) », *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, juillet 2024 [ABONNEMENT REQUIS].