

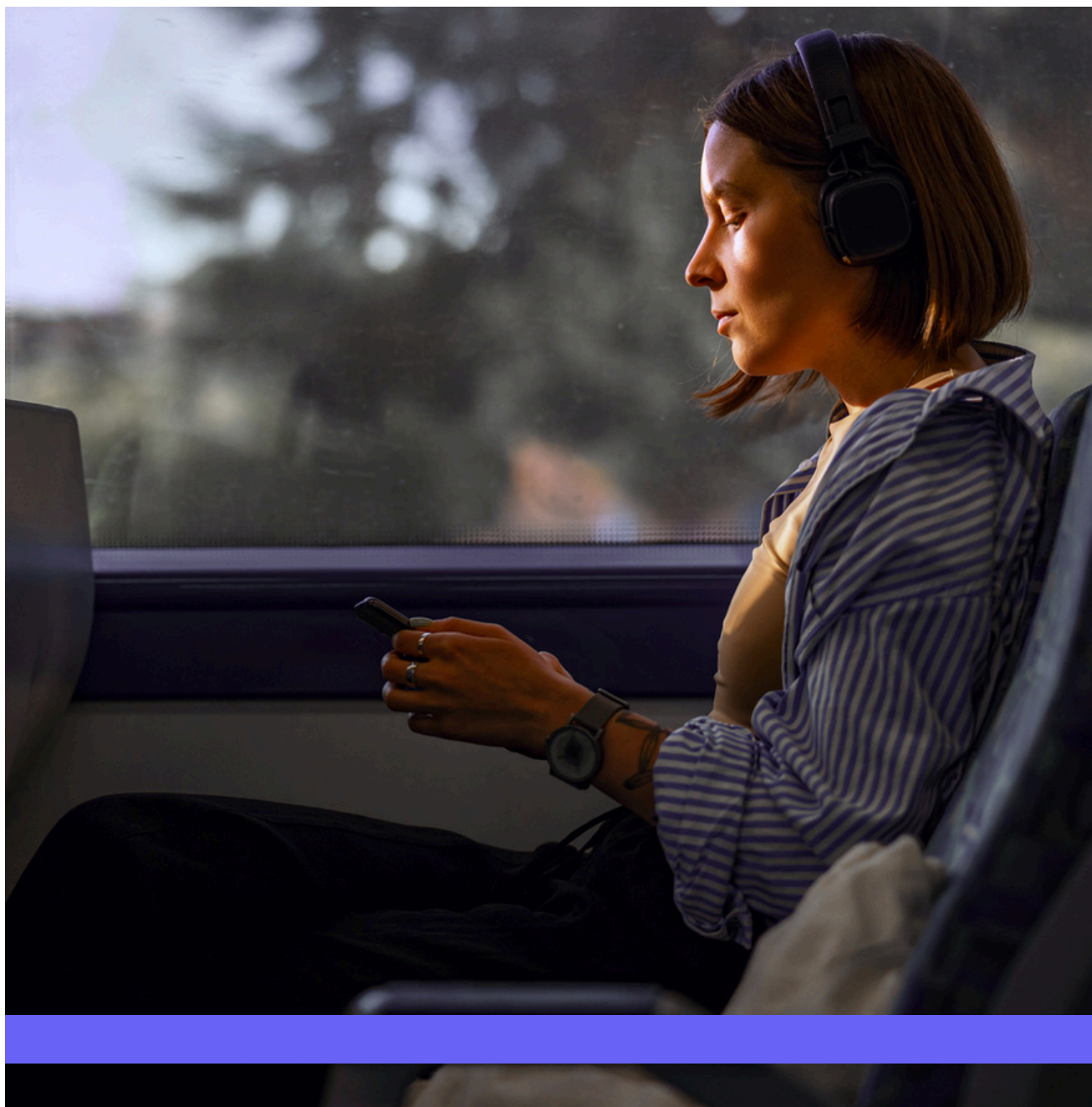
A close-up, profile shot of a man with short, dark, curly hair and a light beard. He is looking out of a train window, with his face partially in shadow and partially lit by warm sunlight coming from the window. He is wearing a dark green jacket over a blue and white striped shirt. The background outside the window is blurred, showing a cityscape.

**ALTO** 

Le réseau de trains à grande vitesse Québec-Toronto

**Propulser notre avenir :  
Façonner le Canada de demain  
grâce à un train à grande vitesse**





Date de publication mars 2025

La Société a préparé ce document à partir des renseignements dont elle disposait à la date de publication, y compris des renseignements provenant de sources publiques qui n'ont pas été vérifiées de manière indépendante. Les projections sont intrinsèquement sujettes à des incertitudes, des risques (y compris des risques commerciaux, économiques et concurrentiels importants) et d'autres facteurs connus et inconnus, dont plusieurs sont indépendants de la volonté de la Société. Les hypothèses sur lesquelles reposent les projections peuvent aussi être inexactes. Par conséquent, les résultats réels obtenus pourraient différer des prévisions et les variations pourraient être importantes. Tous les énoncés prospectifs ne s'appliquent qu'à la date du présent document et sont expressément présentés sous réserve de cette mise en garde. Ils devraient être mis à jour au fur et à mesure de l'avancement du projet.

# Table des matières

<b>Rapprocher les gens et stimuler notre économie.....</b>	<b>3</b>
<b>Relever les principaux défis du transport interurbain dans le Corridor.....</b>	<b>5</b>
Le Corridor se trouve à la croisée des chemins.....	7
Le temps est venu d'aller de l'avant.....	8
<b>Destination : Une nouvelle solution rapide, fréquente et fiable.....</b>	<b>9</b>
Train traditionnel ou à grande vitesse?.....	10
Un appui solide de la population.....	10
Et si vous pouviez arriver à votre destination en deux fois moins de temps? Notre vision : un train à grande vitesse.....	11
Réduire l'écart entre les villes.....	12
Train à grande vitesse : Un modèle éprouvé offrant de réels avantages à long terme.....	13
<b>Des avantages considérables pour tous les Canadiens.....</b>	<b>15</b>
S'appuyer sur les succès passés : Le projet de la Voie maritime du Saint-Laurent.....	24
<b>Collaboration inclusive : Ouvrir la voie à la réconciliation et à l'autonomisation.....</b>	<b>25</b>
<b>Une approche collaborative de réalisation afin de réduire les risques pour les contribuables canadiens.....</b>	<b>26</b>
<b>Investir dans le train à grande vitesse dès maintenant : Un moment charnière pour les générations futures.....</b>	<b>28</b>
Recommandation pour mettre de l'avant une solution de train à grande vitesse.....	28
Et si nous n'agissons pas maintenant?.....	29
Principales raisons pour lesquelles mettre de l'avant un train à grande vitesse.....	30
<b>Annexes.....</b>	<b>31</b>

# Rapprocher les gens et stimuler notre économie

Le corridor Québec-Toronto (le Corridor) a toujours été la pierre angulaire du développement économique et social du Canada, de la révolution industrielle à l'ère technologique d'aujourd'hui. Notre aptitude à établir des liens les uns avec les autres a toujours alimenté nos progrès, mais nous avons commencé à tenir ce rapprochement vital pour acquis.

Malgré son importance historique, le Corridor souffre actuellement de l'absence de transports interurbains rapides, fréquents et fiables. Cette lacune nuit à la productivité et au rendement économique, car les options de déplacement existantes sont coûteuses et ne facilitent donc pas le rapprochement entre les voyageurs, les communautés et les entreprises. Le réseau de transport existant est également coûteux pour le pays; l'exploitation des services ferroviaires actuels est onéreuse, et l'infrastructure automobile est celle qui s'entretient le moins efficacement. Il est remarquable que le Canada, un pays qui doit une grande partie de son développement et de sa croissance économique aux trains, soit le seul pays du G7 à ne pas avoir de réseau ferroviaire à grande vitesse.

**Nous devons nous inspirer d'autres méga régions dans le monde qui ont, elles, investi dans un réseau de transport ferroviaire moderne, fiable et efficace et qui continuent à l'améliorer. Ces investissements ont servi de tremplin à la relance économique observée dans de nombreux pays. Par exemple, le corridor Eurostar, plusieurs lignes de TGV en France et l'InterCity Express en Allemagne, pour n'en nommer que quelques-uns.**

Par le passé, des projets visionnaires comme celui de la Voie maritime du Saint-Laurent ont transformé le commerce entre le Canada et les États-Unis, stimulant la croissance économique et créant un impact durable sur les chaînes d'approvisionnement du Canada et sa capacité de générer des revenus. Un train à grande vitesse aurait le même effet transformateur sur notre économie actuelle et pour les générations à venir.





La construction d'un réseau de trains à grande vitesse, fiable et fréquent dans le Corridor transformerait notre façon de vivre et de travailler. Elle réduirait considérablement les temps de déplacement, stimulerait la prospérité économique, créerait des emplois, réduirait notre empreinte environnementale et rapprocherait trois capitales et de nombreuses régions métropolitaines. Imaginez pouvoir voyager entre Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières et Québec en seulement quelques heures et ainsi entretenir des liens continus avec vos collègues, vos amis et votre famille.

**Le projet de réseau de trains à grande vitesse Québec-Toronto vise à rapprocher les gens, stimuler la créativité et ouvrir la porte à une infinité de possibilités. Il promet un avenir dans lequel nos villes sont mieux desservies, notre économie plus prospère, la qualité de vie des Canadiens s'améliore et nos communautés s'épanouissent. Cet investissement générera des retombées socioéconomiques d'envergure et servira d'héritage pour nos enfants et petits-enfants.**

Il s'agit d'une occasion unique de rapprocher les gens, de réduire l'écart entre les villes et de repenser l'occupation du territoire, s'assurant ainsi de léguer un pays dynamique, prospère et interconnecté aux générations futures. En sollicitant activement la participation des populations autochtones, nous ouvrons la voie à de nouvelles possibilités. De plus, en intégrant la capacité d'innovation et l'efficacité du secteur privé à l'engagement des autorités publiques envers les Canadiens, nous pouvons réaliser un projet exemplaire.

Ensemble, nous pouvons réaliser un projet d'infrastructure transformateur au profit de tous les Canadiens.

Cet investissement, comme celui de la Voie maritime du Saint-Laurent, est nécessaire pour l'avenir du pays.

L'infrastructure appartiendra au Canada et, avec 13 fois plus de passagers par année, le projet générera une augmentation de l'achalandage et des revenus qui financeront entièrement ses activités d'exploitation.



# Relever les principaux défis du transport interurbain dans le Corridor

Le réseau de transport actuel du Corridor est déconnecté, engorgé et inefficace, entraînant des coûts élevés pour les voyageurs et une dépendance insoutenable au transport routier et aérien. Ces restrictions entravent les déplacements entre les villes et contribuent à la stagnation économique.

## Des communautés déconnectées

Le réseau de transport ferroviaire du Corridor n'offre pas de liaison directe entre les communautés. Cette lacune nuit à la circulation des individus et des marchandises, entraînant souvent des retards et par conséquent, la stagnation de l'économie. Elle constitue également un obstacle à la satisfaction des besoins futurs en matière de logement et rend difficile l'inclusion des résidents défavorisés.

L'absence de liaison entre plusieurs pôles urbains du Corridor nuit sérieusement à leur productivité, voire la productivité du Canada entier, qui est à la traîne derrière les autres pays du G7. À l'heure actuelle, les trajets interurbains peuvent être jusqu'à 30 % plus longs à cause de la congestion autoroutière. La demande accrue des déplacements en avion affecte également la ponctualité des transporteurs canadiens par rapport à leurs homologues américains. L'engorgement dans les aéroports entraîne une augmentation du nombre de vols manqués.

Si la situation persiste, l'engorgement s'empirera et mettra en péril le réseau de transport autant pour les passagers que les marchandises. Cela aggraverait davantage les retards qui sont déjà fréquents aujourd'hui et créerait des bouchons dans le transport des marchandises sur les routes et les rails, ce qui fragiliserait les chaînes d'approvisionnement du Canada qui sont déjà sous haute pression.

## Des obstacles liés à la capacité du réseau

L'infrastructure de transport actuelle du Corridor ne peut pas satisfaire la demande toujours plus importante de déplacements, résultant d'une forte croissance démographique et de la nécessité de connecter divers marchés de l'emploi. Le réseau de transport interurbain n'a pas fait l'objet d'améliorations importantes depuis l'introduction de la route transcanadienne en 1962. De nouvelles infrastructures sont nécessaires pour tenir compte des réalités socioéconomiques de la région.

Il va sans dire que les contraintes du réseau de transport ferroviaire passager réduisent sa fiabilité et dissuadent les voyageurs. Au Canada, le service ferroviaire passager est principalement assuré sur des voies appartenant à des sociétés de transport de marchandises, qui accordent la priorité à leurs services plutôt qu'aux trains de passagers. Cela entraîne un manque de fiabilité, des retards et des temps de déplacement généralement plus longs qui sont devenus la norme pour le transport ferroviaire de passagers au Canada.



## **L'augmentation des coûts de transport**

La flambée des coûts de transport pèse sur les particuliers, les entreprises et les gouvernements. Le coût des déplacements automobiles et aériens est élevé pour le consommateur, à cause de retards ou de dépenses imprévues. Les gouvernements provinciaux et locaux, quant à eux, sont contraints d'augmenter leurs budgets de maintien et d'élargissement du réseau de transport routier pour répondre à la demande croissante.

En outre, la dépendance au transport routier et aérien contribue largement aux émissions de GES, qui ont des effets néfastes sur la santé publique. Sans amélioration du système de transport, ces coûts risquent d'alourdir considérablement le budget des ménages, compromettant ainsi l'accessibilité des déplacements tant pour les particuliers que pour les entreprises.

## **Le réseau actuel ne peut répondre à la demande accrue**

VIA Rail est déjà active dans le Corridor, mais sa capacité de soutenir la croissance du réseau actuel est limitée. Ceci n'est pas dû à une demande insuffisante (bien au contraire, celle-ci ne cesse de croître), mais plutôt au fait que le contrôle du droit de passage est sous la gestion de sociétés de transport de marchandises. Les trains des transporteurs ferroviaires de marchandises profitent d'une priorité de passage sur les trains de passagers, ce qui empêche ultimement VIA Rail d'offrir un service rapide, fréquent et fiable auquel les voyageurs s'attendent.

Depuis les années 1980, les liaisons comptant sur des voies ferrées appartenant à des transporteurs de marchandises connaissent des temps de déplacement plus lents. L'achalandage est tombé de huit à quatre millions de passagers par année durant cette période, une diminution de 50%. Entre 2018 et 2022, le taux de ponctualité du service ferroviaire passager variait entre 57 et 72 % au Canada, comparativement à 90 % en Europe.

# Le Corridor se trouve à la croisée des chemins

Nous perdons du terrain. Les niveaux de productivité en Ontario et au Québec accusent un retard grandissant sur ceux des autres pays du G7. Dans un contexte économique mondial hautement compétitif, la stagnation ne se limite pas à une simple interruption, elle constitue un véritable recul. Notre aptitude à attirer et à retenir les investissements, l'innovation et les talents internationaux, éléments cruciaux pour notre prospérité, est en déclin. Cette situation nous expose à un risque accru de stagnation prolongée, voire d'une diminution du niveau de vie.

Lieu	Croissance nominale 2001- 2022 (%)	Taux de croissance annuel composé (nominal)	Croissance réelle 2001 - 2022 (%)	Taux de croissance annuel composé (réel)
Québec	97 %	3.3 %	224.7 %	1.1 %
Ontario	79 %	2.8 %	15.8 %	0.7 %
Canada	105.3 %	3.5 %	19.6 %	0.9 %
France	107.9 %	3.5 %	15.2 %	0.7 %
États-Unis	108.0 %	3.5 %	32.0 %	1.3 %
Royaume-Uni	103.3 %	3.4 %	23.2 %	1.0 %
Allemagne	132.4 %	4.1 %	25.5 %	1.1 %
Japon	68.8 %	2.5 %	15.3 %	0.7 %
Italie	97.5 %	3.3 %	2.0 %	0.1 %

Note: Les données provinciales proviennent du tableau du PIB de Statistique Canada : 36-10-0711-02. Les données nationales proviennent de la base de données du PIB par habitant de l'OCDE.

La productivité du Canada a connu une forte diminution, passant d'un gain annuel moyen de 3 % avant 1976 à moins de 1 % depuis 2000. En d'autres termes, le revenu moyen des Canadiens augmente à un rythme plus lent que dans d'autres pays, ce qui entraîne une dégradation du niveau de vie.



# Le temps est venu d'aller de l'avant

Les services publics sont essentiels au bien-être collectif et à la prospérité du pays. Leur mission est d'anticiper les besoins futurs et de montrer la voie à suivre. Un investissement dans un réseau de trains à grande vitesse pourrait à lui seul combler les lacunes du réseau de transport interurbain du Corridor tout en stimulant considérablement la prospérité économique pour tous les Canadiens.

La crise du logement actuelle et l'augmentation de la demande d'énergie accentuent le niveau d'urgence d'une planification et d'investissements proactifs dans les infrastructures publiques. Compte tenu de la forte et stable croissance démographique prévue dans le Corridor (+30 % d'ici 2041), nos infrastructures de transport actuelles, déjà insuffisantes pour la demande aujourd'hui, ne pourront certainement pas répondre aux besoins de demain.

Sans action décisive, les communautés et les entreprises du Corridor devront faire face à des contraintes et à des obstacles de plus en plus nombreux pour accéder au marché du travail, en assurer la croissance et contribuer à l'atteinte d'un coût de la vie plus abordable. En fin de compte, cela nuira à notre compétitivité dans un monde de plus en plus connecté et l'économie canadienne continuera d'être désavantagée.

Investir aujourd'hui dans un réseau ferroviaire interurbain rapide, fréquent et fiable pourrait **augmenter le PIB du Canada de 1,1 % de sa valeur de façon permanente**, ce qui stimulerait considérablement la croissance nationale. Ce projet d'infrastructure se démarque comme étant la solution la plus attrayante et la plus durable pour améliorer la connectivité régionale, combler l'écart de productivité et répondre aux besoins changeants des Canadiens.

Imaginez avoir la possibilité de monter à bord d'un train et de vous retrouver dans une autre ville en une heure ou deux pour apporter du soutien à un être cher. Imaginez pouvoir trouver un emploi dans une autre ville sans avoir à déménager, ou pouvoir transmettre vos connaissances et votre passion aux 700 000 étudiants de plus de 30 universités et collèges situés le long du Corridor, le tout sans le souci d'un déplacement dispendieux et épuisant, la crainte d'un retard, la frustration des embouteillages sur les routes et de vols retardés ou annulés, et surtout sans l'angoisse de rater des moments importants.

**Nous avons la capacité d'y parvenir.**



# Destination : Une nouvelle solution rapide, fréquente et fiable

Pour permettre à toutes et tous de profiter des mêmes normes élevées et des mêmes options de transport diversifiées que l'on retrouve en Europe, nous devons investir dans des infrastructures modernes, efficaces et durables.

Le réseau de trains à grande vitesse Québec-Toronto révolutionnera les transports interurbains au Canada. Il rapprochera plus que jamais trois capitales et plusieurs autres régions métropolitaines.

Ce réseau ferroviaire de pointe assurera un service rapide, fréquent et fiable, permettant aux passagers d'atteindre leur destination en deux fois moins de temps.

**Rapide :** c'est au cœur de notre vision, la voie nécessaire pour parvenir à un véritable transfert modal.

**Fiable :** grâce à des voies réservées, les voyageurs n'auront pas à attendre et à céder le passage à un train de marchandises.

**Fréquent :** il y aura beaucoup plus de départs réguliers, pour permettre aux voyageurs de partir quand ils veulent, même à la dernière minute, et de revenir le jour même.

Grâce à des vitesses pouvant atteindre **300 km/h ou plus** sur un réseau d'environ 1 000 km de voies électrifiées et principalement réservées aux passagers, le projet reliera les grandes villes et permettra à plus de **18 millions de personnes vivant le long du Corridor** de se trouver là où il faut, quand cela compte vraiment.

## Corridor préliminaire

Le Corridor préliminaire comprend 7 arrêts, tels qu'établis par le gouvernement. Le tracé définitif du réseau sera défini durant la phase de développement.





## Train traditionnel ou à grande vitesse?

Deux concepts du train reliant les villes ont été soigneusement évalués afin de déterminer la meilleure façon de répondre aux besoins des Canadiens. Les deux solutions reposent sur des voies électrifiées et principalement réservées au transport de passagers.

**Train traditionnel :** avec un droit de passage principalement réservé, fonctionnant à des vitesses pouvant atteindre 200 km/h sur des voies nouvelles et existantes, intégrant l'électrification complète.

**Train à grande vitesse :** avec un droit de passage principalement réservé et l'électrification complète, visant à réduire considérablement les temps de déplacement en fonctionnant selon des normes de grande vitesse pouvant atteindre 300 km/h ou plus.

**Le train à grande vitesse (TGV) devrait attirer jusqu'à 13 fois plus de passagers que les services ferroviaires interurbains actuels.** Il assurera également une bien meilleure viabilité financière à long terme, car il attirera beaucoup plus de passagers que la solution de train traditionnel. Un service rapide et fréquent encouragera un transfert modal plus important. Par conséquent, le TGV générera plus de revenus, ce qui lui permettra de financer pleinement ses activités d'exploitation et d'atteindre l'autosuffisance. **Et surtout, c'est le projet auquel les Canadiens s'attendent.**

## Un appui solide de la population

Un récent sondage a révélé qu'une nette majorité de Québécois et d'Ontariens sont en faveur du réseau de trains à grande vitesse (TGV) Québec-Toronto. L'option de TGV nécessite un investissement en capital initial légèrement plus élevé, mais elle est privilégiée en raison de ses nombreux avantages et de sa flexibilité. Le soutien massif du public témoigne de son désir de disposer de solutions de transport modernes et efficaces.

**92%** des Québécois et des Ontariens sont favorables au projet de réseau de trains à grande vitesse Québec-Toronto, qui réduira les temps de déplacement

**58%** d'entre eux préfèrent voyager plus rapidement, même si cela nécessite un investissement plus élevé

# Et si vous pouviez arriver à votre destination en deux fois moins de temps? Notre vision : un réseau de trains à grande vitesse

Cet investissement structurant permettra de renforcer les liens entre les communautés, d'améliorer la qualité de vie de la population et de stimuler la croissance économique grâce à des temps de déplacement plus courts.

Liaisons urbaines	Temps de déplacement actuel	Temps de déplacement en train à grande vitesse	Économies de temps
Toronto - Montréal	5 h 30 min	3 h 07 min	2 h 23 min
Toronto - Ottawa	4 h 26 min	2 h 09 min	2 h 17 min
Toronto - Peterborough*	1 h 27 min	0 h 40 min	0 h 47 min
Ottawa - Montréal	1 h 59 min	0 h 58 min	1 h 01 min
Montréal - Québec	3 h 17 min	1 h 29 min	1 h 48 min
Montréal - Trois-Rivières*	1 h 44 min	0 h 50 min	0 h 54 min

\*Service de train passagers non disponible. Temps de déplacement en voiture.

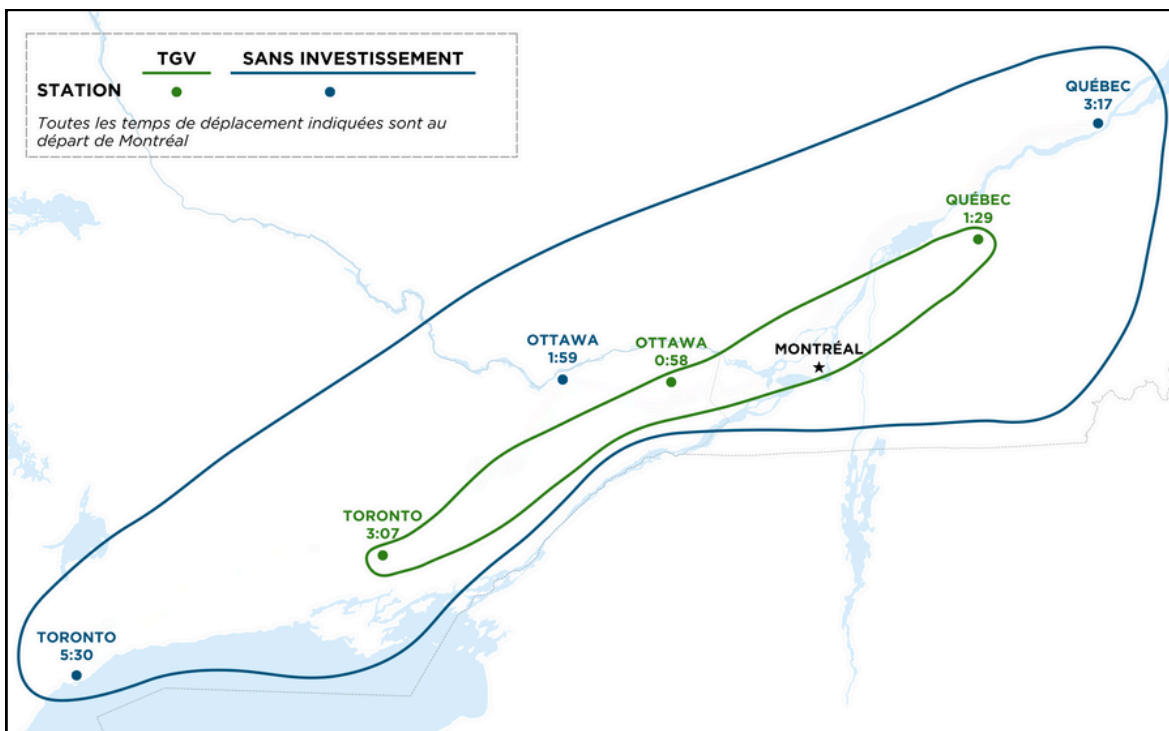
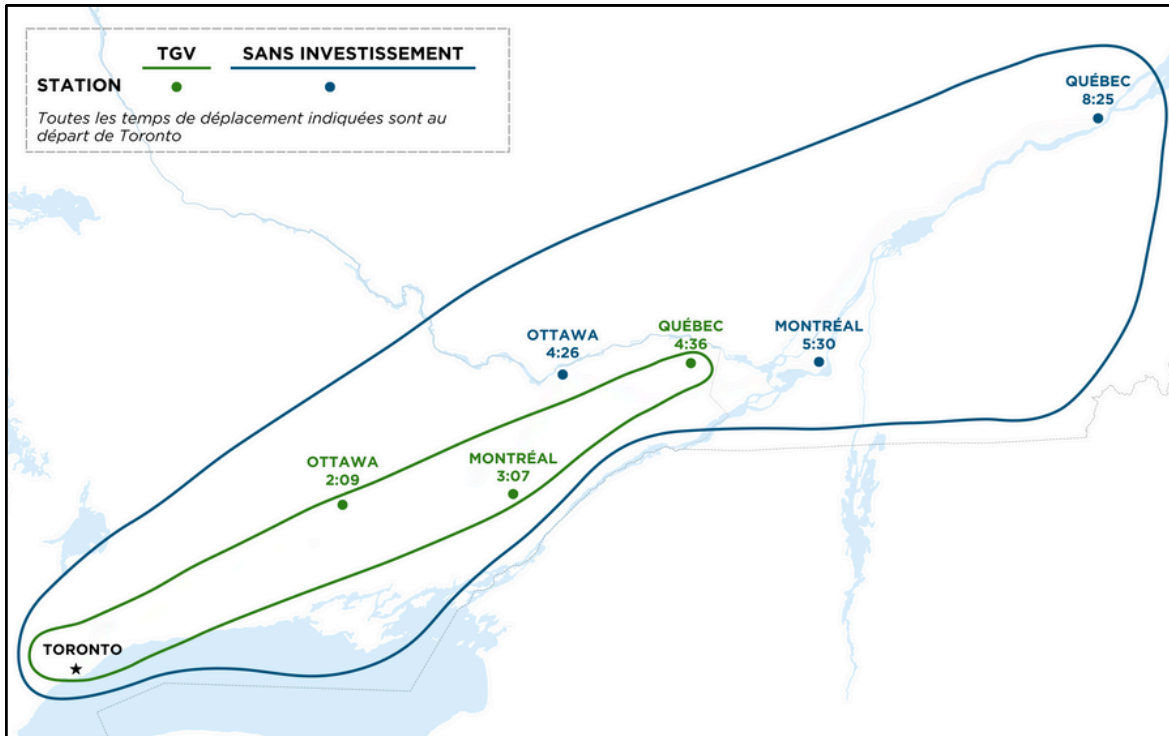
La réduction considérable des temps de déplacement du service ferroviaire interurbain générera une augmentation de l'achalandage permettant au projet d'accueillir **jusqu'à 1,21 milliard de voyages durant son cycle de vie.**

Cette croissance exponentielle révolutionnera le transport interurbain et induira un transfert modal durable.



# Réduire l'écart entre les villes

Ces cartes illustrent la transformation d'un territoire lorsque l'on remplace la distance entre les villes par le temps de déplacement. La première carte montre le temps de déplacement réduit grâce au TGV lors de trajets depuis Toronto; la deuxième, depuis Montréal. La réduction des distances entre les villes améliorera la mobilité et multipliera les possibilités économiques, ce qui permettra aux Canadiens d'établir plus facilement des liens et de s'épanouir.



## **Train à grande vitesse : Un modèle éprouvé offrant de réels avantages à long terme**

Le TGV a véritablement révolutionné le transport mondial en offrant un équilibre harmonieux entre rapidité, efficacité et durabilité. En optant pour le TGV, les voyageurs profitent d'un confort et d'une fiabilité sans pareil, et les longs trajets se transforment en parcours rapides et agréables.

Les avantages économiques du TGV sont tout aussi intéressants; il stimule les économies locales en améliorant la productivité, en redynamisant le marché du travail et en attirant le tourisme.

### **France : Le TGV, symbole d'innovation et de cohésion**

Le TGV a redéfini les déplacements en France au cours des quatre dernières décennies. Cette initiative avant-gardiste a permis de combler les fossés régionaux, en favorisant la cohésion sociale et en rapprochant les villes de tailles moyennes à la capitale. Symbole de l'innovation française, le TGV est une référence mondiale en matière de transport ferroviaire à grande vitesse, atteignant un record de 65 milliards de voyageurs-kilomètres en 2023, une hausse de 5 % par rapport à 2022. La ligne ferroviaire à grande vitesse reliant Bordeaux à Paris, mise en service en 2017, illustre bien cette réussite : depuis, la part de marché du TGV y est passée de 64 % à 81 %.

### **Angleterre : Création d'emplois à l'extérieur de Londres et revitalisation des quartiers**

Le train à grande vitesse a eu une incidence considérable sur l'Angleterre au cours des deux dernières décennies, non seulement au bénéfice des voyageurs, mais aussi en tant que catalyseur pour le développement des communautés. À Londres, le réaménagement de la zone à proximité de la gare de King's Cross est l'un des projets de régénération urbaine les plus importants et les plus réussis d'Europe. En 20 ans, ce site industriel autrefois sous-utilisé s'est transformé en un quartier dynamique.



## Imaginez la vie de...

**Tayen Picard**, une étudiante de Wendake, près de Québec, pouvant étudier le commerce ou la médecine à Trois-Rivières sans avoir à quitter sa communauté, évitant ainsi des frais d'hébergement onéreux.

Ou celle de **Mike Robert**, un musicien de jazz talentueux vivant à Toronto et connu pour ses interprétations expressives au saxophone. Sans voiture, Mike se heurte à des obstacles importants lorsqu'il s'agit d'accepter des contrats à Ottawa ou à Montréal. Grâce à une solution de transport abordable, rapide et fiable, Mike peut désormais élargir ses horizons professionnels et faire connaître son talent à un public plus vaste.

Et celle d'**Oliver Wilson**, un soudeur de Gatineau, profitant d'un trajet rapide et agréable vers des chantiers de construction de Montréal, où il travaille, au lieu d'un déplacement épuisant sur l'autoroute.

Ou encore de **Marie-Thérèse Roy**, une femme âgée vivant à Peterborough, qui, grâce au TGV, peut désormais compter sur une option de transport accessible et sécuritaire pour rester en contact avec ses proches vivant dans d'autres villes.





# Des avantages considérables pour tous les Canadiens

Un réseau de trains à grande vitesse stimulera l'économie et améliorera la qualité de vie des Canadiens.

À l'heure actuelle, l'absence de connexion entre les marchés, les entreprises et les travailleurs dûe aux options de déplacement longues et coûteuses a contribué à une stagnation de l'activité économique dans le Corridor. Si rien n'est fait, la situation continuera de nuire à la croissance de l'économie canadienne. En réduisant considérablement la distance entre les communautés et les centres d'affaires, un réseau de trains à grande vitesse améliorera les niveaux de productivité insatisfaisants du Canada, accroîtra la participation à la force de travail et générera une hausse annuelle durable et significative du PIB du Canada de 1,1 %.

Un réseau de trains à grande vitesse offrira une plus grande souplesse aux personnes vivant dans le Corridor pour choisir leur lieu de vie et de travail. Révolutionner l'expérience des passagers en offrant un service plus rapide, plus fréquent et plus fiable entre les villes permettra aux voyageurs de gagner beaucoup de temps, et donc de passer plus de temps avec leur famille ou à s'adonner à d'autres activités. La réduction des temps de déplacement et l'augmentation des options de départ sur des voies électrifiées réservées entraîneront un transfert modal durable du transport routier et aérien au transport ferroviaire, ce qui mènera ultimement à d'importantes économies de coûts de transport.

L'amélioration des infrastructures de transport interurbain facilitera l'accès à des communautés plus abordables, à des emplois mieux rémunérés et à de nouvelles opportunités d'éducation. Cela permettra aux travailleurs et aux étudiants de mieux concilier le coût de la vie avec leurs aspirations professionnelles et personnelles.

Les communautés profiteront d'environnements moins pollués et d'une baisse de la fréquence de l'entretien des routes et des coûts qui y sont associés.

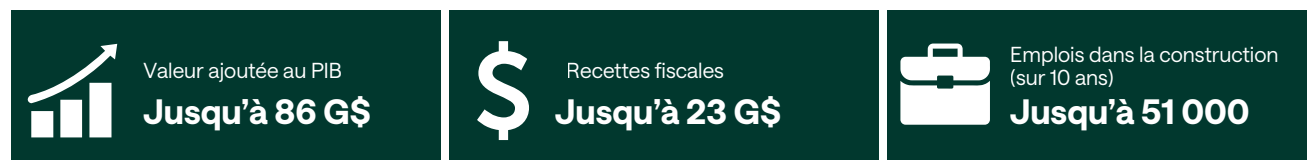
La réduction de l'engorgement dans le Corridor permettra aux chaînes d'approvisionnement et aux marchés de devenir plus performants, ce qui générera considérablement de retombées économiques et attirera d'autres projets d'innovation et d'investissement.

La construction du projet à elle seule permettra de stimuler le PIB du Canada, de créer des dizaines de milliers d'emplois et de générer des recettes fiscales pour tous les ordres de gouvernement.

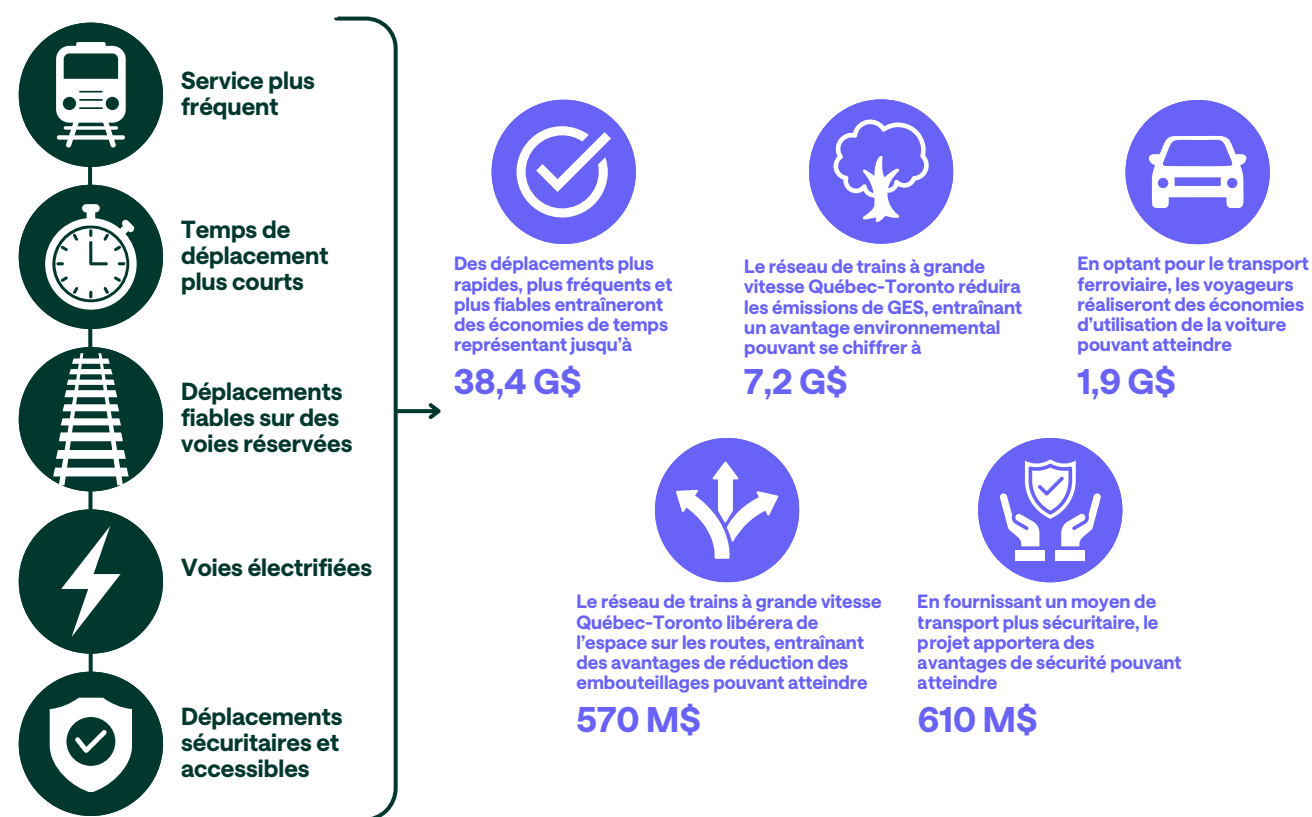


## Avantages pour l'économie canadienne

### Incidence économique des dépenses du projet Effets ponctuels



## Avantages pour les voyageurs et les collectivités

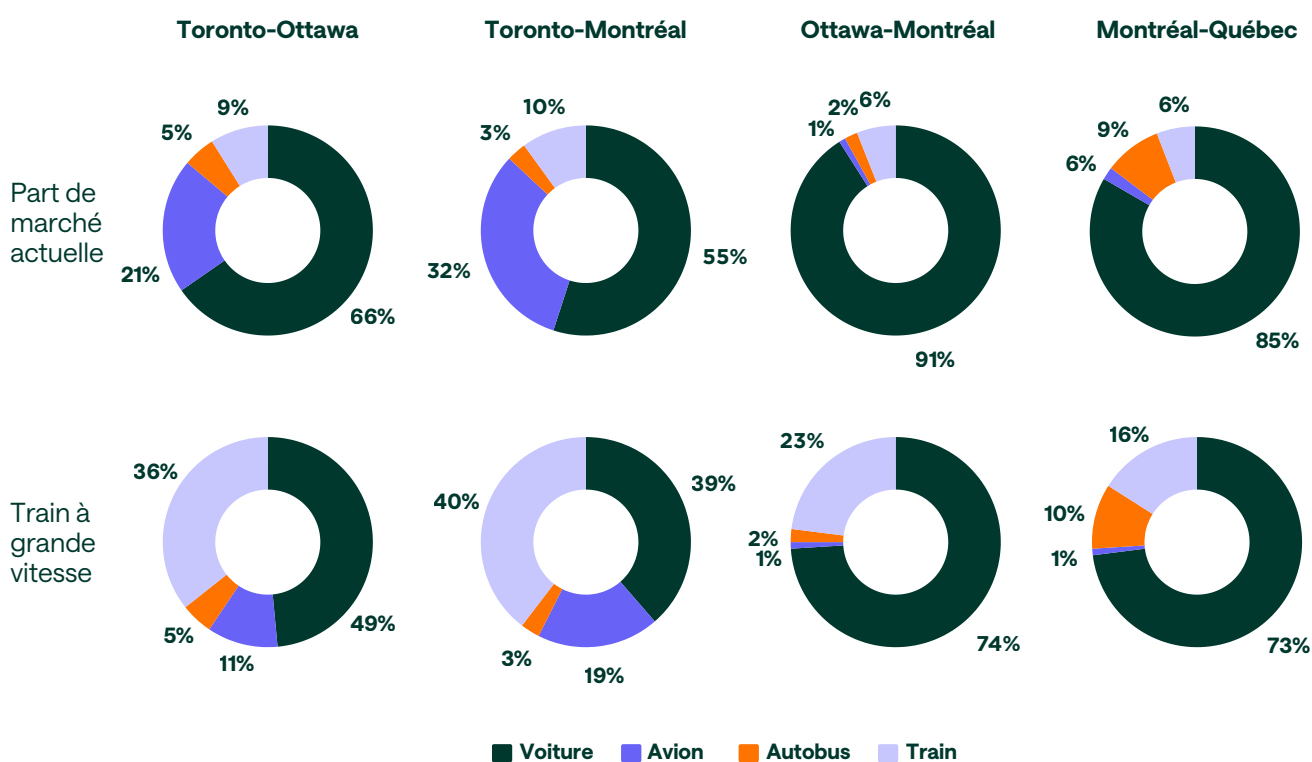


Les communautés situées le long du Corridor bénéficieront donc d'une réduction de la pression du coût de la vie.

# 1. Révolutionner le transport et améliorer la qualité de vie des Canadiens

En réduisant de moitié les temps de déplacement en train entre les grandes villes et en offrant des options de transport plus concurrentielles aux communautés comme Peterborough, Laval et Trois-Rivières, qui ne sont actuellement pas desservies par un train interurbain, **l'option de TGV permettra jusqu'à 43 millions de voyages annuellement d'ici 2084**, comparativement à environ 3 millions, aujourd'hui.

Ce qui semble impensable aujourd'hui deviendra une réalité demain. Une fois desservi par un nouveau service de trains à grande vitesse, le transport ferroviaire entre Toronto et Montréal quadruplera et fera concurrence à la voiture pour être le moyen de transport le plus populaire entre les deux plus grandes villes du Canada. On assistera également à un transfert modal majeur pour tous les déplacements entre les autres grands centres urbains.



Le réseau ferroviaire reliant les villes de Québec à Toronto entraînera un transfert modal plus important grâce à l'option du train à grande vitesse.

Cette option pourrait **capter jusqu'à 40 % de la demande de transport entre Toronto et Montréal**, une part de marché supérieure à celle du transport automobile.



## Engendrer le mouvement : L'avenir du transport ferroviaire pour les Canadiens

Ensemble, nous développerons un réseau interurbain qui multipliera les avantages du train à grande vitesse pour les habitants de diverses régions.

Peu importe la région où ils habitent, les parents sont parfois contraints d'amener leurs enfants dans des hôpitaux spécialisés des grandes villes. Les habitants de l'Ontario et du Québec ont besoin de transport fiable pour se rendre à des conférences à Montréal et à Toronto. Les étudiants, quant à eux, aspirent à intégrer les écoles et les universités de leur choix, pas seulement celles situées à proximité de leur domicile. Les dirigeants d'entreprises doivent pouvoir assister aux réunions décisives dans nos capitales.

En outre, les passionnés de culture souhaitent découvrir des scènes théâtrales dynamiques et des musées de calibre mondial d'autres villes. Les programmes d'échanges linguistiques prennent leur essor lorsque les étudiants et les professionnels peuvent se déplacer facilement d'une région à l'autre enrichissant notre mosaïque culturelle et favorisant le vivre-ensemble.

L'option de TGV devrait entraîner un achalandage important pouvant atteindre jusqu'à **1,21 milliard de déplacements au cours des 40 premières années de service à pleine capacité.**

Cette forte demande **générera des revenus considérables, qui devraient croître de manière constante et dépasser les 100 milliards de dollars**, au cours de la même période. Ce succès financier couvrira également tous les coûts d'exploitation et d'entretien du service ferroviaire. Ces résultats financiers signifient que des ressources pourront être dégagées et réinvesties dans d'autres priorités gouvernementales afin d'améliorer encore davantage le niveau de vie de l'ensemble des Canadiens.

- Le projet devrait accroître considérablement l'achalandage du service ferroviaire passager, en tirant parti de l'importante demande de transport et en ouvrant de nouvelles possibilités aux personnes qui vivent et travaillent dans le Corridor.
- Le projet devrait entraîner une augmentation de la demande annuelle de transport ferroviaire interurbain de 3 millions en 2024 à 24 millions d'ici 2055. Il s'agit d'une hausse de près de 700 %. Grâce à cette augmentation de l'achalandage, le projet pourra permettre d'accueillir jusqu'à 43 millions de trajets par année d'ici 2084.

## **Le caractère unique de la génération Z**

La perspective des personnes nées entre 1997 et 2012 reflète les conditions sociales, économiques et environnementales distinctes qui façonnent leurs opinions et leurs priorités. De nombreux membres de la génération Z sont conscients qu'ils subiront les effets de l'incertitude économique et du changement climatique encore plus que les générations qui les ont précédées. Cette réalité contribue à modifier les normes et les modèles établis par les générations précédentes, ce qui les incite à adopter de nouvelles façons de vivre, de travailler et d'interagir avec le monde.

En mettant l'accent sur le développement durable et l'innovation, la génération Z joue un rôle clé dans la transformation du paysage des transports publics. Leur penchant pour les options de transport économiques, durables et à la pointe de la technologie souligne l'importance et la pertinence du projet de réseau de trains à grande vitesse Québec-Toronto, qui répondra aux besoins changeants des générations futures en assurant un avenir plus durable.

**Donnons aux Canadiens les moyens de choisir l'endroit où ils veulent travailler, vivre et aller à l'école. Et amenons-les plus rapidement à destination.**

## 2. Stimuler la prospérité économique

Le réseau de trains à grande vitesse n'est rien de moins qu'un investissement transformationnel et bâtisseur pour le Canada. En réduisant considérablement le temps de déplacement entre les plus grands centres urbains du Canada, le réseau révolutionnera le transport au pays, ce qui aura des avantages s'étendant bien au-delà du transport de passagers. **Sur le plan économique, il transformera le Corridor en un seul mégapôle économique, stimulant la productivité et l'innovation grâce aux effets d'agglomération, attirant des investissements, créant des emplois et permettant la construction de logements.** L'augmentation de l'activité économique entraînera une augmentation des recettes fiscales des gouvernements provinciaux et locaux, créant ainsi un cercle vertueux d'avantages pour les Canadiens.

On s'attend à ce que le TGV **génère des retombées annuelles équivalentes à 1,1 % du PIB du pays (un impact presque sans précédent pour les projets d'infrastructure au Canada) grâce à des gains de productivité qui pourraient valoir jusqu'à 35 milliards de dollars par année.** Le raccourcissement des temps de déplacement améliorera l'efficacité des entreprises et le jumelage des compétences de la main-d'œuvre, ce qui contribuera à combler l'écart de productivité entre le Canada et les autres pays du G7. Pour mettre les choses en perspective, les industries agricoles, forestières et de la pêche du Canada contribuent ensemble entre 1,5 % et 2 % au revenu national en moyenne.

Lors de ses phases de construction et d'exploitation, le projet stimulera les économies locales, y compris les communautés autochtones, dès le premier jour. Il fournira de l'emploi à jusqu'à 51 000 personnes et 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.

La croissance de la population et de l'économie entraînera une hausse du volume de marchandises en déplacement le long du Corridor, intensifiant les tensions entre transporteurs de marchandises et trains de passagers. Cela aura des répercussions négatives autant sur les services ferroviaires passagers que sur les chaînes d'approvisionnement. Avec un train circulant principalement sur des voies réservées, le projet s'harmonise avec les engagements du gouvernement visant l'amélioration de la résilience de la chaîne d'approvisionnement et la transition vers une économie verte. Le TGV élargira le réseau de transport existant pour les marchandises et les passagers, ce qui renforcera la compétitivité du Canada et créera de nouvelles opportunités d'affaires.

Le TGV améliorera également l'accessibilité du transport et la qualité de vie en permettant des économies de temps considérables et en réduisant les coûts de transport. **Sur la durée de vie du projet, les Canadiens pourraient réaliser des économies de temps d'une valeur de 38,4 milliards de dollars en plus de près de 2 milliards de dollars épargnés sur les coûts d'opération de leurs voitures.** Ces heures précieuses pourront être écoulées auprès d'êtres chers et les économies des ménages pourront être réinvesties dans les entreprises. Le transfert modal du transport routier et aérien au TGV réduira les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, créant des communautés où l'air et l'environnement seront plus sains.

Le réseau de trains à grande vitesse pourrait générer **des bénéfices annuels équivalant à 1,1 % du PIB du Canada.**



### 3. Un moteur de changement pour l'accès au logement et le développement urbain

Face à la crise du logement au Canada, le rêve de devenir propriétaire ou de trouver un logement abordable semble hors de portée pour un trop grand nombre de Canadiens. Le réseau de trains à grande vitesse ouvre la voie à des développements à forte densité et à des aménagements axés sur le transport en commun à proximité des gares. Ce projet peut remodeler le tissu urbain, favoriser l'utilisation efficace du territoire et générer des bienfaits économiques pour les municipalités autrefois laissées pour compte.

Les retombées vont donc au-delà des bâtiments-mêmes. Ce projet jouera un véritable rôle de catalyseur de changement, une force qui déclenchera l'aménagement de **63 000 unités résidentielles diversifiées**, répondant ainsi à la demande de logements abordables qui se fait entendre partout au pays. Il entraînera en outre une hausse de la valeur des terres et générera des recettes publiques telles que les taxes municipales.

### 4. Une accessibilité accrue

Un système de transport accessible et parfaitement intégré aux communautés qui étaient auparavant déconnectées leur permettra de devenir une alternative aux centres urbains coûteux. Il facilitera l'accès à des logements abordables, donnant les moyens aux personnes seules et aux familles de construire leur vie dans des lieux qu'elles peuvent vraiment considérer comme leur chez-soi.

Le réseau de transport interurbain actuel comporte encore des barrières et n'offre pas le niveau d'accessibilité nécessaire pour accueillir tous les voyageurs. **Cela représente un obstacle quotidien supplémentaire pour le quart des Canadiens de 15 ans et plus qui vivent avec un handicap.** Le réseau de trains à grande vitesse améliorera la mobilité en respectant ou en dépassant les plus récentes normes d'accessibilité. Chacun, peu importe ses besoins particuliers en matière de déplacement, pourra se déplacer facilement le long d'un Corridor dépourvu d'obstacles.

### 5. Une réduction des dépenses et une meilleure qualité de vie

Le TGV permettra aux voyageurs de réaliser des économies et d'améliorer leur qualité de vie. Le projet vise en outre à contribuer à l'équité sociale en **proposant des tarifs réduits et des options de billetterie flexibles, afin que le transport ferroviaire soit accessible à tous**, quel que soit leur statut socioéconomique.

Un déplacement en automobile coûte en moyenne 0,68 \$ le kilomètre à l'utilisateur, ce qui représente plus du double du coût d'un déplacement en train (de 0,12 à 0,32 \$/km). Investir dans une option de transport qui offre une solution de rechange abordable aux déplacements en voiture permet de réduire considérablement les dépenses liées aux déplacements.

## 6. Décongestion routière et réduction des émissions de GES

En délaissant l'automobile ou l'avion au profit du train, nous pouvons atténuer la congestion qui afflige notre réseau routier, réduisant ainsi la fréquence des travaux d'entretien et de réparation coûteux. Le TGV réduira également la nécessité de construire de nouvelles routes et d'accroître la capacité des aéroports pour qu'ils accommodent plus de vols courts, qui sont plus onéreux, plus polluants, moins pratiques et parfois plus lents.

Ce virage entraîne également une réduction considérable des émissions de gaz à effet de serre (GES). L'utilisation de sources d'énergie plus propres fait du train un mode de transport plus durable. Plus précisément, le train génère beaucoup moins d'émissions que les voitures et les avions.

En choisissant le train plutôt que les voitures, nous pouvons ensemble éliminer jusqu'à 90 milliards de véhicules-kilomètres parcourus au cours du cycle de vie du projet, retirant l'équivalent d'environ 100 000 voitures des routes chaque année. Cette réduction des émissions de GES pourrait s'élever à 39 millions de tonnes sur l'ensemble du cycle de vie du projet, contribuant ainsi à l'atteinte de la carboneutralité au Canada d'ici 2050, ce qui diminuerait les effets du transport sur les changements climatiques. Il convient de noter que ce projet ne s'oppose pas idéologiquement à la construction d'autoroutes ou d'aéroports, mais tente plutôt de trouver des solutions de rechange rentables qui répondent mieux aux besoins de mobilité de demain. En investissant dans des solutions ferroviaires durables, nous pouvons offrir aux Canadiens une option de déplacement efficace et écologique qui contribue aux objectifs du pays en matière de changements climatiques.

## 7. Sauver des vies et améliorer la sécurité publique

En favorisant le transport de passagers sur des voies réservées, en limitant l'usage des voies de marchandises pour le transport de passagers et en éliminant les passages à niveau dans la mesure du possible, le projet visera à réduire le nombre d'accidents routiers et à créer un environnement plus sécuritaire pour tous.

Les accidents automobiles entraînent des coûts élevés, notamment des frais médicaux, des dommages matériels et la perte de productivité due à l'absence du travail. Le transfert modal vers le réseau de trains à grande vitesse pourrait prévenir jusqu'à 25 900 blessures et près de 400 décès durant son cycle de vie, améliorant ainsi la sécurité publique.

### Un projet qui génère des revenus dès le premier jour et réduit le recours aux subventions publiques

Il est prévu que les opérations du réseau de trains à grande vitesse soient financièrement autonomes, selon l'évaluation financière. Cette analyse tient compte d'une estimation préliminaire des coûts du projet, de l'achalandage et des revenus prévus, ainsi que de la structure de financement impliquant le partenaire privé. Les 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. Le projet générera des revenus dès le premier jour d'exploitation du réseau entier. Il éliminera également le recours aux subventions publiques qui soutiennent actuellement les services ferroviaires passagers interurbains dans le Corridor.

À ce jour, la portée du projet n'a pas été suffisamment définie et aucun tracé précis n'a été choisi. Par conséquent, aucune évaluation géotechnique n'a encore été entreprise, et la conception technique en est à ses débuts. De plus, l'évaluation d'impact et les consultations avec les parties prenantes et les municipalités ne font que commencer. Il en va de même pour les consultations avec les communautés autochtones. Toute estimation des coûts du projet dépendra de l'établissement d'un cadre de projet clair, du tracé et de la conformité aux règlements pertinents. Jusqu'à ce que ces éléments fondamentaux soient confirmés, les estimations de coûts demeurent assujetties à des changements importants.

Le marché actuel de la construction d'infrastructures exige de la prudence dans les évaluations des coûts en raison de la sensibilité de l'industrie à des facteurs tels que la disponibilité de la main-d'œuvre qualifiée, les fluctuations des prix des matières premières, les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et la concurrence entre les projets. Les estimations des coûts dépendent de l'établissement d'un cadre de projet clair, de son alignement et de sa conformité aux réglementations. De plus, ces estimations assument que le projet ne rencontrera pas de retards réglementaires et bénéficiera du soutien des parties prenantes. Jusqu'à ce que ces éléments fondamentaux soient abordés, les estimations des coûts sont susceptibles de varier considérablement.

À ce stade précoce, les estimations préliminaires des coûts d'investissement pour la construction du projet (qui sera financé par le Canada et le secteur privé) sont fondées sur les lignes directrices de catégorie 5 établies par l'Association for the Advancement of Cost Engineering International (AACEi). Ces chiffres se veulent un aperçu à haut niveau à des fins de planification des activités seulement et ne doivent pas être considérés comme un budget du projet. Ces hypothèses de travail préliminaires se situent entre 60 et 90 milliards de dollars à l'heure actuelle et seront ajustées au cours de la phase de développement du réseau. Les travaux de construction commenceront une fois que les estimations des coûts seront plus précises et que les approbations réglementaires auront été obtenues.

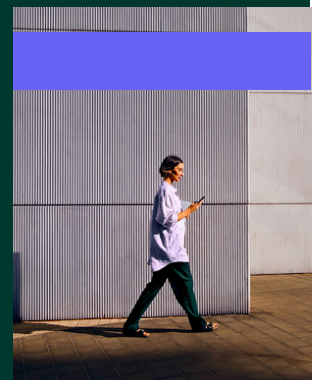
Concernant l'impact du projet sur les finances du Canada, on estime que sans le projet, le gouvernement devra dépenser 297 millions de dollars par année au cours des 60 prochaines années pour appuyer les services ferroviaires passagers interurbains existants dans le Corridor. Dans le cadre du projet de réseau de trains à grande vitesse, les services existants seront maintenus, optimisés et intégrés à l'exploitation élargie du projet. Cela fait du TGV un choix responsable sur le plan financier, car sa capacité de générer des revenus compense pour ses coûts initiaux. De plus, il constituera un actif précieux pour le gouvernement.

## Imaginez la vie de...

**Myriam**, une entrepreneure de Trois-Rivières, qui peut se rendre à Montréal le matin pour rencontrer des clients potentiels et profiter du confort du train pour rédiger le contrat qu'elle vient de signer le jour même sur le chemin du retour.

Et celle d'**Ernesto**, qui se déplace fréquemment entre Montréal et Toronto pour rendre visite à sa famille et à sa fiancée, Émilie. Actuellement, Ernesto dépend du transport aérien, une solution qui s'avère coûteuse, tant en termes financiers qu'en temps, en raison des mesures de sécurité aéroportuaires et des retards de vols. En lui offrant un mode de transport pratique, abordable et efficace, le TGV changerait la donne pour Ernesto.

Ou encore celle de **Tina**, qui planifie un voyage au Canada et souhaiterait visiter plusieurs villes. Comme le TGV lui permettrait de découvrir plus de magnifiques paysages canadiens, il représente le mode de transport idéal pour explorer le Corridor.



# S'appuyer sur les succès passés : Le projet de la Voie maritime du Saint-Laurent

## Favoriser la croissance économique en développant l'infrastructure du Corridor

Le réseau de trains à grande vitesse Québec-Toronto est sur le point de devenir le projet d'infrastructure le plus important de l'histoire récente du Canada en raison de son envergure et de sa portée géographique, dépassant largement l'ampleur du projet de la Voie maritime du Saint-Laurent de 1959.

La vision sous-tendue par la Voie maritime du Saint-Laurent découlait de la volonté des élus d'exploiter le potentiel économique de la région des Grands Lacs et de resserrer les liens économiques tant entre les provinces qu'entre le Canada et les États-Unis.

Sa construction fut un prodigieux exploit d'ingénierie qui a transformé le paysage économique de l'Amérique du Nord. Ce projet de voie navigable profonde, qui s'étend de Montréal au lac Ontario, a permis aux navires d'accéder aux Grands Lacs et a considérablement stimulé l'économie des deux pays limitrophes en augmentant leur potentiel d'exportation de produits industriels, en propulsant leur productivité et en développant leur capacité de commerce international. Cette voie navigable a créé des milliers d'emplois et généré d'importantes recettes fiscales, contribuant ainsi à la prospérité économique du Canada.

Financé sur une longue période, le projet continue d'offrir des bénéfices économiques qui excèdent ses coûts de construction. Les régions des Grands Lacs de l'Ontario et de Toronto comptent parmi les principaux bénéficiaires de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui favorise aussi l'essor commercial des provinces des Prairies grâce au transport des produits agricoles et miniers. À ce jour, les écluses de la Voie maritime ont permis le transit de marchandises totalisant 375 milliards de dollars américains, témoignant de la durabilité de son impact économique.

Aujourd'hui, la construction d'un projet d'infrastructure d'une telle envergure serait plus complexe et beaucoup plus coûteuse. Au moment de sa construction, la Voie maritime a coûté 470 millions de dollars, soit l'équivalent actuel de 8 milliards de dollars. Aujourd'hui, elle coûterait nettement plus cher. Pourtant, les bénéfices économiques de la Voie maritime dépassent largement ses coûts, et il en serait de même si nous devions entreprendre ce projet maintenant. Si nos prédécesseurs n'avaient pas eu la vision et le courage de construire cette voie à l'époque, notre pays ne serait pas ce qu'il est de nos jours. C'était un projet audacieux et crucial. L'économie d'aujourd'hui est et continue d'être profondément façonnée par cette initiative. Elle a propulsé divers secteurs d'activité, favorisé la croissance de régions autrefois isolées et a permis la réalisation de projets transformateurs dans le cœur industriel du Canada et des États-Unis.

Le Canada a été bâti grâce à la capacité de transport de marchandises de ses chemins de fer et à sa Voie maritime mais le pays ne dispose toujours pas de solution efficace pour le transport des passagers, et donc le partage des idées, entre les villes. Le moment est donc venu de combler cette lacune et de créer un réseau de transport qui réponde aux besoins de notre société moderne.

Le projet de TGV repose sur la même vision. Au lieu de transporter des marchandises, il reliera des cœurs battants pour les générations à venir.



# Collaboration inclusive : Ouvrir la voie à la réconciliation

Notre vision pour ce projet va au-delà du développement d'infrastructures. Nous sommes déterminés à établir une **relation de nation à nation avec les peuples autochtones**, en favorisant la réconciliation économique et la création de bénéfices socioéconomiques pour ces communautés.

Le Corridor comprend actuellement plus de 40 communautés autochtones comptant plus de 35 000 résidents. L'exclusion des communautés autochtones de l'économie canadienne a contribué aux disparités socioéconomiques entre les Autochtones et les autres Canadiens.

En sollicitant activement la participation des Autochtones à chaque étape de la réalisation du projet, nous visons à contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des peuples autochtones le long du Corridor. Grâce à l'approvisionnement ciblé, le projet peut offrir des occasions de bâtir des entreprises, de créer de la richesse pérenne, de perfectionner certaines compétences et de favoriser la croissance à long terme des communautés autochtones. Les possibilités d'investissements directs liées au projet pourraient également générer de nouvelles opportunités pour les Autochtones et promouvoir leur autonomisation économique.

À travers la collaboration avec les communautés autochtones, le projet peut établir un précédent pour les meilleures pratiques à suivre en matière de réconciliation au Canada.



# Une approche collaborative de réalisation afin de réduire les risques pour les contribuables canadiens

La stratégie de mise en œuvre d'un projet est tout aussi déterminante pour sa réussite que le projet lui-même.

Un partenaire privé a soigneusement été choisi non seulement pour concevoir et construire conjointement le projet, mais aussi pour le financer, l'opérer et l'entretenir. La sélection du meilleur consortium est fondée sur sa capacité à livrer les meilleurs résultats en suivant un modèle d'approvisionnement progressif qui réduira le risque global du projet. **Cette décision fait suite à un processus d'appel d'offres ouvert et concurrentiel, qui a permis à des entreprises de premier plan du monde entier de participer et de présenter des propositions qui visent l'optimisation des ressources pour les Canadiens.** Surtout, tous les actifs nouveaux et existants demeureront la propriété du gouvernement. Dès la phase de conception, cette approche permet de réunir notre mission de service public et les forces du secteur privé en matière d'innovation et de réalisation.

Notre partenariat combine l'expertise d'une société d'État fédérale à un consortium de partenaires privés mondiaux expérimentés, ouvrant ainsi la voie à une nouvelle ère d'innovation. Dès les débuts de la planification préliminaire, cette alliance vise à réaliser un projet qui répond aux besoins des voyageurs et profite à tous les Canadiens. Cette approche permet d'assurer la qualité, le rendement, la transparence et un contrôle efficace des risques et des coûts.

Notre société d'État s'est engagée à constamment réévaluer le modèle d'exécution choisi afin d'assurer l'optimisation des ressources et de créer un héritage d'innovation et de prospérité. Ce projet de TGV pourrait servir de modèle à d'autres projets, la coordination fédérale jouant un rôle déterminant dans la réussite de sa mise en œuvre.

De plus, nous croyons à la nécessité d'adopter une **approche progressive du réseau** (voir Annexe A – Approche réseau – Calendrier de mise en œuvre), ce projet s'inscrivant dans une vision holistique. En adoptant une approche itérative et collaborative, nous visons à optimiser la conception du projet, à tirer des leçons des projets précédents et à maximiser les bénéfices du projet. Cette approche à long terme d'exploitation et de gestion des actifs ouvrira la voie à l'innovation et la réussite durable.

## Maximiser l'efficacité et l'innovation

En transférant certains risques au secteur privé, nous optimisons l'efficacité potentielle de tous les aspects du projet, y compris les responsabilités liées aux revenus. Notre partenaire privé sera ainsi incité à réaliser le projet dans les délais et le budget impartis. Par cette approche, nous établissons de nouvelles normes pour optimiser la gestion des actifs et rentabiliser les ressources tout au long du cycle de vie de l'infrastructure.

## Un modèle de d'exécution qui maximise les bénéfices pour tous les Canadiens

Selon le modèle que nous avons choisi, le gouvernement demeurera propriétaire de la société d'État, de VIA Rail et de tous les actifs construits dans le cadre de ce projet. Cela permet d'assurer que ces actifs seront exploités de manière efficace, ce qui profitera à tous les Canadiens. Notre engagement envers l'innovation et l'efficacité laissera un héritage de prospérité et de croissance durable aux Canadiens, leur offrant ainsi la meilleure valeur possible.

### Avantages du modèle d'exécution choisi

- Une approche de réseau visant à optimiser la conception du projet et à en accroître les bénéfices.
- Inclut les responsabilités liées aux revenus, pour un projet simplifié.
- Incite le partenaire privé à maximiser l'efficacité et à respecter les délais et le budget de réalisation.
- Certaines responsabilités liées aux risques de la construction et à l'exploitation relèvent du secteur privé, tandis que les contributions du gouvernement réduisent les coûts de financement du projet et son exposition à ces mêmes risques.
- Les participants au financement par emprunts et capitaux apportent leur expertise spécifique, optimisant la réalisation du projet.
- L'apport de capitaux privés assure que le projet sera suivi de près, que toute vérification nécessaire sera faite et que les meilleures pratiques seront respectées.

# Investir dans le train à grande vitesse dès maintenant : Un moment charnière pour les générations futures

Les études et les analyses qui ont été réalisées démontrent clairement la nécessité d'un nouveau service ferroviaire passager moderne dans le Corridor. La demande de transport interurbain augmentera de façon exponentielle. Pourtant, le réseau existant n'a pas été en mesure de suivre le rythme de la croissance démographique et économique dans les dernières décennies. Les particuliers et les entreprises ne peuvent rester concurrentiels au sein de l'économie mondiale que s'ils disposent de meilleures options de transport. Comparé aux autres pays du G7 et du G20, le Canada est désavantagé économiquement, socialement et au plan de l'environnement.

Sans un investissement important, les carences actuelles de connectivité et de capacité du Corridor continueront à alourdir les coûts pour les voyageurs et les contribuables, ce qui continuera d'avoir une incidence négative sur la productivité. Plus nous tardons à remédier aux lacunes du réseau de transport actuel, plus les bouchons existants s'aggraveront et plus leurs coûts seront élevés. D'autant plus que les avantages sociaux, économiques et environnementaux d'un investissement ne seront pas au rendez-vous.

## Nos choix d'aujourd'hui auront une incidence profonde sur les générations de demain

Ce projet transformateur profitera à l'ensemble du pays et permettra aux Canadiens de se trouver là où il faut, quand cela compte vraiment. En reliant villes et régions, le réseau de trains à grande vitesse créera un Canada plus uni, prospère et accessible à tous.



## Recommandation pour mettre de l'avant une solution de train à grande vitesse

Promouvoir une solution de TGV est dans l'intérêt des Canadiens et de la prospérité globale du pays. Les bénéfices du TGV sont considérables et extrêmement intéressants (voir Annexe B – Pourquoi le train à grande vitesse par rapport au train traditionnel?).

L'investissement dans un réseau de TGV permettra de radicalement améliorer l'efficacité et la connectivité des transports le long du Corridor. De plus, il aura des répercussions transformatrices et durables sur les voyageurs, les communautés et l'économie du Canada. Le train à grande vitesse stimulera la croissance, aidera à combler l'écart de productivité auquel fait face le Corridor, créera des opportunités d'emploi importantes et améliorera la qualité de vie des Canadiens. La forte croissance démographique prévue et la hausse des coûts sociaux associés aux modes de transport actuels dans le Corridor font de l'investissement dans le TGV un impératif stratégique.



Reporter cet investissement ne ferait qu'exacerber les problèmes actuels de notre réseau de transport surchargé, alors que les coûts nécessaires pour régler ces problèmes à l'avenir ne cesseront pas d'augmenter. En agissant maintenant, le Canada peut tirer parti des bénéfices du TGV et profiter de son succès pour des générations à venir.

Le réseau de trains à grande vitesse, c'est un investissement dans l'avenir du Canada. Ce projet structurant hissera notre pays au rang de chef de file des réseaux de transport durables et efficaces, assurant ainsi une valeur et une prospérité durable pour les Canadiens.



## Et si nous n'agissons pas maintenant?

Si nous n'agissons pas maintenant, nous porterons un grave préjudice à ceux qui nous succéderont en limitant leur capacité à maintenir la qualité de vie et la prospérité économique dont nous jouissons aujourd'hui.

Il faudra s'attendre à une congestion routière accrue, nécessitant des agrandissements coûteux et non viables du réseau existant. De plus, cette décision aura un effet négatif sur notre productivité, alors que nous continuerons de perdre notre précieux temps dans les embouteillages ou les aéroports. Les propriétaires de petites entreprises éprouveront de la difficulté à trouver de nouveaux clients et à établir des relations avec leurs fournisseurs, étant confrontés à des coûts croissants et à un potentiel de croissance limité. Les échanges culturels diminueront, car moins de gens pourront facilement accéder aux riches scènes culturelles des différentes villes.

L'impact environnemental sera considérable, car la hausse du nombre de voitures sur les routes entraînera une augmentation de la pollution et donc une augmentation de notre empreinte de carbone. Les étudiants auront un accès limité aux établissements d'enseignement, ce qui nuira à l'innovation et au développement des talents, si cruciaux pour les industries et les professions de demain. Les familles subiront le stress de la hausse des coûts et se verront confrontées à l'impossibilité de s'offrir les maisons et les services qui devraient être à leur portée. La hausse du nombre de voitures en circulation présentera également des risques pour la santé et la sécurité publique.

La nécessité d'un meilleur réseau d'infrastructure de transport ne fera qu'augmenter avec le temps, de même que le coût de sa mise en œuvre. Le gouvernement peut jouer un rôle leader pour faire progresser cet investissement structurant pour les générations futures.

Le temps est venu d'agir.



# Principales raisons pour lesquelles mettre de l'avant un réseau de trains à grande vitesse :

- **Relier les Canadiens et améliorer leur qualité de vie** : un service rapide, fréquent et fiable permettra de rapprocher 43 millions de passagers provenant de 7 grandes villes par année.
- **Prospérité économique** : les Canadiens gagneront du temps et verront leurs coûts de transport réduits. Les entreprises auront accès à de nouveaux marchés plus rapidement. La réduction de la distance entre les villes entraînera une hausse durable de 1,1 % du PIB du Canada.
- **Création d'emplois** : la construction du projet soutiendra jusqu'à 51 000 emplois sur 10 ans.
- **Impact environnemental** : le train à grande vitesse générera un transfert modal et aidera le Canada à atteindre ses objectifs climatiques.
- **Réconciliation économique avec les Autochtones** : le projet favorisera des partenariats significatifs avec les communautés autochtones.
- **Optimisation des ressources pour les Canadiens** : le projet fera économiser de l'argent aux contribuables en éliminant la subvention nécessaire aux opérations des services ferroviaires passagers existants.



# Annexes

## Annexe A – Approche réseau – Calendrier de mise en œuvre

La Société a adopté une approche en réseau pour la réalisation du réseau de trains à grande vitesse Québec-Toronto, avec la mise en œuvre de différentes phases complémentaires. Cette approche assure un déploiement systématique et efficace, permettant des ajustements et des améliorations à chaque étape afin d'offrir des avantages aux Canadiens aussi rapidement que possible. Le processus de mise en œuvre comporte quatre étapes clés :

**1. Développement du réseau :** Cette phase initiale regroupe la planification, la conception et la mobilisation des parties prenantes. Cela comprend l'obtention des approbations réglementaires nécessaires, la réalisation d'évaluations environnementales et la finalisation de la conception du projet.

**2. Périodes de construction :** Après la phase de développement du réseau, la construction commence. Cette étape consiste à construire l'infrastructure nécessaire, y compris les voies ferrées, les gares, le matériel roulant et les installations connexes. La période de construction est échelonnée d'une phase à l'autre afin de mieux gérer les ressources requises, améliorer l'efficacité et minimiser les perturbations.

**3. Essais et mise en service :** Une fois la construction terminée, chaque phase fait l'objet d'essais rigoureux et d'une mise en service pour s'assurer que tous les systèmes sont opérationnels et respectent les normes de sûreté.

**4. Exploitation du réseau :** Enfin, le réseau de trains à grande vitesse entre en service. Cette phase vise à maintenir des normes de service élevées, à optimiser les opérations et à accroître la capacité au besoin. Une surveillance et des améliorations continues permettent de s'assurer que le service répond à l'évolution des besoins.

# Annexe B – Pourquoi un train à grande vitesse plutôt qu'un train traditionnel?

L’option de train traditionnel (TT) et celle de train à grande vitesse (TGV) permettraient de mieux servir les voyageurs, les collectivités situées le long du Corridor et l’économie canadienne, et d’avoir une incidence positive sur eux.

Parmi les deux options, le TGV se démarque nettement comme étant l’option la plus intéressante pour les Canadiens. Même s’il requiert un investissement initial 20 à 30 % plus élevé, le TGV aura une incidence beaucoup plus grande sur le PIB du Canada que l’option de train traditionnel. Plus précisément, la contribution annuelle estimée du TGV au PIB devrait être cinq fois supérieure à celle du service de train traditionnel. De plus, les temps de déplacement plus courts du TGV devraient entraîner un transfert modal important du transport routier et aérien au transport ferroviaire, ce qui améliorera l’efficacité du transport, la durabilité environnementale et la sécurité des voyageurs.

Les avantages du TGV, y compris son impact économique considérable, l’amélioration de l’efficacité des déplacements, les avantages environnementaux et l’amélioration de la sécurité, dépassent de loin les coûts différentiels initiaux, ce qui en fait un investissement supérieur pour répondre aux contraintes de capacité du réseau de transport canadien, à la flambée des coûts de transport et à la pression de congestion sur une chaîne d’approvisionnement fragile.

**Tableau A : Avantages du projet selon les options de train**

Principaux avantages du projet	Train traditionnel	Train à grande vitesse
Estimation de catégorie 5 du coût direct prévu (en milliards de dollars, 2024)	45-75	60-90
Passagers pour le cycle de vie complet (en millions)	483-783	686-1,210
Impact économique – hausse du PIB (annuelle)	4,9 milliards de dollars, soit 0,2 % du PIB du Canada	24,4 milliards de dollars, soit 1,1 % du PIB du Canada
Valeur des avantages de la réduction des gaz à effet de serre (en milliards de dollars, 2024)	3,5-5,8	4,7-7,2

**Tableau B : Temps de déplacement minimal du train traditionnel et du train à grande vitesse par rapport au service existant**

Liaisons urbaines	Durée du trajet actuel	Durée du trajet (TT)	Gain en temps de déplacement (TT)	Durée du trajet (TGV)	Gain en temps de déplacement (TGV)
Toronto - Montréal	5 h 30 min	4 h 9 min	1 h 21 min	3 h 07 min	2 h 23 min
Toronto - Ottawa	4 h 26 min	2 h 52 min	1 h 34 min	2 h 09 min	2 h 17 min
Toronto - Peterborough*	1 h 27 min	0 h 56 min	0 h 31 min	0 h 40 min	0 h 47 min
Ottawa - Montréal	1 h 59 min	1 h 17 min	0 h 42 min	0 h 58 min	1 h 01 min
Montréal - Québec	3 h 17 min	1 h 54 min	1 h 23 min	1 h 29 min	1 h 48 min
Montréal - Trois-Rivières*	1 h 44 min	0 h 56 min	0 h 48 min	0 h 50 min	0 h 54 min

\*Service de train passagers non disponible. Temps de déplacement en voiture.



**ALTO** 

