

Une alternative réaliste à Alto : sommaire exécutif

Oct 16, 2026 · @Daniel Journeaux

Réparer et agrandir VIA Rail sur les voies ferrées qui existent déjà doublerait le service entre Québec et Toronto pour environ **5,5 milliards \$**, des années plus tôt et presque sans prendre de nouvelles terres agricoles, contre **75 à 113 milliards \$** pour Alto.

Le problème actuel

- **Les trains de VIA sont en retard deux fois sur trois.** La ponctualité dans le corridor est tombée à 35 % en 2025, contre 84 % en 2011. L'achalandage plafonne à 4,4 millions de voyages par année.
- **VIA possède environ 3 % des voies qu'elle utilise.** La plupart appartiennent au CN, et la loi canadienne ne donne aucune priorité aux trains de passagers sur les trains de marchandises. Le contrat d'accès de VIA a expiré en 2018 et a été prolongé huit fois.
- **Un différend sur la signalisation des passages à niveau a aggravé la situation.** Depuis octobre 2024, le CN ralentit les nouveaux trains de VIA aux passages à niveau, invoquant le risque que ces trains plus légers ne soient pas détectés de façon fiable. VIA conteste cette mesure devant les tribunaux.
- **Alto est la réponse du gouvernement :** une nouvelle ligne à grande vitesse dans un nouveau corridor de 1 000 km. Le Directeur parlementaire du budget estime le coût entre 75 et 113 milliards \$. Le tronçon Montréal-Ottawa ouvrirait vers 2036–2038 et la ligne complète vers 2041–2044, avec des expropriations de terres agricoles le long du tracé.

Le plan en cinq étapes

1. **Régler le différend des passages à niveau (environ 1,0 milliard \$, imprévus compris).**
Équiper les trains de VIA d'amplificateurs de shuntage, comme Amtrak a accepté de le faire dans son entente de 2025 avec le CN, et moderniser la détection à environ 600 passages à niveau, pour que les trains roulent de nouveau à pleine vitesse.
2. **Signer une entente de ponctualité avec le CN (environ 25 à 35 millions \$ par année).**
Le CN reçoit des primes pour les trains de passagers à l'heure et des pénalités pour les retards qu'il cause, le modèle qui a porté le Capitol Corridor, en Californie, à 93–95 % de

ponctualité.

3. **Construire des voies d'évitement sur les lignes existantes (environ 3,05 milliards \$, avec 50 % d'imprévus).** 21 nouvelles voies d'évitement et sections de dépassement, 14 voies d'évitement prolongées et 16 km de double voie, soit environ 172 km de voie au total, dimensionnés pour les plus longs trains de marchandises du CN afin que le CN y gagne aussi de la capacité. Il ne faut qu'environ 130 acres de terrain, surtout d'étroites bandes le long des voies actuelles.
4. **Doubler le service (environ 1,3 milliard \$).** D'environ 50 à 88 trains par jour, presque aux heures entre les grandes villes, avec 12 nouvelles rames et des trains allongés à 7 voitures.
5. **Ajouter de la capacité de régulation (environ 170 millions \$).** Plus de postes de régulateurs, des logiciels de planification et un lien de données en temps réel entre le CN et VIA, pour que les trains supplémentaires circulent sans conflit.

Total : environ 5,5 milliards \$, en deux étapes. L'étape 1 (environ 1,9 milliard \$, 2027–2029) rétablit la fiabilité. L'étape 2 (environ 3,6 milliards \$, 2030–2033) n'est débloquée qu'une fois la ponctualité maintenue au-dessus de 85 % pendant un an.

VIA ou Alto en un coup d'œil

Les chiffres d'Alto reposent sur les coûts du Directeur parlementaire du budget et sur un achalandage réaliste (environ 10 millions de voyages par année), et non sur la prévision d'Alto de 24 millions.

	Plan VIA	Alto
Coût de construction	≈ 5,5 milliards \$	75 à 113 milliards \$ (DPB)
Premières améliorations	2027–2029	Montréal–Ottawa vers 2036–2038
Service complet	vers 2033	vers 2041–2044
Nouvelles terres requises	≈ 130 acres, le long des voies actuelles	Un nouveau corridor d'environ 1 000 km
Villes desservies	Tous les arrêts actuels de VIA	Quelques gares
Durée Montréal–Toronto	≈ 4 h 30 à 5 h, à l'heure	≈ 3 h

	Plan VIA	Alto
Avantages publics par dollar dépensé	≈ 0,86 \$ (jusqu'à 1,60 \$)	≈ 0,14 \$
Coût fédéral net par voyage ajouté	≈ 98 \$	≈ 1 100 \$
Emplois de construction	≈ 6 300 par année pendant 7 ans	≈ 50 000 par année pendant 15 ans
Dépenses des visiteurs dans les villes le long de la ligne	≈ 95 millions \$ par année d'ici 2040	Surtout à quelques gares, à partir de 2055 environ

L'indicateur d'avantages publics est une mesure coûts-avantages standard sur 60 ans : temps gagné, fiabilité, tarifs, et moins de voitures sur les routes et d'avions dans les airs, comparés à l'ensemble des dépenses. Par dollar dépensé, les deux projets créent le même nombre d'emplois de construction; Alto en crée davantage parce qu'il dépense 17 fois plus.

Pourquoi chaque partie devrait y adhérer

- **Le CN** obtient de la capacité ferroviaire financée par l'État, des passages à niveau plus sûrs, une rémunération pour la ponctualité et un contrat stable de 15 à 20 ans.
- **VIA** retrouve la pleine vitesse, de la place pour croître et un horaire fiable à offrir.
- **Le gouvernement fédéral** obtient des résultats en trois ans pour environ le dix-septième du coût d'Alto, avec un financement débloqué par étapes, seulement à mesure que les résultats sont démontrés.
- **Les voyageurs** ont des trains environ aux heures, qui partent et arrivent à l'heure.
- **Les villes le long de la ligne**, de Cobourg, Belleville, Kingston et Brockville jusqu'à Cornwall, Alexandria, Casselman et Drummondville, gardent leur gare et attirent visiteurs, navetteurs et nouveaux résidents, sans qu'un nouveau corridor ferroviaire ne traverse les fermes.

Les limites, en toute honnêteté

- Aucun service de passagers qui partage des voies de marchandises n'est devenu rentable, et ce plan ne le sera pas non plus. Il réduit la subvention par voyage d'environ 85 \$ à environ 54 \$ et double à peu près l'achalandage en dix ans, conformément aux

meilleurs résultats ailleurs.

- Il n'offre pas un trajet Montréal-Toronto en 3 heures.
- Il dépend d'une entente négociée avec le CN.
- Tous les chiffres sont des estimations préliminaires fondées sur des données publiques et devraient être vérifiés par le CN, VIA, Transports Canada et le Directeur parlementaire du budget.

Le plan complet de 36 pages (analyse des voies d'évitement, tableaux de coûts, sources et comparaison du rendement avec Alto) est disponible sur demande.

Daniel Journeaux · Sainte-Anne-de-Prescott (Ontario)