

Train à grande vitesse entre Québec et Toronto : une occasion à saisir pour améliorer les transports interurbains au Québec

Mémoire de Trajectoire Québec

Présenté à Alto

**Dans le cadre des consultations publiques sur le projet de train à grande
vitesse entre Québec et Toronto**

24 avril 2026



Contributions

Axel Fournier, président

Maggie Harvey, directrice générale

Brian Nash, coordonnateur aux affaires publiques et communications

François Pépin, administrateur

À propos de Trajectoire Québec

Trajectoire Québec est un organisme à but non lucratif qui œuvre à la promotion et à la défense des droits des usagers du transport collectif au Québec. Sa mission est de contribuer à un système de transport collectif accessible, efficace, équitable et durable, partout sur le territoire.

À travers ses activités de recherche, de sensibilisation et de représentation, Trajectoire Québec porte la voix des usagers et défend une vision intégrée de la mobilité, où les différents modes de transport collectif sont complémentaires et accessibles à toutes et tous.

Sommaire des recommandations

Recommandation 1 : Que les gares soient situées dans les centres-villes, soient universellement accessibles et intégrées avec les réseaux de transports collectifs locaux et interurbains;

Recommandation 2 : Que le réseau de train à grande vitesse s'intègre aux milieux urbains en évitant les barrières physiques infranchissables afin que les piétons et cyclistes puissent facilement traverser les rails en sécurité sans augmenter inutilement leur distance de déplacement;

Recommandation 3 : Que le train à grande vitesse soit abordable et accessible à toutes et tous;

Recommandation 4 : Qu'il y ait un contrôle serré des coûts du projet et une participation financière du privé, si nécessaire, afin de minimiser les impacts sur les autres investissements nécessaires du gouvernement fédéral dans d'autres domaines, notamment le transport collectif urbain;

Recommandation 5 : Que l'on ajoute des gares aux aéroports Montréal-Trudeau (YUL) et Jean-Lesage (YQB);

Recommandation 6 : Que le gouvernement du Canada modifie le mandat octroyé à Alto afin de prévoir davantage de gares intermédiaires;

Recommandation 7 : Que soit préservé et amélioré l'offre des trains interurbains sur le réseau ferroviaire préexistants;

Recommandation 8 : Offrir une expérience client inspirée des standards des réseaux ferroviaires européens et asiatiques, se distinguant clairement de l'expérience aéroportuaire;

Recommandation 9 : Qu'Alto s'assure de l'acceptabilité sociale du projet au sein des communautés touchées avec des consultations publiques rigoureuses et proactives.

Dans ce document, le masculin est utilisé à titre épïcène dans le seul but d'alléger le texte.

Table des matières

Introduction.....	5
Contexte et pertinence du projet.....	5
Analyse et préoccupations.....	7
Un projet structurant, mais à encadrer.....	7
Le rôle structurant des gares en centre-ville.....	7
Un enjeu d'abordabilité.....	8
Connectivité aéroportuaire : le modèle français.....	9
L'importance des gares intermédiaires.....	10
L'expérience des usagers et le service à la clientèle.....	10
Un processus de consultation à renforcer.....	11

Introduction

Contexte et pertinence du projet

Le projet de train à grande vitesse Québec-Toronto porté par Alto s'inscrit dans un contexte marqué par plusieurs défis :

- le besoin d'améliorer l'offre de service ferroviaire avec une meilleure ponctualité et une plus grande rapidité;
- le besoin de renforcer les alternatives à l'automobile entre les centres urbains;
- l'urgence climatique et la nécessité de réduire les émissions de GES du secteur des transports;
- la congestion croissante dans les grands corridors;
- les inégalités d'accès au transport collectif entre les territoires.

Les problèmes persistants de ponctualité qui affectent le corridor Québec-Windsor depuis plus de deux décennies nuisent considérablement à l'attractivité du service ferroviaire. Ce manque de fiabilité entraîne une érosion de l'achalandage au profit de modes de transport concurrents, tout particulièrement l'automobile individuelle.

Selon les analyses de VIA Rail, cette incapacité à respecter les horaires découle principalement des facteurs suivants¹ :

- La propriété du réseau : Les infrastructures ferroviaires appartiennent majoritairement aux compagnies de transport de marchandises, lesquelles accordent systématiquement la priorité à leurs propres convois au détriment des trains de passagers.
- La croissance du fret : L'augmentation constante du transport de marchandises, par rail et par route, sature les corridors existants, rendant ainsi impossible toute amélioration de la fréquence des services de passagers sur le réseau actuel.

C'est pour s'attaquer à ces enjeux que VIA Rail a proposé le concept de train à grande fréquence (TGF) sur un réseau ferroviaire exclusivement dédié aux passagers. Ce projet a immédiatement reçu l'aval de Trajectoire Québec qui y voyait un levier essentiel pour relancer le transport interurbain entre Québec et Windsor.

¹ [Rapport annuel 2016, VIA Rail, page 7](#)

Le projet de train à grande vitesse a connu un tournant majeur sous l'impulsion de la volonté populaire et politique. En 2024, un sondage a révélé que 92 % des répondants privilégient désormais le train à grande vitesse au TGF. Ce résultat témoigne d'un enthousiasme marqué pour une technologie capable d'atteindre 300 km/h, offrant des gains de temps substantiels entre les grands pôles comme Montréal, Ottawa et Toronto.

Cette vision est partagée par les décideurs locaux, notamment les maires de Québec et de Trois-Rivières, qui ont officiellement exprimé leur préférence pour le train à grande vitesse². Parallèlement, VIA TGF a fait évoluer son discours pour parler de « train rapide » sans limites de vitesse, évitant ainsi d'opposer les deux technologies³.

En 2025, le gouvernement canadien confirme cette nouvelle orientation en sélectionnant un consortium d'envergure pour piloter le projet. Ce dernier a formellement opté pour un réseau de train à grande vitesse, un chantier colossal dont les coûts sont estimés par les observateurs entre 60 et plus de 100 milliards de dollars⁴.

Dans ce contexte, Trajectoire Québec soutient le développement d'un service de train rapide, fiable et à haute fréquence qui représente une opportunité majeure de transformation du système de mobilité interurbaine au Québec et au Canada.

Cependant, pour que ce projet contribue réellement à une transition juste et efficace, il doit être conçu dans une perspective d'accessibilité pour toutes et tous, d'intégration territoriale et de complémentarité avec les réseaux existants.

Les recommandations suivantes présentent certaines des préoccupations techniques et sociales qui devront guider le déploiement du projet. Nous reconnaissons que la société Alto est limitée dans son champ d'action pour mettre en œuvre certaines de ces recommandations, mais considérant qu'Alto a la responsabilité de maintenir un dialogue avec les autorités compétentes pour mettre en place les conditions de succès du projet, ces recommandations nous ont semblé pertinentes à formuler dans ce mémoire. Nos commentaires sont plus spécifiquement liés à la réalité québécoise du tracé et du projet, et non à l'ensemble du tracé Québec-Toronto.

² <https://echosmontreal.com/la-difference-entre-le-tgv-et-le-tgf/>

³

<https://www.24heures.ca/2024/03/14/faut-il-construire-un-tgv-entre-toronto-et-quebec-on-en-jase-avec-un-expert>

⁴

<https://www.ledevoir.com/opinion/idees/885787/idees-tgv-entre-quebec-toronto-ultime-projet-depenses-gouvernement-trudeau>

Analyse et préoccupations

Un projet structurant, mais à encadrer

Un train à grande vitesse peut constituer un levier puissant de transfert modal, notamment de l'avion et de l'automobile vers le rail. Toutefois, cette promesse repose sur plusieurs conditions :

- une fréquence de service élevée;
- un pôle d'accès dans les centres-villes;
- une fiabilité exemplaire;
- une tarification compétitive;
- un service à la clientèle de qualité;
- une bonne intégration avec les réseaux locaux et régionaux.

Sans ces conditions, le risque est de créer un service performant, mais réservé à une clientèle restreinte, au détriment de son rôle structurant pour le système de mobilité dans son ensemble.

Le rôle structurant des gares en centre-ville

L'implantation des gares centrales aux centres-villes constitue un facteur déterminant dans la réussite d'un projet de train à grande vitesse.

Les gares centrales jouent un rôle clé en matière d'accessibilité, puisqu'elles sont généralement situées au cœur des réseaux de transport collectif existants, permettant ainsi des correspondances efficaces. Cette centralité favorise une intermodalité fluide et réduit la dépendance à la voiture pour accéder au service.

L'articulation entre le futur train à grande vitesse, les réseaux de transport locaux et les liaisons interurbaines doit être au cœur de la stratégie de planification. À cet égard, l'implantation des gares doit être conçue comme des pôles pleinement intégrés aux tissus urbains existants, en veillant à préserver et renforcer les continuités de mobilité, transport collectif, mobilité active et aménagements urbains, et à éviter toute forme de rupture physique ou fonctionnelle. Une intermodalité fluide, structurée autour de ces pôles, est essentielle pour garantir l'efficacité des déplacements et permettre aux voyageurs de transiter aisément, de leur point d'origine à leur destination finale, en

s'appuyant sur la complémentarité des modes. Dans cette perspective, les gares du train doivent être situées au centre-ville des communautés, afin de desservir efficacement leurs pôles d'activité tout en assurant des correspondances simples et performantes avec les réseaux locaux de transport collectif.

À l'inverse, des gares excentrées, mal connectées ou difficilement accessibles risquent de:

- réduire l'attractivité du service global;
- allonger les temps de déplacement des usagers;
- encourager l'usage de l'automobile pour accéder au train.

Ce phénomène s'observe à Québec, où coexistent les gares de Sainte-Foy et du Palais, situées à proximité du centre-ville. Bien que le trajet ferroviaire soit plus long jusqu'à la gare du Palais, celle-ci offre un accès nettement plus direct et efficace au cœur de la ville.

À l'inverse, à Ottawa, l'implantation de la gare de VIA Rail à l'est de la ville tend à favoriser l'usage de l'automobile pour les déplacements en provenance de Montréal. Le temps de parcours en voiture entre les centres-villes de Montréal et la colline parlementaire (environ 2 h 30) demeure comparable à celui du train (environ 2 h 10), auquel s'ajoute le temps nécessaire pour rejoindre la destination finale. Cette configuration pénalise également les résidents de Gatineau : il leur faut jusqu'à une heure en voiture, et jusqu'à plus d'une heure et demie en transport collectif, pour atteindre la gare actuelle, alors qu'une gare située au centre-ville d'Ottawa serait accessible en moins de 30 minutes.

Recommandation 1 : Que les gares soient situées dans les centres-villes, soient universellement accessibles et intégrées avec les réseaux de transports collectifs locaux et interurbains.

Recommandation 2 : Que le réseau de train à grande vitesse s'intègre aux milieux urbains en évitant les barrières physiques infranchissables afin que les piétons et cyclistes puissent facilement traverser les rails en sécurité sans augmenter inutilement leur distance de déplacement.

Un enjeu d'abordabilité

L'abordabilité constitue une condition de succès du projet et une préoccupation majeure pour Trajectoire Québec.

Un projet financé en partie par des fonds publics doit bénéficier à l'ensemble de la population. Or, l'expérience internationale démontre que les trains à grande vitesse peuvent devenir des services premium si aucune mesure n'est mise en place pour encadrer les tarifs.

Dans ce contexte, une attention particulière doit être portée à certaines clientèles. Des mesures tarifaires adaptées pour les jeunes, les familles et les aînés apparaissent essentielles, notamment afin de maintenir la compétitivité du train face à l'automobile et d'assurer une alternative accessible pour les personnes qui ne peuvent ou ne souhaitent plus conduire. Par ailleurs, dans un contexte de tarification dynamique, il importe d'éviter que les hausses de prix lors des périodes de pointe, des congés et des jours fériés n'aient pour effet de décourager les usagers au moment même où ils envisagent d'utiliser le service.

Une tarification élevée aurait pour effet de :

- limiter l'accès pour différentes populations, notamment celle à faible et moyen revenu et les familles;
- réduire le potentiel de transfert modal;
- accentuer les inégalités territoriales et sociales.

L'équité doit donc être au cœur du modèle tarifaire.

Recommandation 3 : Que le train à grande vitesse soit abordable et accessible à toutes et tous.

L'enjeu de l'abordabilité se pose également au regard du coût global du projet. Dans un contexte où le financement du transport collectif est déjà sous pression, il est essentiel que la réalisation du train à grande vitesse ne se fasse pas au détriment du développement et du maintien des réseaux de transports urbains. Autrement dit, ce projet structurant doit s'inscrire en complémentarité avec les transports collectifs existants, et non en concurrence avec eux, afin de renforcer l'ensemble du système de mobilité.

Recommandation 4 : Qu'il y ait un contrôle serré des coûts du projet et une participation financière du privé, si nécessaire, afin de minimiser les impacts sur les autres investissements nécessaires du gouvernement fédéral dans d'autres domaines, notamment le transport collectif urbain.

Connectivité aéroportuaire : le modèle européen

Sous réserve de la faisabilité du tracé, l'implantation d'une gare de train à grande vitesse aux aéroports Montréal-Trudeau (YUL) et Jean-Lesage de Québec (YQB) constituerait un levier stratégique majeur pour attirer les voyageurs régionaux et internationaux. Cela leur éviterait une correspondance et un trajet via les réseaux locaux de bus municipaux ou du REM.

Le succès de ce modèle est largement démontré en Europe, où le réseau à grande vitesse dessert directement les grandes plateformes aéroportuaires :

- Paris-Charles de Gaulle 2 TGV (CDG) : une infrastructure de premier plan, connectée directement aux terminaux 2C, 2D, 2E et 2F, et reliée aux autres zones par la navette CDGVAL;
- Aéroport Lyon - Saint Exupéry : une gare intégrée facilitant les liaisons transversales à travers le pays;
- Massy TGV : un pôle d'interconnexion situé à proximité de l'aéroport d'Orly (moyennant l'utilisation d'une navette);
- Francfort-sur-le-Main : une gare souterraine intègre des services du ICE de la Deutsche Bahn, lesquels opèrent en partage de codes avec des compagnies aériennes;
- Amsterdam Schiphol : la gare souterraine sous l'aéroport accueille des services de trains à grande vitesse vers plusieurs destinations européennes;
- Bruxelles - Aéroport - Zaventem : une gare souterraine sous l'aéroport accueille depuis février 2026 des départs de ICE vers Cologne, opérant en partage de codes avec une compagnie aérienne

Recommandation 5 : Que l'on ajoute des gares aux aéroports Montréal-Trudeau (YUL) et Jean-Lesage (YQB)

L'importance des gares intermédiaires

L'ajout de gare intermédiaire est un autre levier de succès pour le projet d'Alto. Le tracé Québec-Toronto traverse plusieurs communautés qui doivent pouvoir en bénéficier. Cela permettrait de favoriser l'acceptabilité sociale du projet dans les régions impactées par le projet et d'augmenter le bassin d'utilisateurs potentiels. Sans gare intermédiaire entre Laval et Ottawa ou entre Trois-Rivières et Montréal, le train à grande vitesse n'aurait une pertinence que pour les gens désireux de se déplacer entre les grandes villes.

Par contre, si une gare intermédiaire était ajoutée à Lachute ou à Berthierville par exemple, le train à grande vitesse devient une option pour des utilisateurs d'Argenteuil ou de Lanaudière qui désirent se rendre à Montréal pour le travail, les études ou même pour le loisir. Même si ce bassin d'utilisateurs n'est pas suffisant en lui-même pour justifier un départ,

il peut facilement rentabiliser un arrêt de quelques minutes dans un trajet entre Ottawa et Montréal ou entre Montréal et Québec.

Afin de maintenir un temps de parcours acceptable et réellement profiter de la vitesse élevée du train, certains services devraient être express, tandis que d'autres trajets locaux circuleraient pour desservir ces gares intermédiaires. Cela nécessite simplement de prévoir, aux gares intermédiaires, une voie supplémentaire à chaque extrémité, permettant aux trains locaux de s'arrêter afin d'y laisser embarquer et débarquer les usagers et de laisser passer les trains express en même temps.

En somme, un réseau qui ne dessert que les grands centres limite fortement son impact structurant. À l'inverse, l'intégration de gares intermédiaires permet :

- d'élargir l'accès au service;
- de soutenir le développement régional;
- de maximiser les retombées économiques et sociales;
- de favoriser l'acceptabilité sociale du projet;
- d'accroître l'achalandage global du réseau.

Recommandation 6 : Que le gouvernement du Canada modifie le mandat octroyé à Alto afin de prévoir davantage de gares intermédiaires.

L'expérience des usagers et le service à la clientèle

Au-delà de la vitesse, l'expérience globale des usagers sera déterminante dans le succès du projet. Présentement, notamment en raison des places systématiquement attitrées, le poids limite et l'enregistrement des bagages, la recommandation d'arriver à une gare entre 45 et 90 minutes avant le départ du train, l'expérience de prendre le train au Canada est similaire à celle de prendre l'avion. Cela a pour conséquence de complexifier les déplacements en train et de dégrader l'expérience des voyageurs.

Un service performant doit être pensé du point de vue de l'utilisateur, et non uniquement de l'infrastructure. Cela inclut :

- la simplicité d'achat des billets;
- la clarté de l'information;
- la gestion des retards et des correspondances;
- la gestion des bagages;
- l'accessibilité universelle;

- la qualité du service à bord et en gare.

Recommandation 7 : Que soit préservé et amélioré l'offre des trains interurbains sur le réseau ferroviaire préexistant.

Recommandation 8 : Offrir une expérience client inspirée des standards des réseaux ferroviaires européens et asiatiques, se distinguant clairement de l'expérience aéroportuaire.

Un processus de consultation à renforcer

Trajectoire Québec souligne l'importance d'un processus de consultation rigoureux, transparent et inclusif, à la hauteur de l'ampleur et des impacts du projet.

Compte tenu de sa portée territoriale, il est essentiel que l'ensemble des communautés concernées puissent s'exprimer et être réellement prises en compte, notamment:

- les municipalités et régions traversées;
- les groupes citoyens;
- les usagers actuels et potentiels;
- les organisations de la société civile.

Il est essentiel qu'il y ait une acceptabilité sociale pour un projet de telle ampleur. Un processus incomplet pourrait compromettre celle-ci et, donc, le projet au complet. Au-delà d'un exercice formel, la démarche de consultation doit permettre une participation significative et en amont des décisions structurantes. L'acceptabilité sociale ne peut être présumée : elle se construit par un dialogue continu, une transparence accrue et une réelle capacité d'influence des milieux concernés sur le projet. À défaut, un processus incomplet ou tardif risque non seulement de fragiliser cette acceptabilité, mais aussi de compromettre la mise en œuvre du projet dans son ensemble. Il est donc essentiel que les promoteurs mettent en place des mécanismes de consultation proactifs, accessibles et adaptés aux réalités des milieux concernés, et ce, tout au long du développement du projet.

Recommandation 9 : Qu'Alto s'assure de l'acceptabilité sociale du projet au sein des communautés touchées avec des consultations publiques rigoureuses et proactives.

Conclusion

Le projet de train à grande vitesse Québec–Toronto représente une occasion unique de transformer durablement la mobilité interurbaine au Québec et au Canada, en offrant une alternative crédible à l’automobile et à l’avion.

Trajectoire Québec tient à exprimer son appui au développement de ce projet structurant, dans la mesure où celui-ci s’inscrit dans une vision de transport collectif accessible, intégré et équitable.

Toutefois, la réussite du projet repose sur des choix déterminants en matière de conception et de mise en œuvre. Il sera essentiel de garantir une accessibilité financière réelle, de desservir efficacement les territoires grâce à des gares intermédiaires stratégiques, et de placer l’expérience usager au cœur des priorités.

Dans cette perspective, l’implantation de gares principales en centre-ville, pleinement connectées aux réseaux locaux et régionaux de transport collectif, constitue une condition essentielle pour maximiser l’achalandage, favoriser l’intermodalité et assurer des gains environnementaux significatifs.

En misant sur une approche inclusive, une forte connectivité territoriale et une planification centrée sur les besoins des usagers, ce projet peut devenir un pilier d’un système de transport collectif moderne, performant et accessible à toutes et tous.

Trajectoire Québec souhaite ainsi contribuer à la réalisation d’un projet ambitieux, porteur de bénéfices durables pour l’ensemble de la population.