La voie existe déjà.

Corridor Québec-Toronto : ce que la voie existante permet

Étude de Vision Transport, préparée par Vincent Duguay avec l'appui de Pierre DuSablon



Les parcelles agricoles déclarées en 2026 le long de la voie Montréal-Québec. La Financière agricole du Québec, CC BY 4.0.

Un chercheur, un expert du rail et des agents de codage ont reconstruit les voies ferrées, une donnée ouverte à la fois.



Les parcelles agricoles déclarées en 2026 le long de la voie Montréal-Québec. La Financière agricole du Québec, CC BY 4.0.

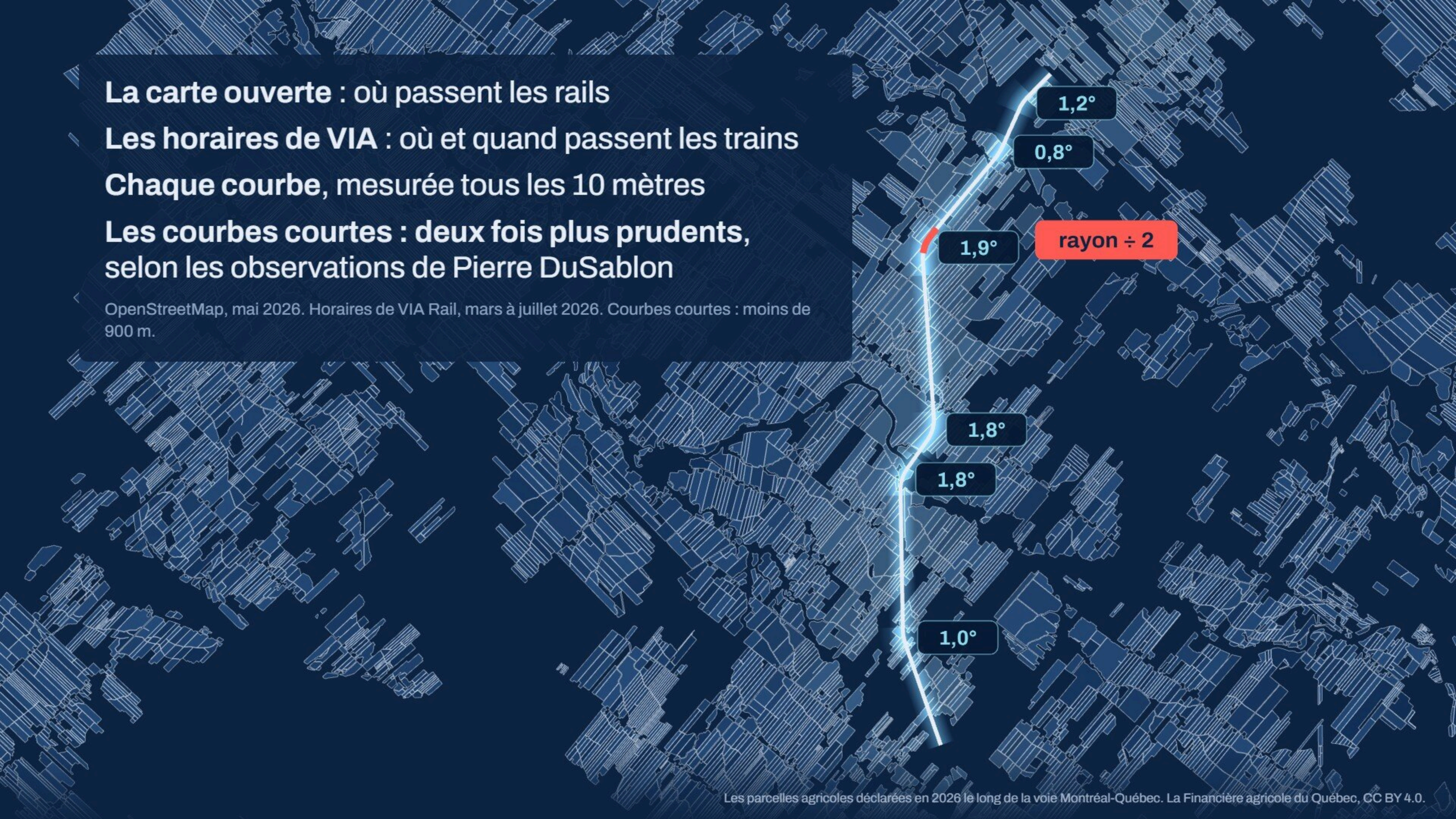
La carte ouverte : où passent les rails

Les horaires de VIA : où et quand passent les trains

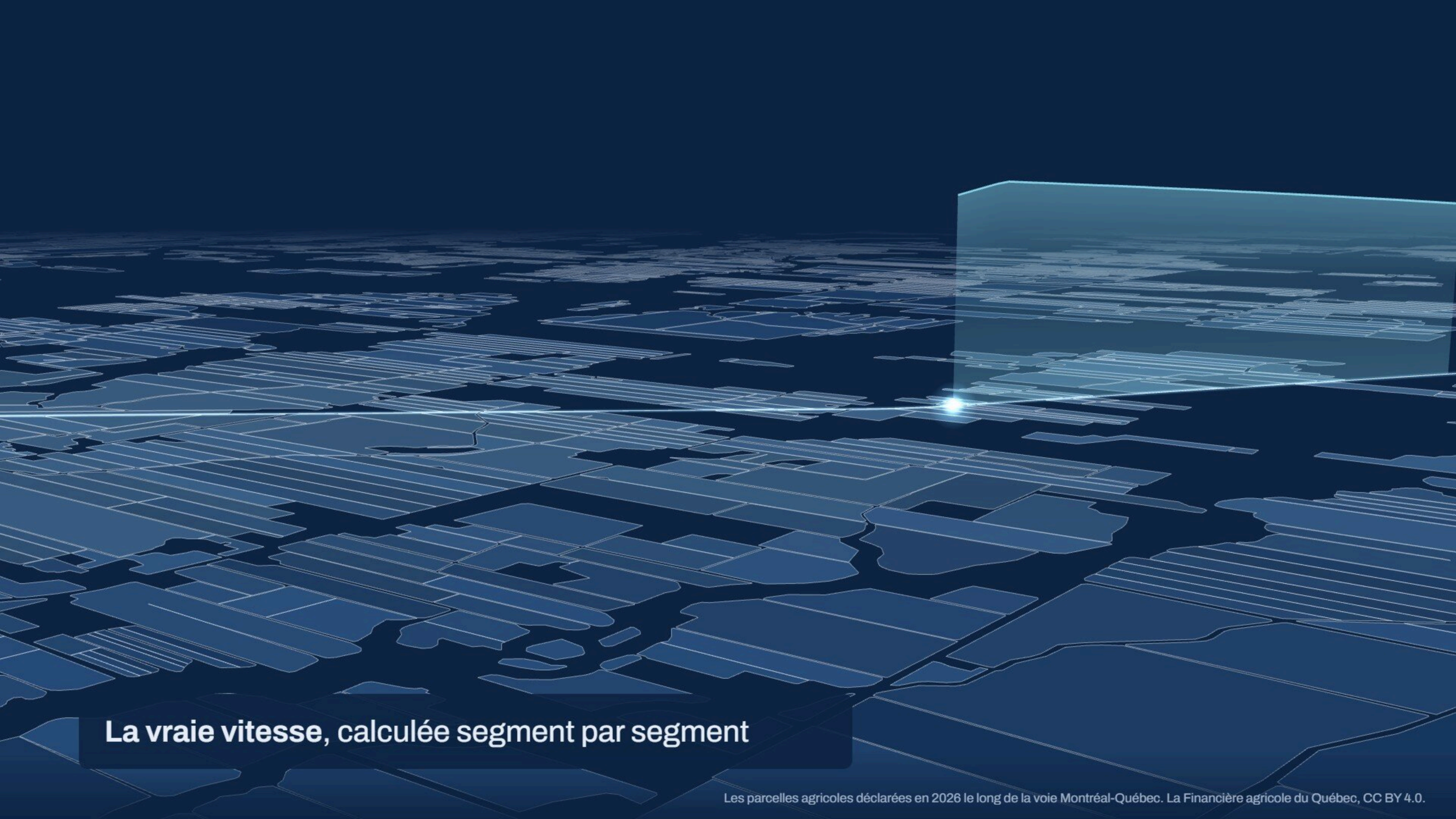
Chaque courbe, mesurée tous les 10 mètres

Les courbes courtes : deux fois plus prudents, selon les observations de Pierre DuSablon

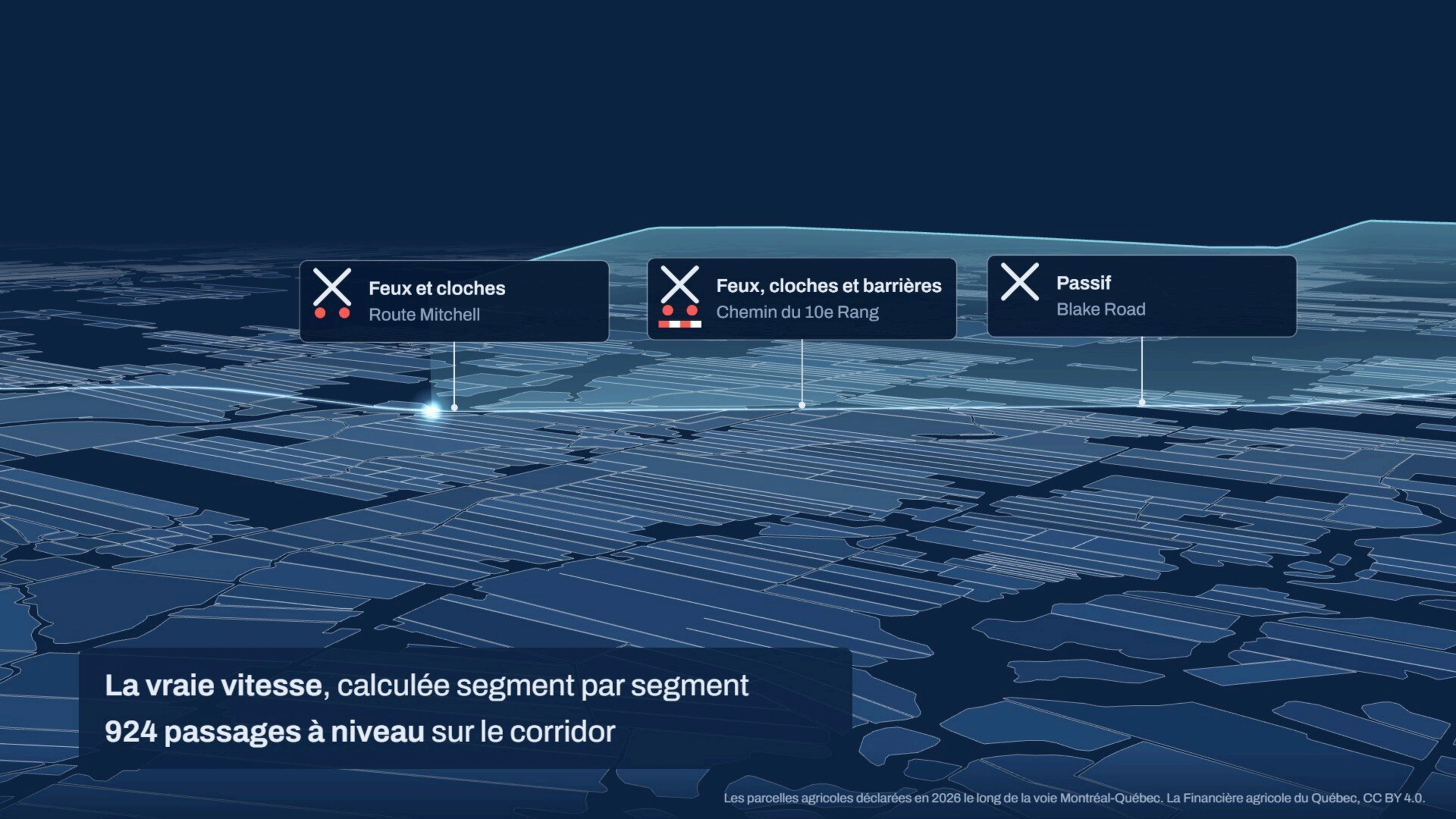
OpenStreetMap, mai 2026. Horaires de VIA Rail, mars à juillet 2026. Courbes courtes : moins de 900 m.



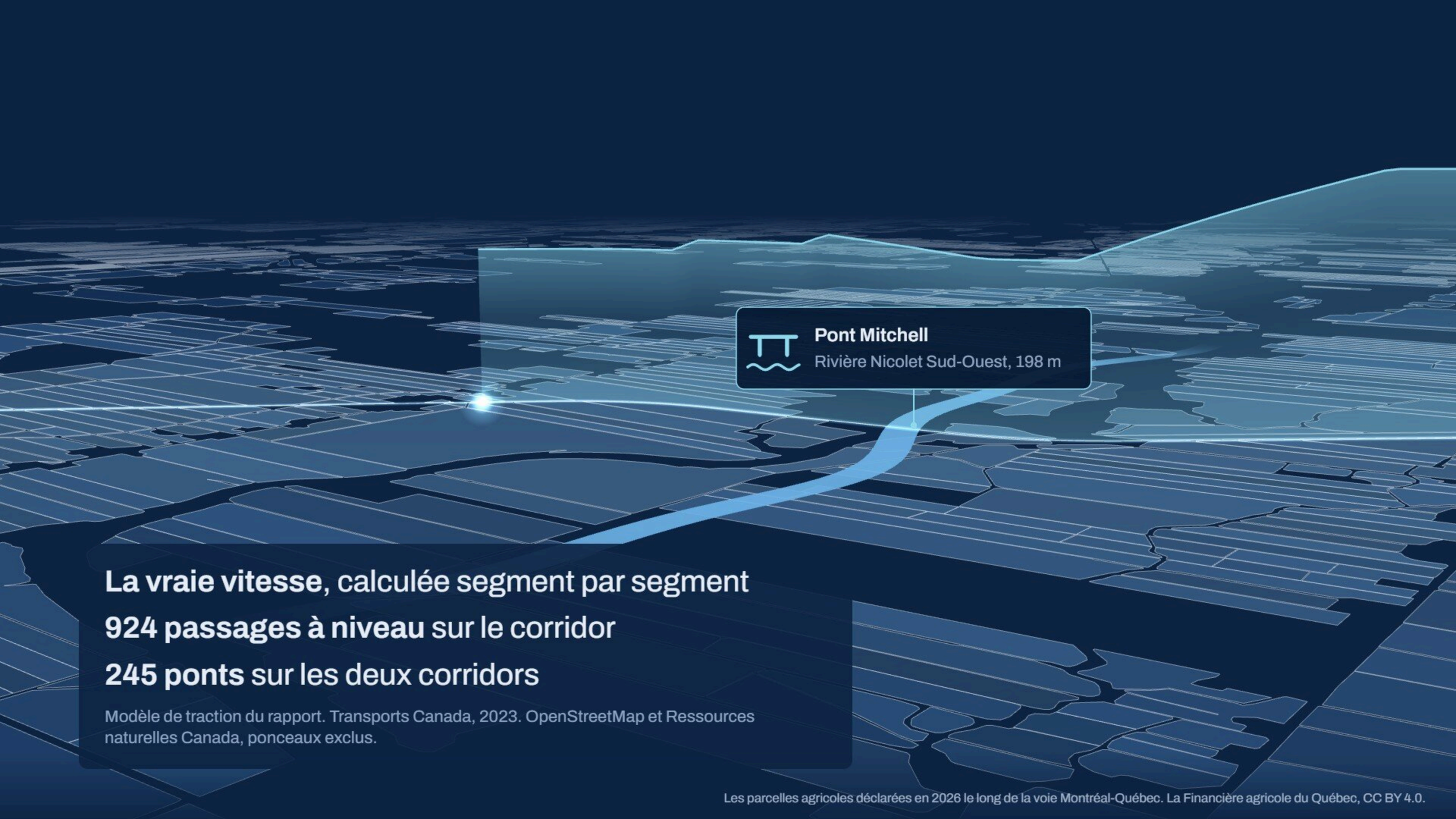
Les parcelles agricoles déclarées en 2026 le long de la voie Montréal-Québec. La Financière agricole du Québec, CC BY 4.0.



Les parcelles agricoles déclarées en 2026 le long de la voie Montréal-Québec. La Financière agricole du Québec, CC BY 4.0.



Les parcelles agricoles déclarées en 2026 le long de la voie Montréal-Québec. La Financière agricole du Québec, CC BY 4.0.



La vraie vitesse, calculée segment par segment

924 passages à niveau sur le corridor

245 ponts sur les deux corridors

Modèle de traction du rapport. Transports Canada, 2023. OpenStreetMap et Ressources naturelles Canada, ponceaux exclus.

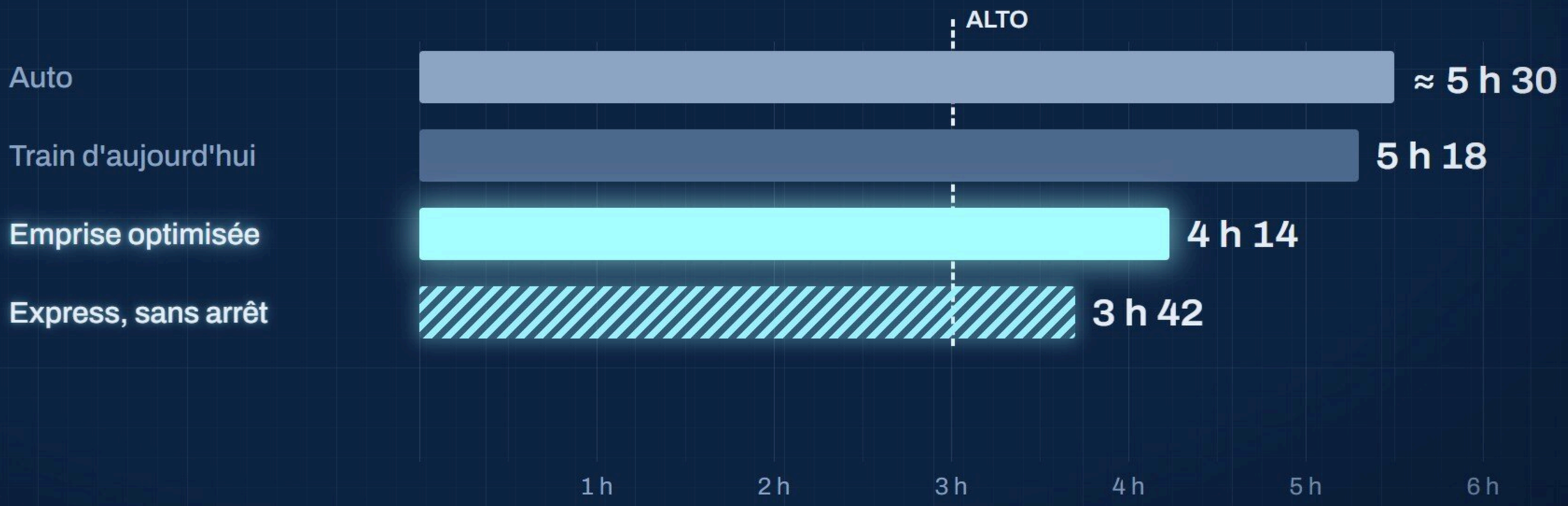
Les parcelles agricoles déclarées en 2026 le long de la voie Montréal-Québec. La Financière agricole du Québec, CC BY 4.0.


Québec
Québec
Tout ça, pour répondre à une question :
Combien de temps le train prendrait-il sur la voie qui existe déjà, si nous la modernisions?
Ottawa
Montréal
Ontario
Toronto

Le temps de parcours, en train et en auto

Montréal-Toronto

536 km

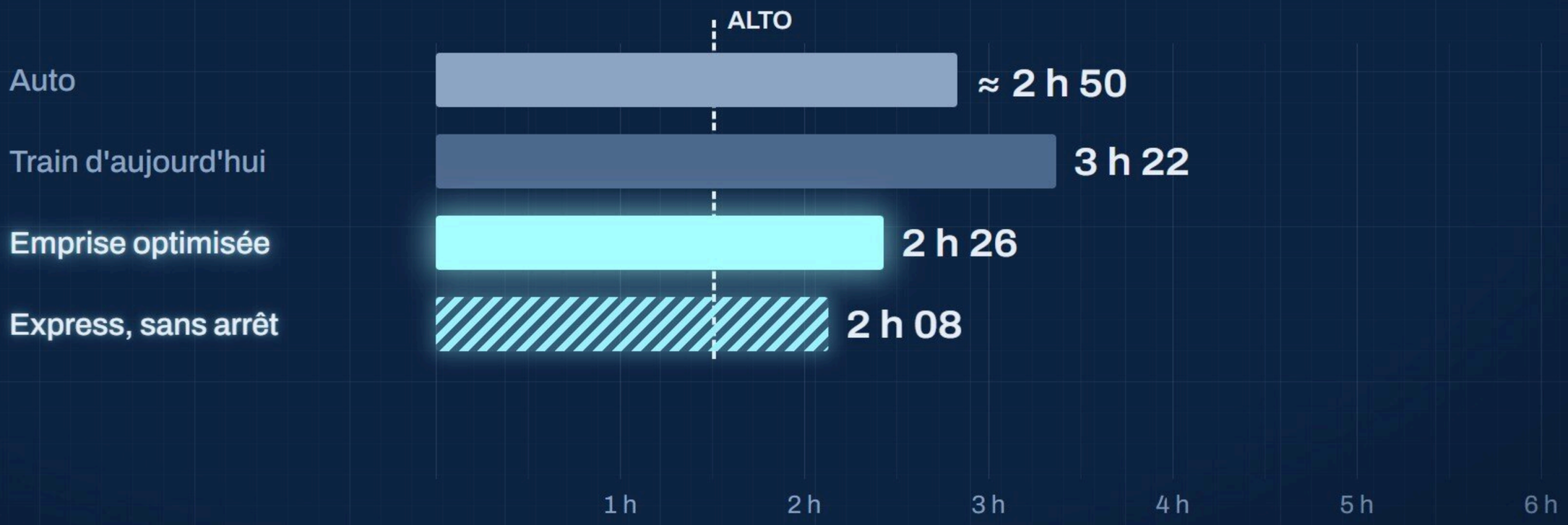


Nos temps comprennent 10 % de marge et un arrêt à chacune des 22 gares intermédiaires desservies aujourd'hui. Auto : estimation à partir de la cartographie routière grand public, approximative. Pointillé : temps annoncé par ALTO.

Le temps de parcours, en train et en auto

Montréal-Québec

270 km

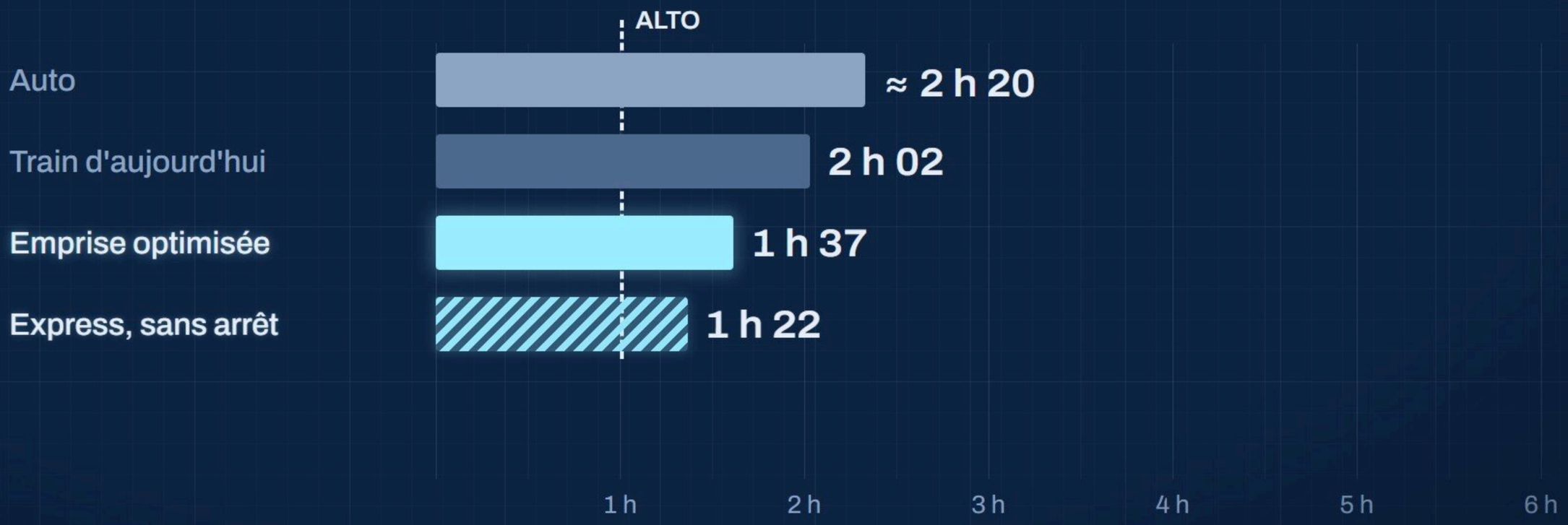


Nos temps comprennent 10 % de marge et un arrêt à chacune des 22 gares intermédiaires desservies aujourd'hui. Auto : estimation à partir de la cartographie routière grand public, approximative. Pointillé : temps annoncé par ALTO.

Le temps de parcours, en train et en auto

Montréal-Ottawa

185 km

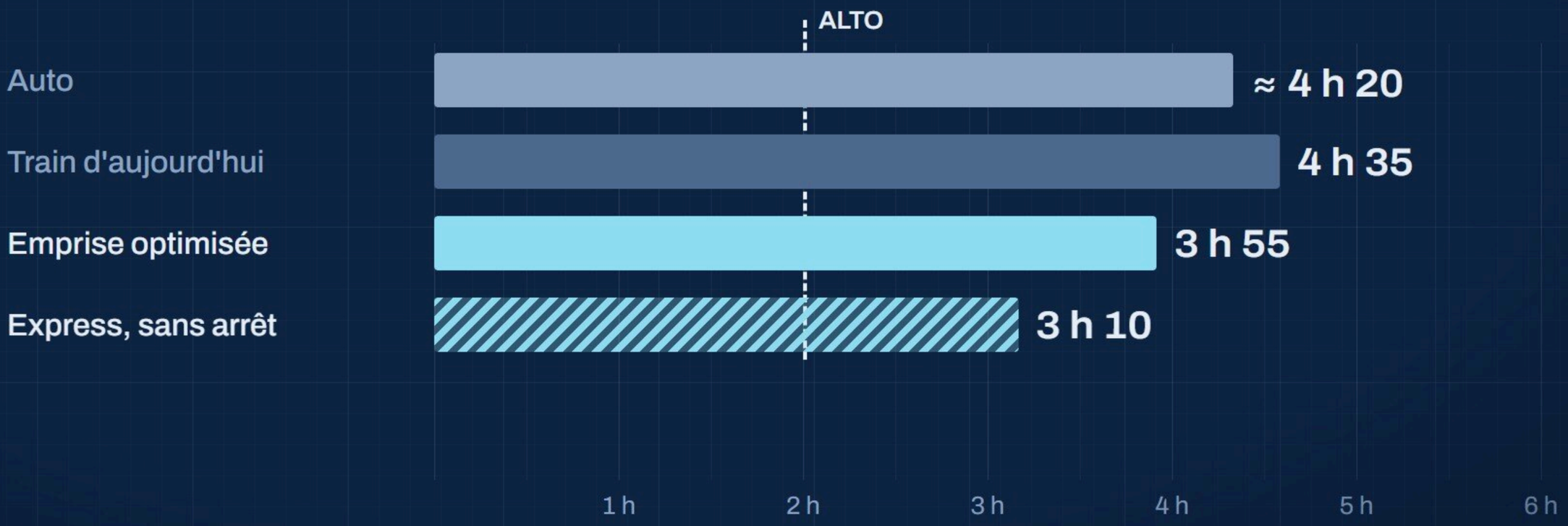


Nos temps comprennent 10 % de marge et un arrêt à chacune des 22 gares intermédiaires desservies aujourd'hui. Auto : estimation à partir de la cartographie routière grand public, approximative. Pointillé : temps annoncé par ALTO.

Le temps de parcours, en train et en auto

Ottawa-Toronto

442 km



Nos temps comprennent 10 % de marge et un arrêt à chacune des 22 gares intermédiaires desservies aujourd'hui. Auto : estimation à partir de la cartographie routière grand public, approximative. Pointillé : temps annoncé par ALTO.

Le temps de parcours, en train et en auto

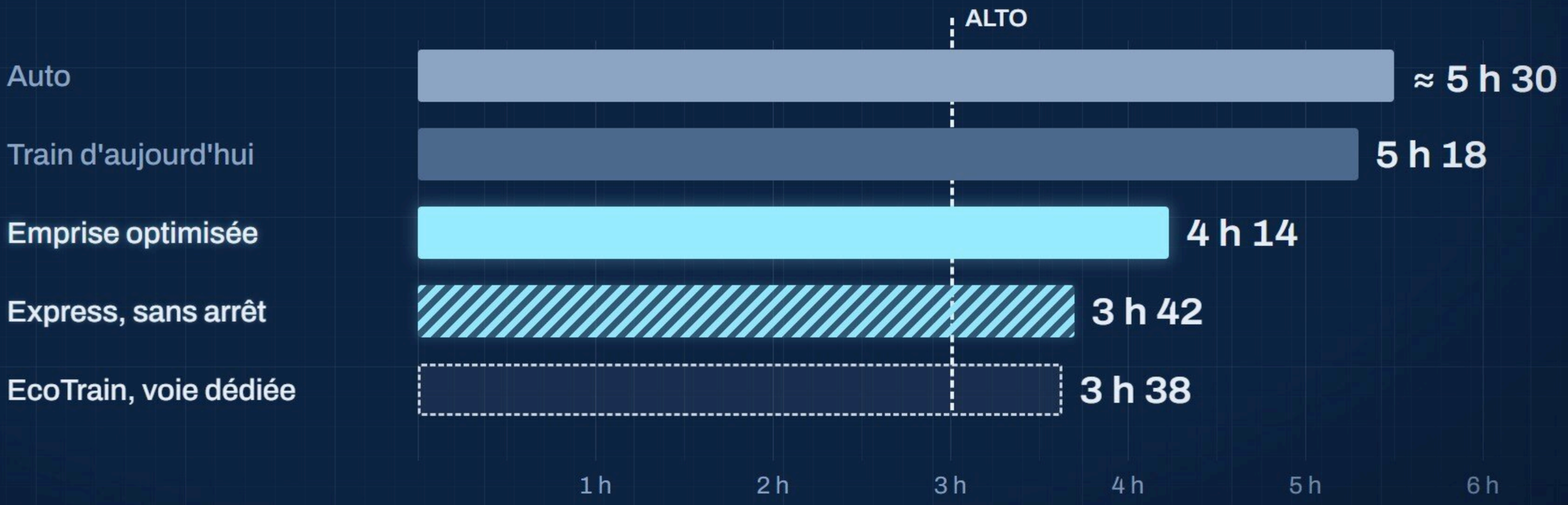
Montréal-Toronto

536 km

92 %

de l'achalandage du TGV à 300 km/h, avec un train à 200 km/h.

Étude EcoTrain des gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada (2011).



EcoTrain, rapport final (2011) : 3 h 38 entre Montréal et Toronto, p. 81 ; 10,2 contre 11,1 millions de voyageurs en 2031, tableau 5-7, p. 54.

Le TGV offre plus, mais à quel prix?

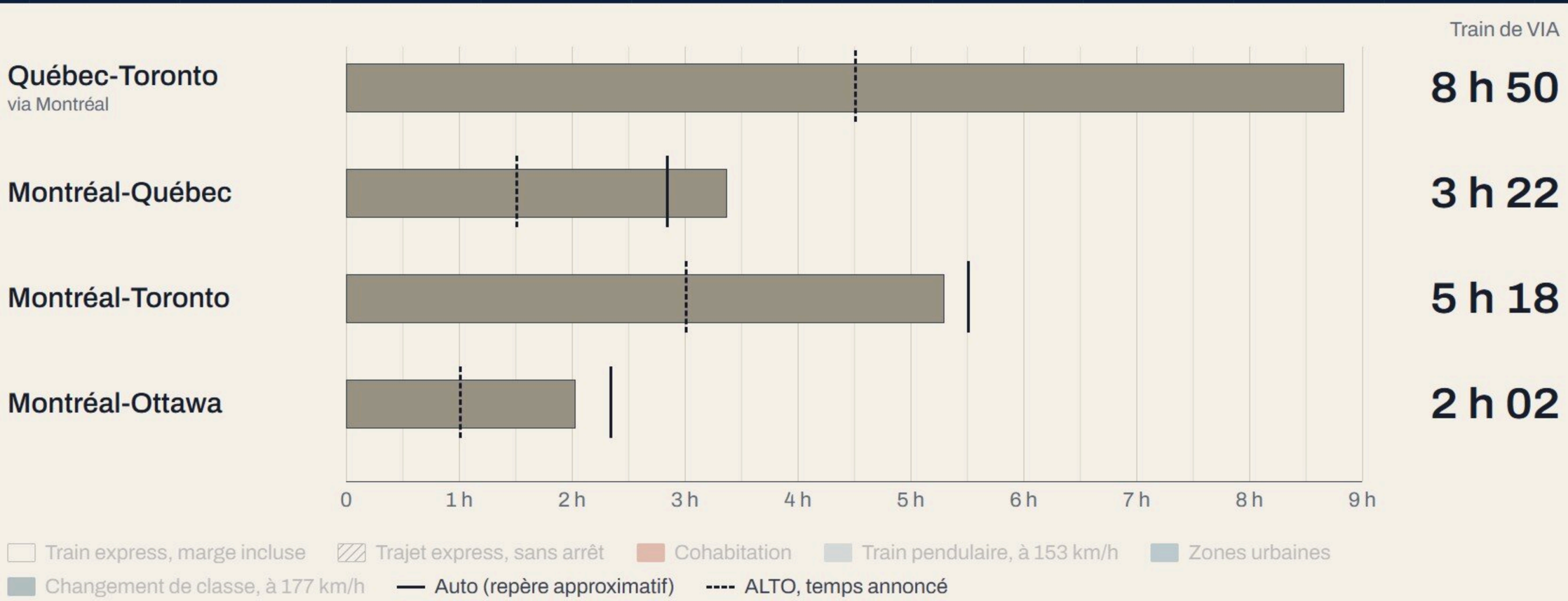
Et si nous pouvions faire plus vite que l'auto, pour moins cher, en cohabitant mieux avec les voisins du train?

Du train d'aujourd'hui à l'emprise optimisée

Comment y arriver?

Aujourd'hui

L'horaire de VIA, trajet par trajet. Repères : l'auto en trait plein, ALTO en pointillé.



Rapport, figure des facteurs de réduction des temps de parcours (section 12). Tous nos temps comprennent 10 % de marge et les arrêts intermédiaires d'aujourd'hui.

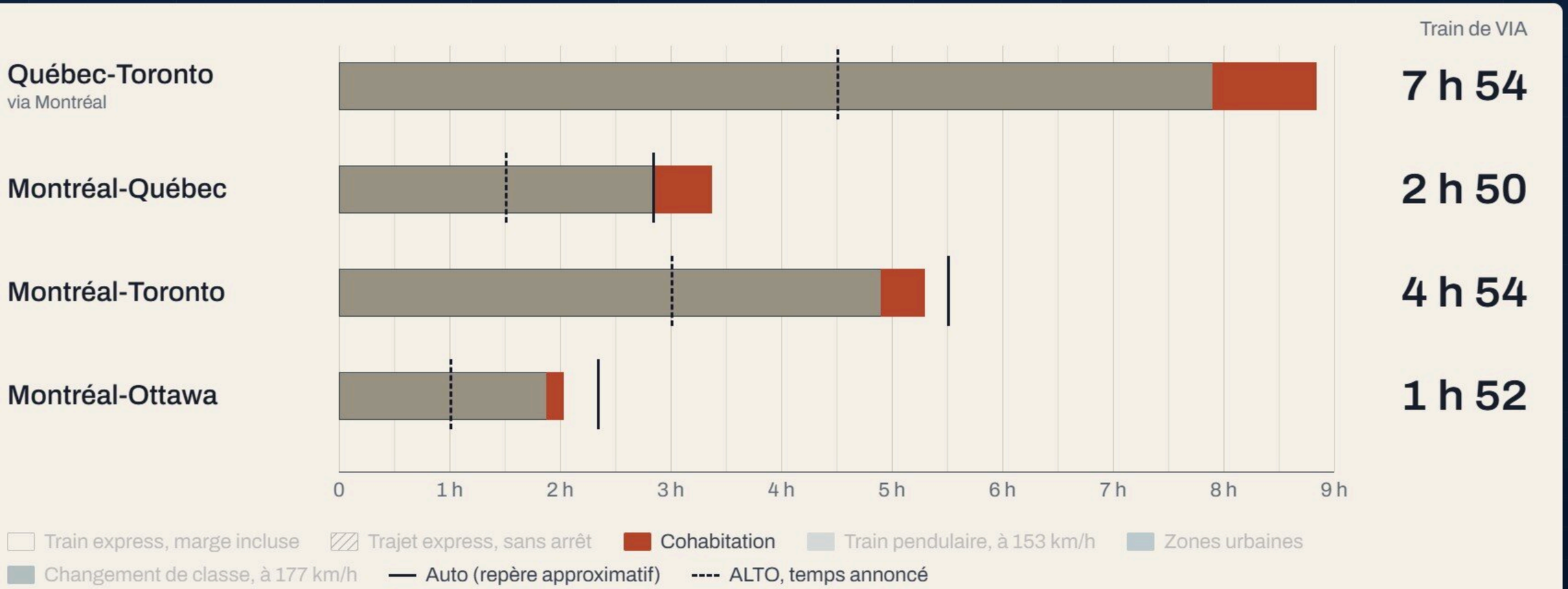
Du train d'aujourd'hui à l'emprise optimisée

Comment y arriver?

La cohabitation

Actions 1 à 3

Doubler la voie, moderniser la signalisation, arbitrer la priorité : l'horaire ne garde que 10 % de marge.



Rapport, figure des facteurs de réduction des temps de parcours (section 12). Tous nos temps comprennent 10 % de marge et les arrêts intermédiaires d'aujourd'hui.

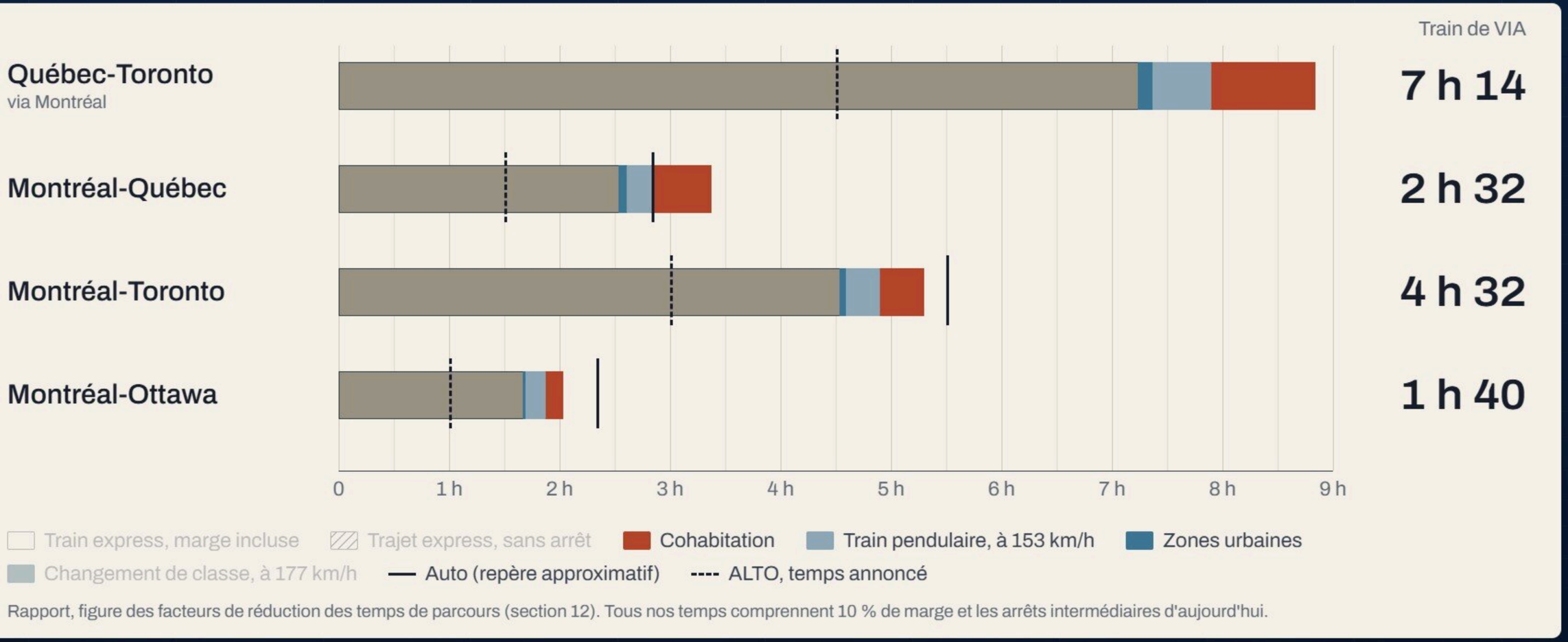
Du train d'aujourd'hui à l'emprise optimisée

Comment y arriver?

Le train pendulaire

Action 5

Il prend les courbes plus vite, au plafond actuel de 153 km/h. En plus foncé : les zones urbaines modernisées.



Rapport, figure des facteurs de réduction des temps de parcours (section 12). Tous nos temps comprennent 10 % de marge et les arrêts intermédiaires d'aujourd'hui.

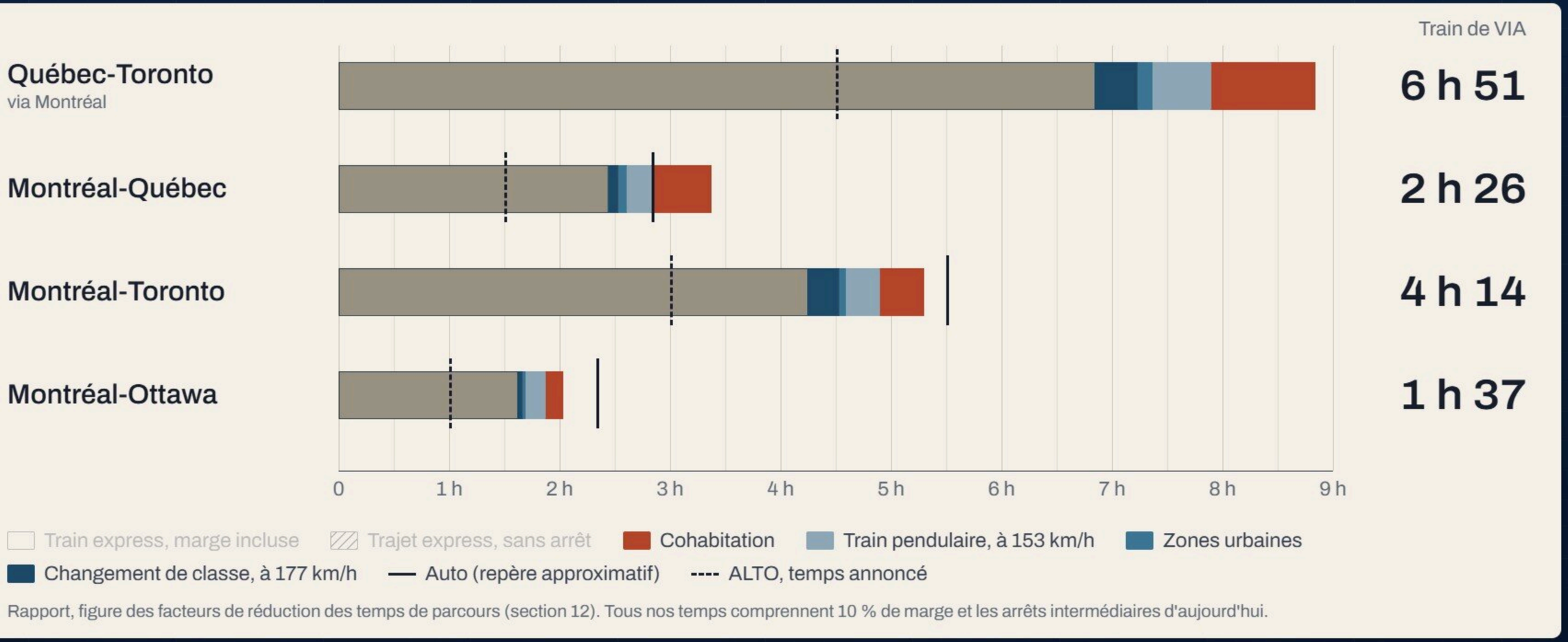
Du train d'aujourd'hui à l'emprise optimisée

Comment y arriver?

Le changement de classe

Actions 2 et 4

Passages à niveau scellés et contrôle en cabine : le plafond passe de 153 à 177 km/h.



Rapport, figure des facteurs de réduction des temps de parcours (section 12). Tous nos temps comprennent 10 % de marge et les arrêts intermédiaires d'aujourd'hui.

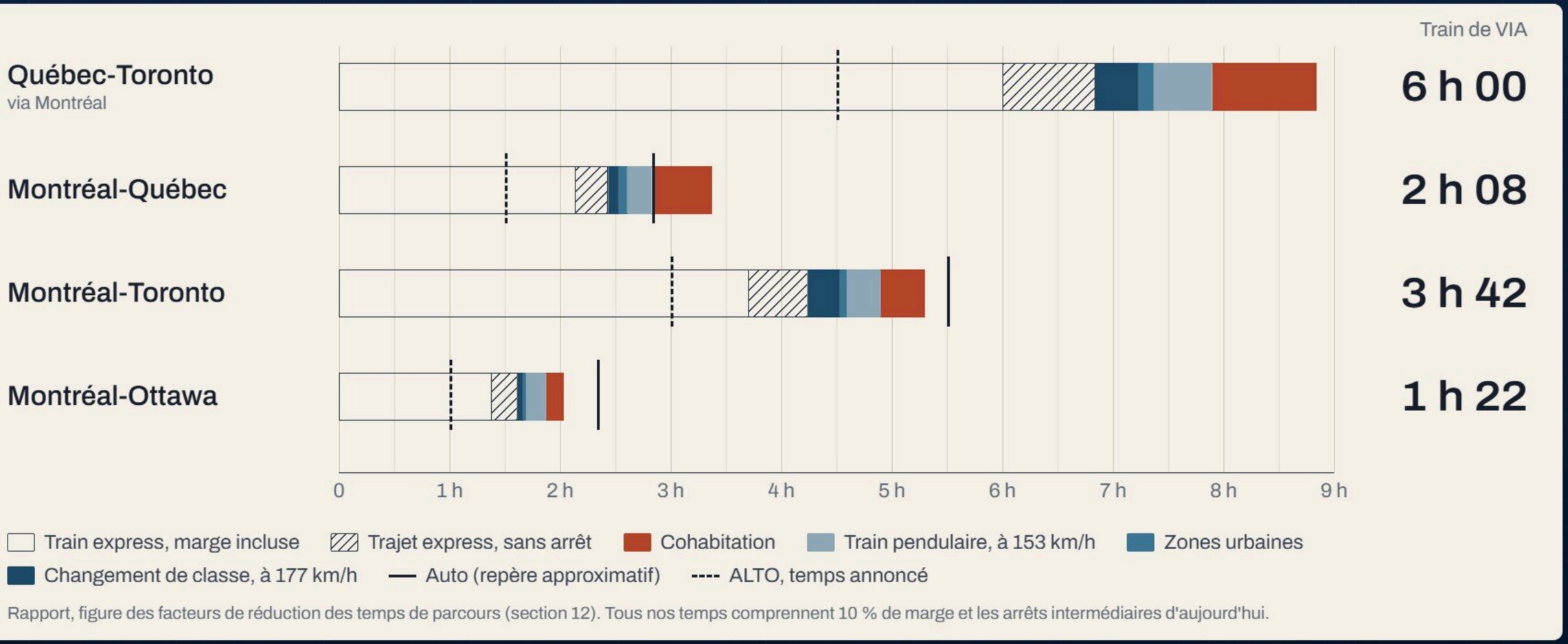
Du train d'aujourd'hui à l'emprise optimisée

Comment y arriver?

L'express

Action 6

Le même train, sans arrêt intermédiaire.



Rapport, figure des facteurs de réduction des temps de parcours (section 12). Tous nos temps comprennent 10 % de marge et les arrêts intermédiaires d'aujourd'hui.

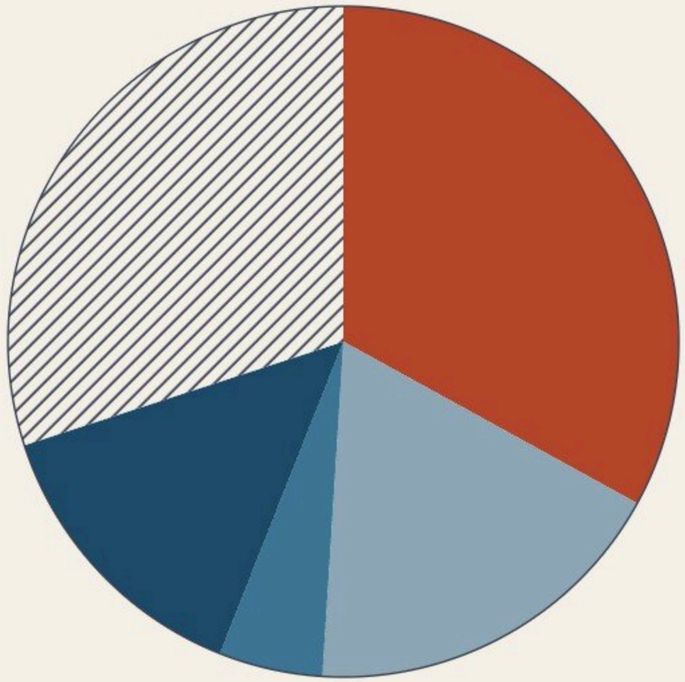
Du train d'aujourd'hui à l'emprise optimisée

Comment y arriver?

La part de chaque action

Québec-Toronto, de bout en bout

De 8 h 50 à 6 h 00 : 32 % de moins sur tout le trajet.



Actions 1 à 3
La cohabitation
Doubler la voie, moderniser la signalisation, arbitrer la priorité

33 %
57 min

Action 5
Prendre les courbes
Le train pendulaire ; en plus foncé, les zones urbaines modernisées

23 %
40 min

Actions 2 et 4
Le changement de classe
Contrôle en cabine et passages scellés : 177 km/h

14 %
23 min

Action 6
Ajouter un express
Le même train, sans arrêt intermédiaire

30 %
51 min

Rapport, section 12 : Québec-Toronto via Montréal, de bout en bout, marge incluse. Les zones urbaines modernisées comptent avec l'action 5.

Action 1

Doubler la voie

Le corridor compte 407 km à voie simple.

Sur une seule voie, les trains doivent s'attendre pour se croiser.

Ce que ça coûte, nous l'avons mesuré dans les horaires de VIA, paire de gares par paire de gares.




Le tracé
Québec, Montréal, Ottawa et Toronto : le corridor tel que nous l'avons mesuré.
Québec
Québec
Drummondville
Ottawa
Ontario
Montréal
Brockville
Kingston
Toronto


Une voie ou deux, CN ou VIA
La couleur dit à qui appartient la voie. Le trait double dit qu'elle a deux voies.
Québec
Québec
Drummondville
Ottawa
Ontario
Montréal
Brockville
Kingston
Toronto
Les familles de voie
CN
VIA
Deux voies
515 km
Aucune
Une voie
192 km
218 km
En gris pointillé : zones urbaines et ponts, hors mesure.


La marge des horaires
Le temps que l'horaire garde en réserve, au-delà du temps de roulement. Médiane par famille.
Québec
Québec
Drummondville
Ottawa
Montréal
Ontario
Brockville
Kingston
Toronto
Les familles de voie
CN
VIA
Deux voies
33 %
Aucune
Une voie
60 %
29 %
Marge médiane des paires de gares. En gris pointillé : zones urbaines et ponts, hors mesure.

La voie simple du CN

Entre Saint-Hyacinthe et Charny, VIA roule sur une seule voie, chez le CN.



60 %

de marge sur la voie simple du CN : deux fois plus que sur celle de VIA (29 %).

Sur ces voies, l'horaire d'un même trajet varie de 8 à 16 minutes selon le départ.

Deux paires de gares seulement : c'est un ordre de grandeur.


La marge réelle de chaque trajet
Ici, le train actuel accélère, freine et fait les mêmes arrêts. La marge est donc plus petite que celle des familles, mesurée paire par paire sans accélération ni freinage.
Québec
Montréal-Québec
19 % 33 min
Montréal-Ottawa
8 % 9 min
Drummondville
Ottawa
Montréal
Ottawa-Toronto
19 % 46 min
Brockville
Montréal-Toronto
16 % 44 min
Kingston
Toronto

Action 1

Doubler la voie

La voie manquante coûte d'abord le prix de la cohabitation avec le fret.

Sur sa propre voie simple, VIA tient son horaire avec deux fois moins de marge que sur celle du CN.

La suite

- Doubler les 189 km du CN, pour cohabiter avec le fret.
- Doubler les 218 km de VIA, pour plus de fréquences et des dépassements.
- Avancer par étapes en commençant par relier les voies d'évitement, comme aux États-Unis et comme le propose notre expert.



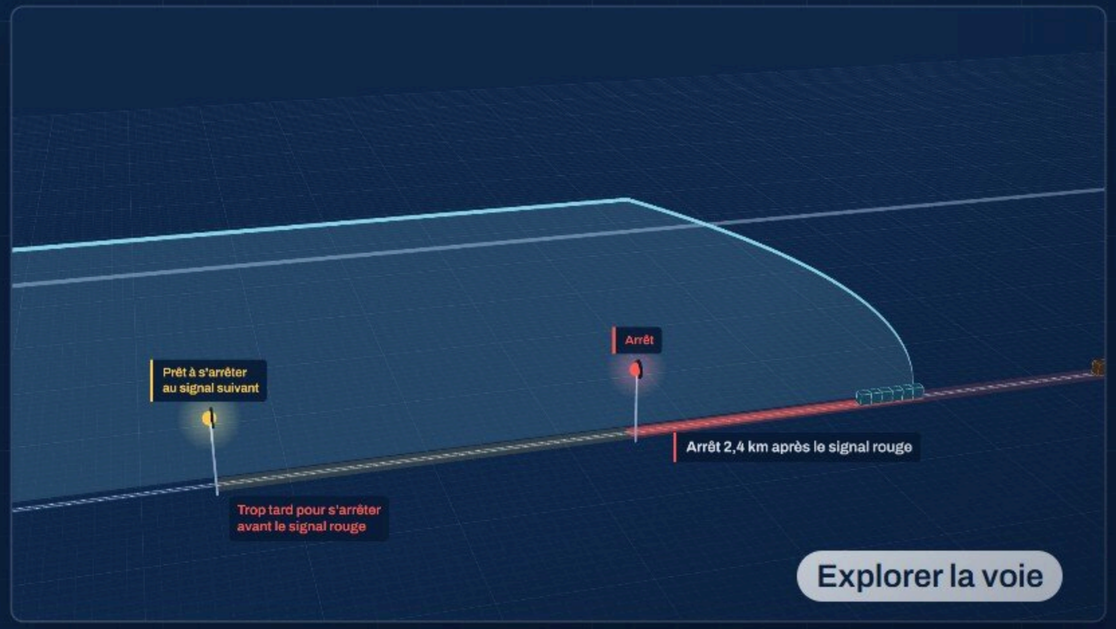
Action 2

Moderniser la signalisation

Aujourd'hui, le mécanicien lit des signaux plantés le long de la voie.

Rien à bord ne freine le train à sa place.

Aux États-Unis, ce régime plafonne à 127 km/h. Au-delà, la règle exige un équipement à bord.

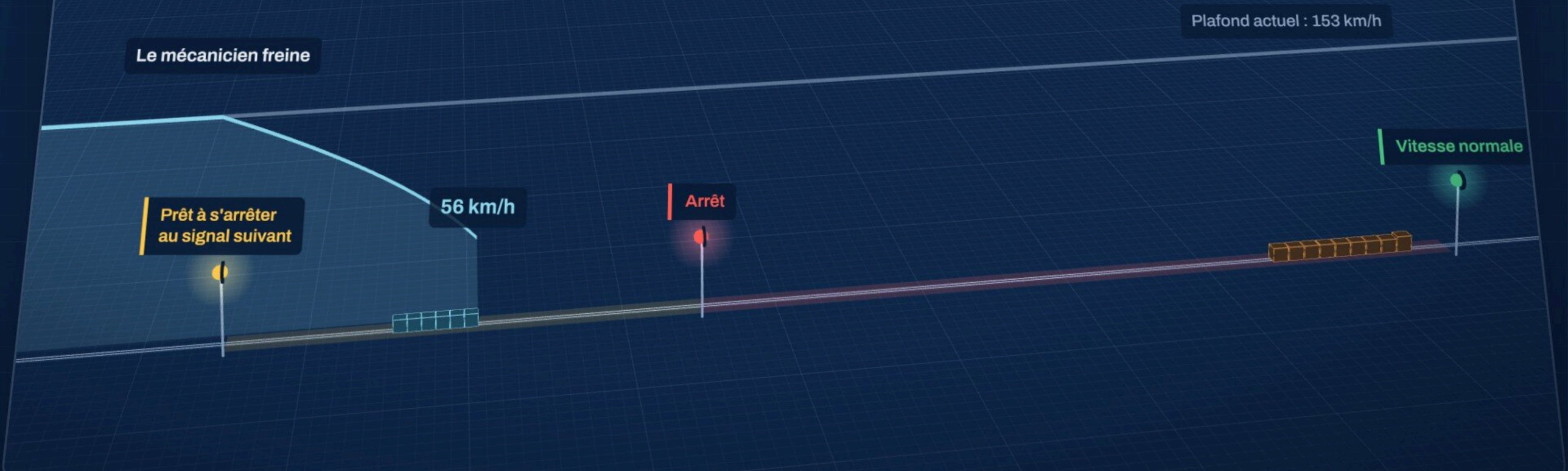


Les signaux au sol

Le mécanicien lit les signaux et obéit lui-même. Le jaune annonce le rouge : il freine et s'arrête avant.

Lire la scène

- La hauteur : la vitesse du train
- Au sol : sa distance d'arrêt
- La limite calculée à bord



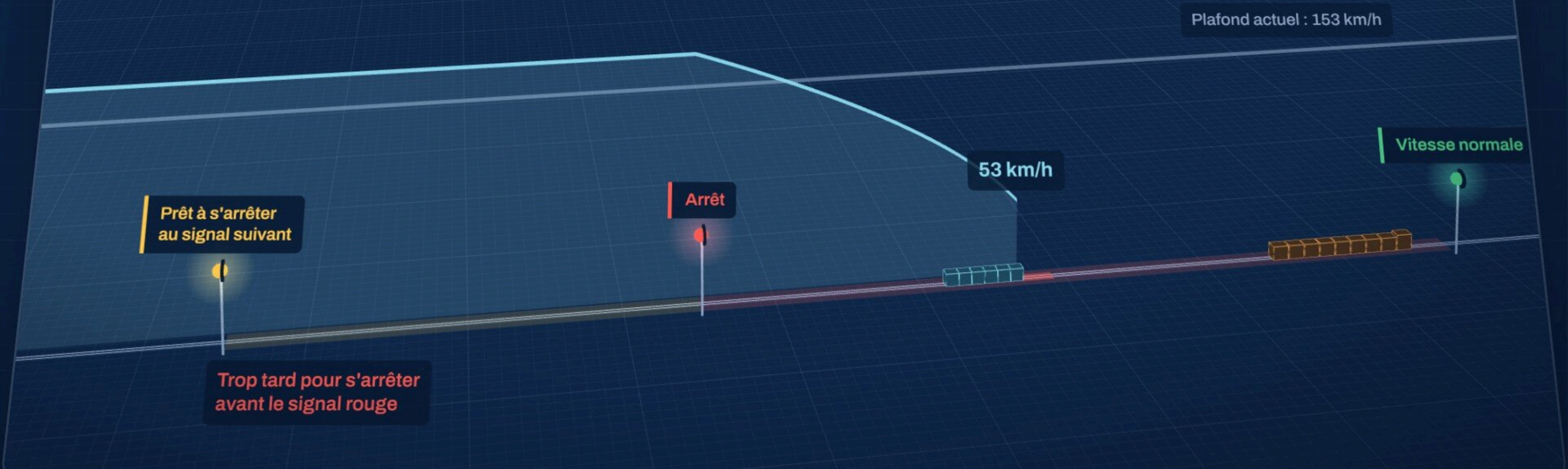
La faille à grande vitesse

S'il manque le jaune, rien à bord ne freine à sa place. Et plus il va vite, plus il lui faut de distance pour s'arrêter.

177 km/h ▲ ▼

Distance d'arrêt : **2,4 km**

Flèches ↑ et ↓ pour changer la vitesse

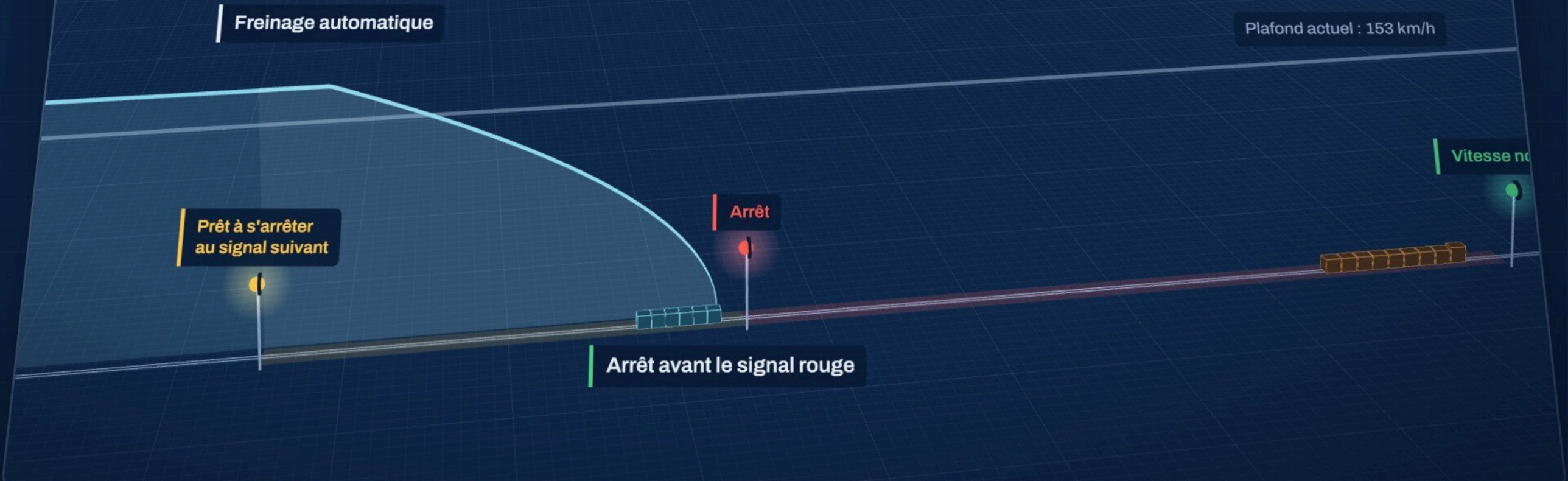


Le contrôle en cabine

Le même oubli, avec un calculateur à bord. Il connaît la limite et freine à la place du mécanicien. Les signaux restent : le fret circule comme avant.

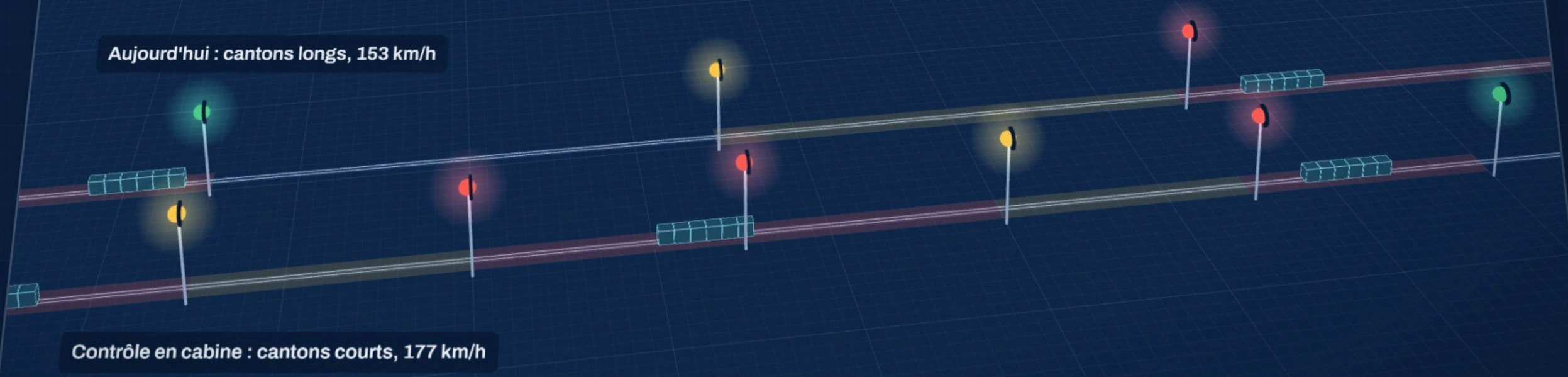
Lire la scène

- La hauteur : la vitesse du train
- Au sol : sa distance d'arrêt
- La limite calculée à bord



Plus vite, plus serré

Avec les passages à niveau sécurisés, le plafond passe de 153 à 177 km/h. Avec des cantons plus courts, les trains se suivent de plus près.



Action 2

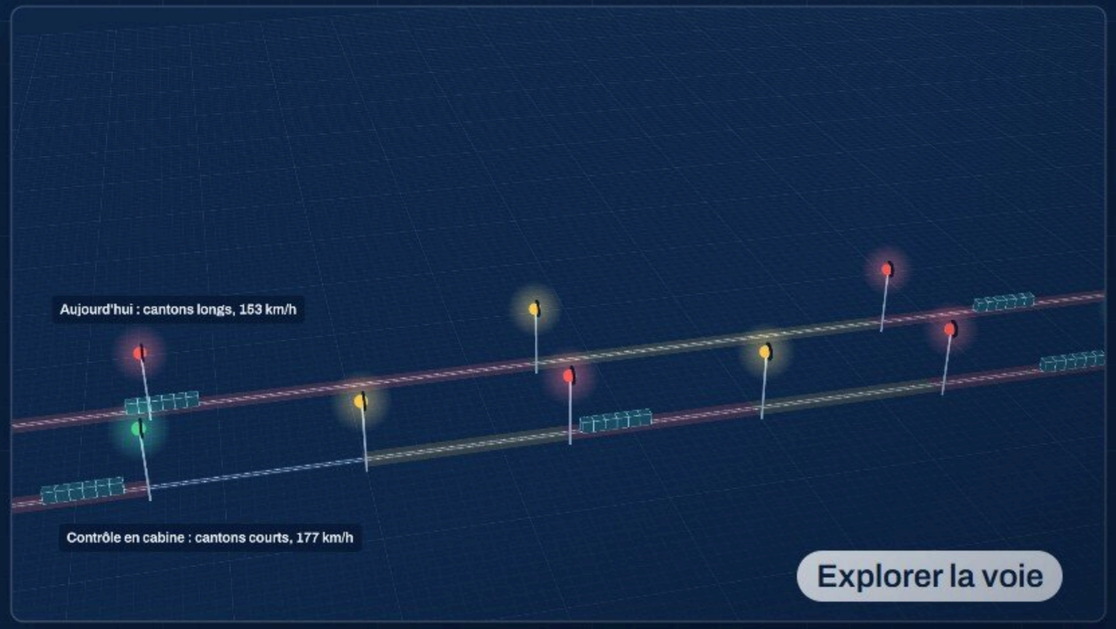
Moderniser la signalisation

Le contrôle en cabine freine à la place du mécanicien quand il le faut.

Avec les passages à niveau sécurisés : 177 km/h, et 18 minutes de moins entre Montréal et Toronto, soit 6 %.

La suite

- Équiper le corridor du contrôle en cabine : environ 0,5 G$.
- Garder les signaux au sol : le fret circule comme avant, seuls les trains rapides s'équipent.
- Raccourcir les cantons là où le trafic est dense.



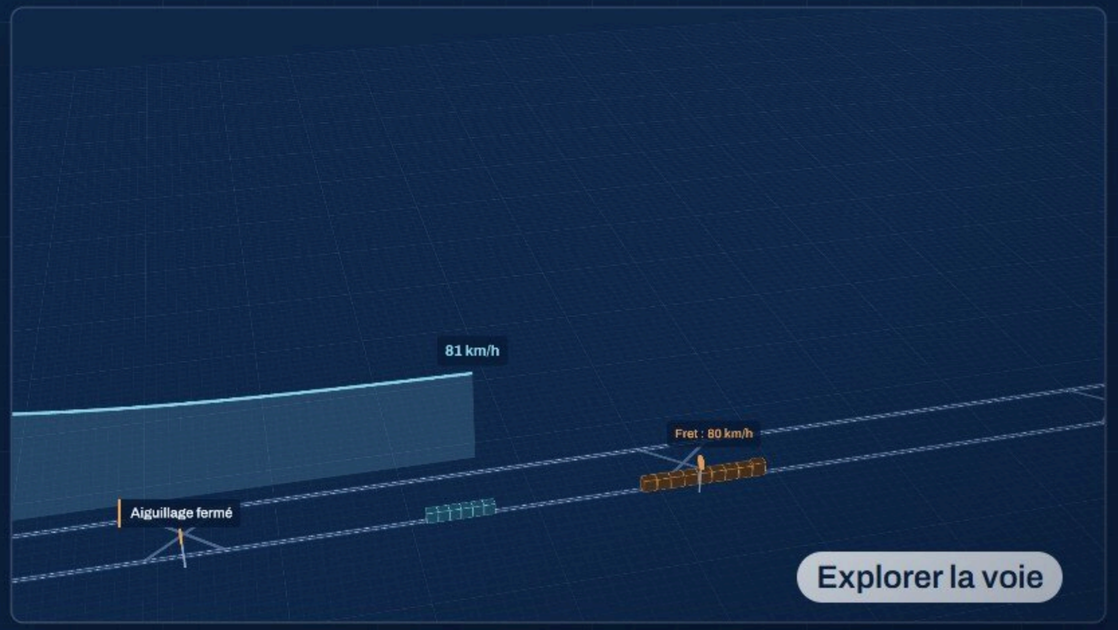
Action 3

Arbitrer la priorité

Le corridor appartient surtout au CN, qui y fait circuler son fret.

VIA et ses passagers y roulent en invités.

Qui décide quel train passe devant ? Aujourd'hui, le propriétaire de la voie.



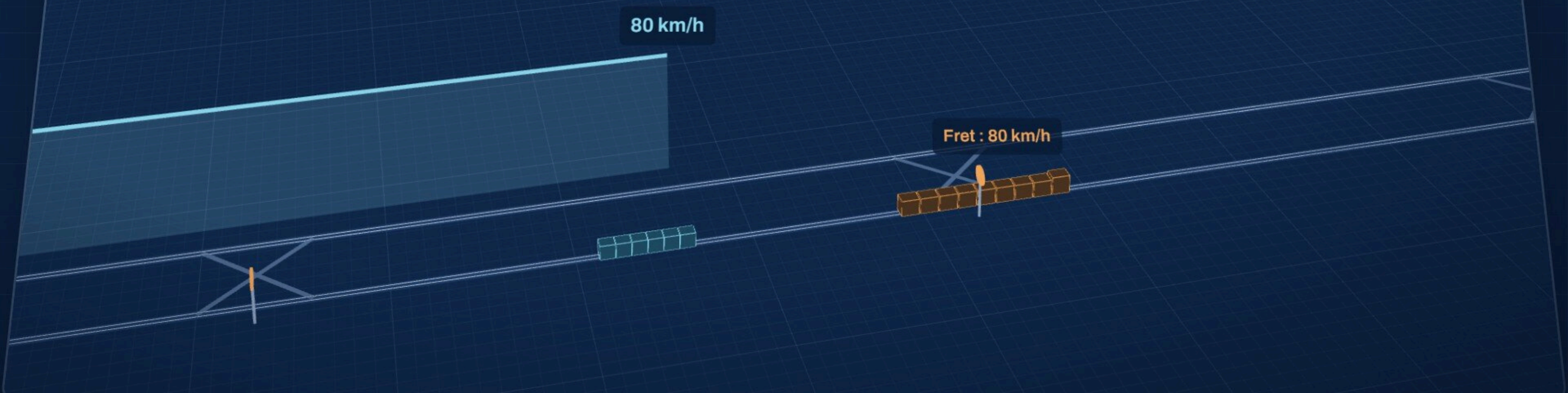
Même sur deux voies

VIA rattrape un fret plus lent. L'autre voie est libre, mais les aiguillages sont commandés par le propriétaire de la voie. Ici, VIA reste derrière.

Minutes perdues, par rapport au même trajet à 177 km/h

3,5 min

● Aiguillages : le propriétaire décide



La ponctualité

Sur 100 trains de VIA, 68 arrivaient à l'heure en 2019.
Au premier trimestre 2025, il en restait 30.

Trains de VIA arrivés à l'heure, sur 100 **2025, 1er trimestre**



30 à l'heure

À l'heure En retard

Chez Amtrak aussi, environ 70 % du temps tampon des horaires vient des retards chez le propriétaire de la voie.

Les pièces existent déjà

Chaque morceau de loi a son signal. Rouge : bloqué. Jaune : à moitié. Vert : ce qui marche ailleurs.

Le dossier de VIA contre le CN devant l'Office (article 152.1, no 23-28548)

987 jours

depuis l'ouverture des actes de procédure, le 28 février 2024. Fermeture prévue : le 26 avril 2024.

Statut aujourd'hui : cas suspendu.

Portail de l'Office des transports du Canada, consulté le 7 novembre 2026.

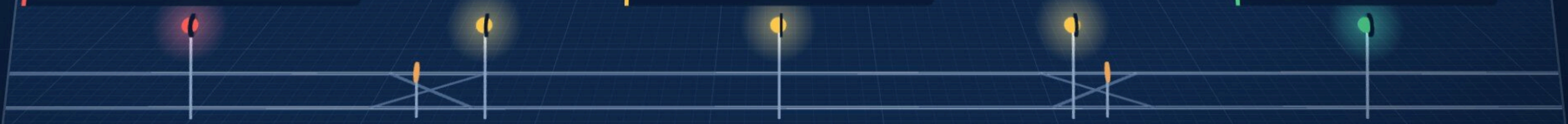
Article 138
Rouler chez un autre : jamais accordé

Article 152.1
Le dossier de VIA : suspendu

Article 55 (2007)
Priorité : vieux accords seulement

États-Unis (1973)
Priorité, mais sans pénalités

Royaume-Uni
Un régulateur répartit la voie



L'arbitre

Un arbitre neutre fixe la priorité, avec une règle claire, des délais et des pénalités. VIA passe sur l'autre voie, double le fret et revient. Le fret continue de rouler.

177 km/h

Minutes perdues, par rapport au même trajet à 177 km/h

0,0 min

- Aiguillages : le propriétaire décide

L'arbitrage, en quatre pièces

- [ ] L'Office règle la priorité des trains, en permanence (article 152.1)
- [ ] Une orientation claire : le service aux passagers
- [ ] Des délais imposés à l'Office
- [ ] Des normes de ponctualité et des pénalités

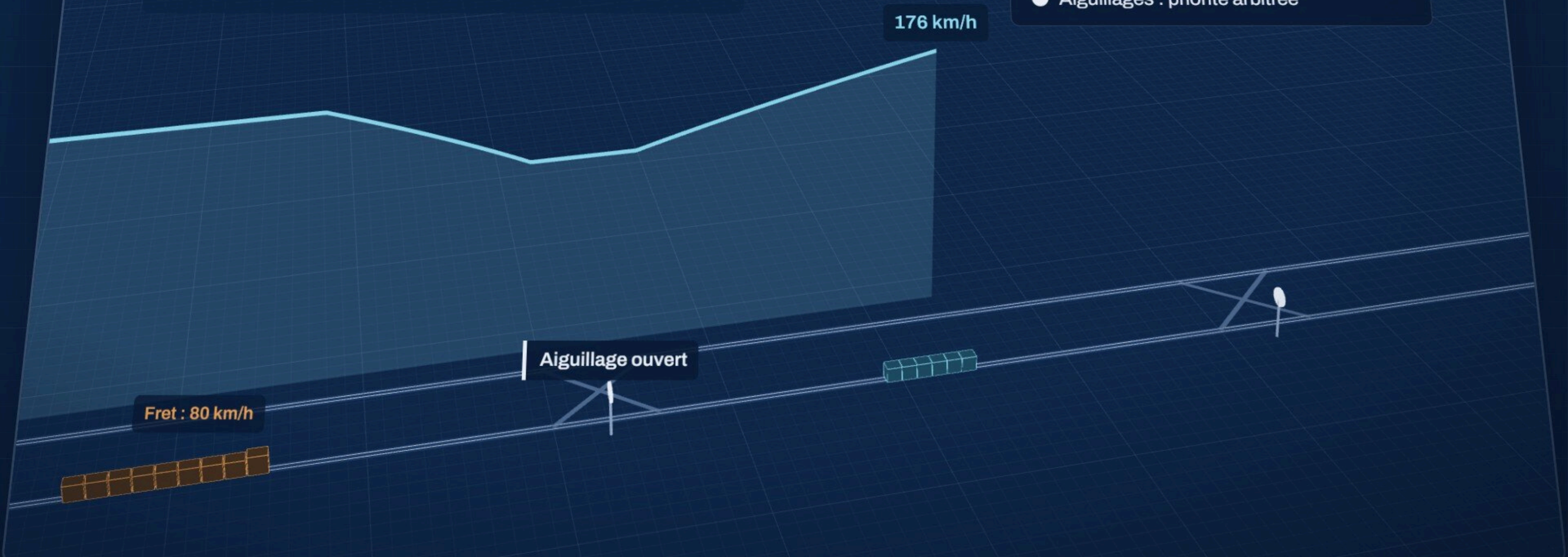
L'arbitre

Un arbitre neutre fixe la priorité, avec une règle claire, des délais et des pénalités. VIA passe sur l'autre voie, double le fret et revient. Le fret continue de rouler.

Minutes perdues, par rapport au même trajet à 177 km/h

0,5 min

● Aiguillages : priorité arbitrée



Action 3

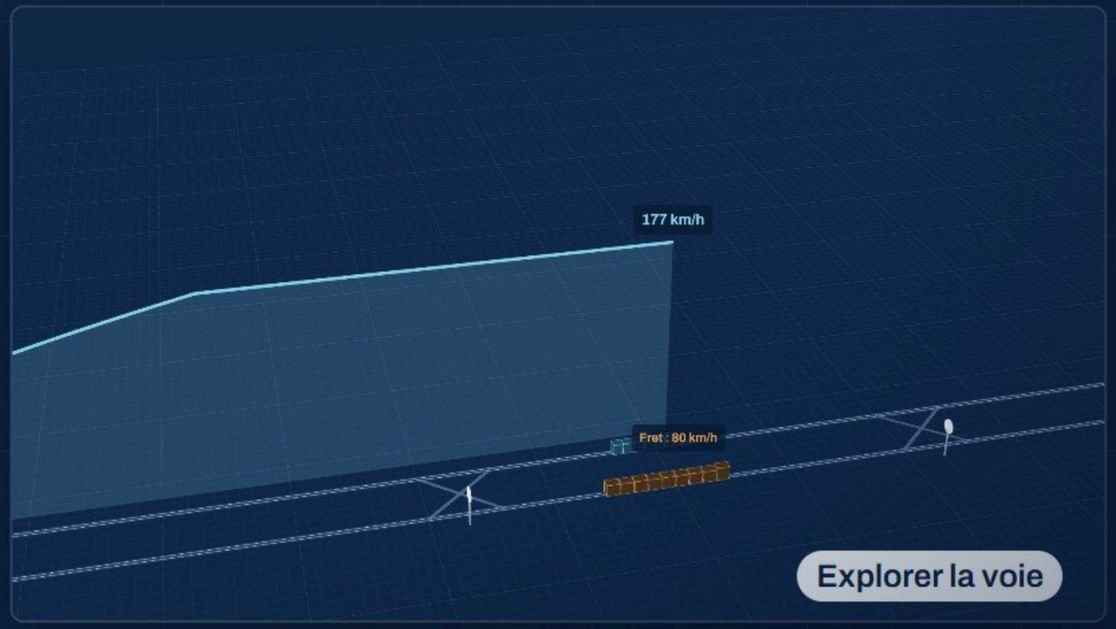
Arbitrer la priorité

Doubler la voie crée de la place. Encore faut-il qu'un arbitre neutre la répartisse.

Les pièces existent déjà dans la loi canadienne, mais dispersées.

La suite

- Rendre permanent, dans l'article 152.1, le pouvoir de l'Office de régler la priorité des trains.
- Donner à l'Office une orientation claire en faveur des passagers, et des délais.
- Fixer des normes de ponctualité et des pénalités, pour faire respecter la priorité.



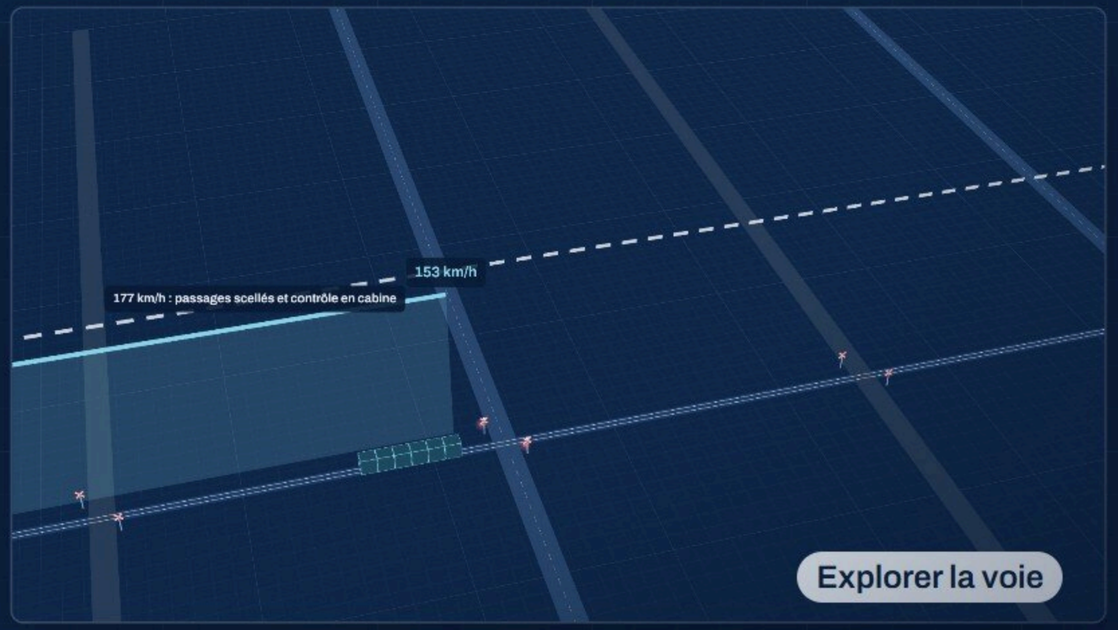
Action 4

Sceller les passages

Le corridor croise des routes et des chemins à 924 passages à niveau.

569 d'entre eux sont privés ou de ferme.

Au-delà de 153 km/h, chaque passage doit être scellé.



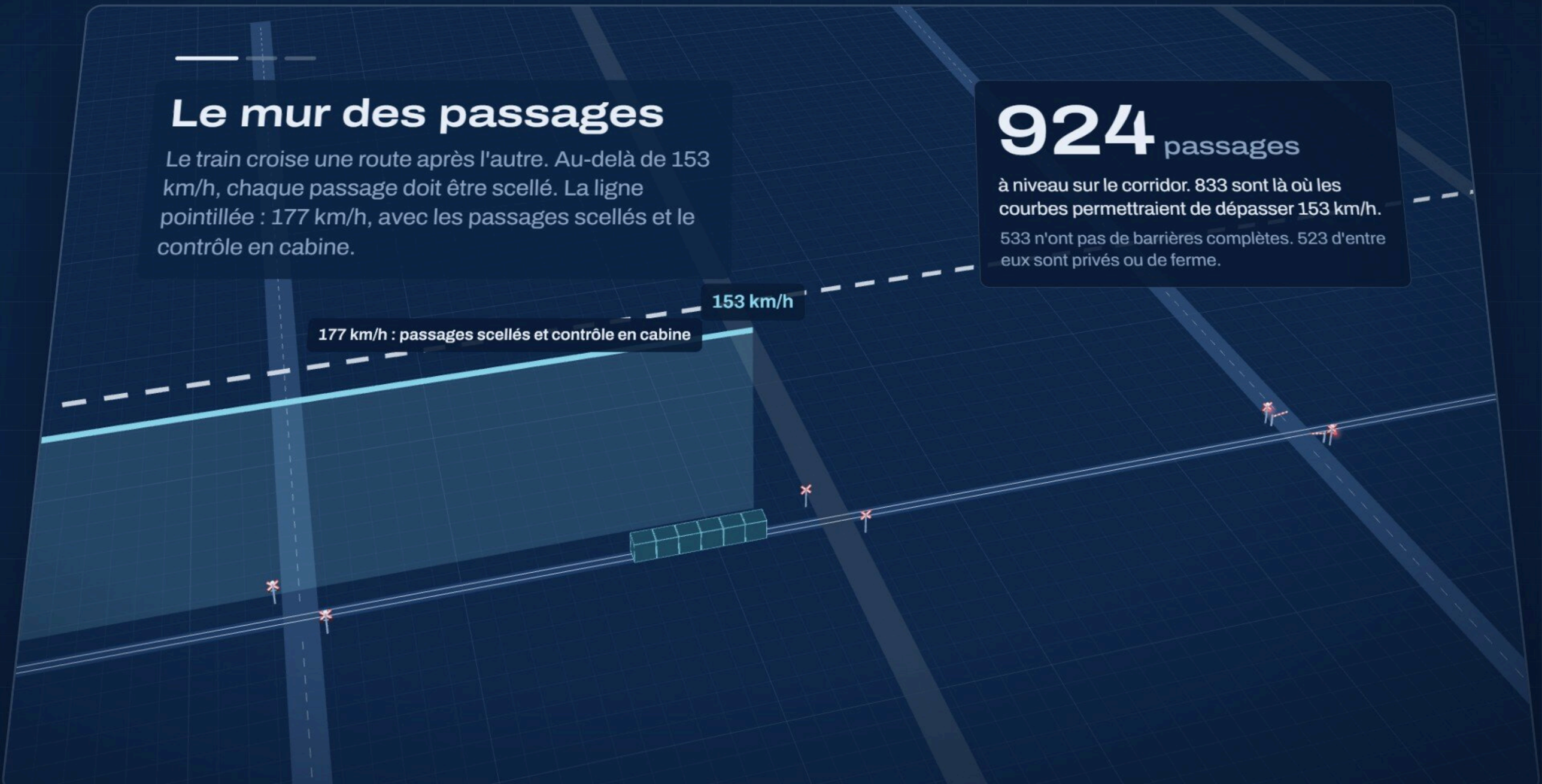
Le mur des passages

Le train croise une route après l'autre. Au-delà de 153 km/h, chaque passage doit être scellé. La ligne pointillée : 177 km/h, avec les passages scellés et le contrôle en cabine.

924 passages

à niveau sur le corridor. 833 sont là où les courbes permettraient de dépasser 153 km/h.

533 n'ont pas de barrières complètes. 523 d'entre eux sont privés ou de ferme.



Le Turbo

Dans les années 1970, le Turbo a atteint 226 km/h en essai. En service, il plafonnait à 153 km/h, en bonne partie à cause de ses quelque 300 passages à niveau.

226 km/h en essai, record canadien

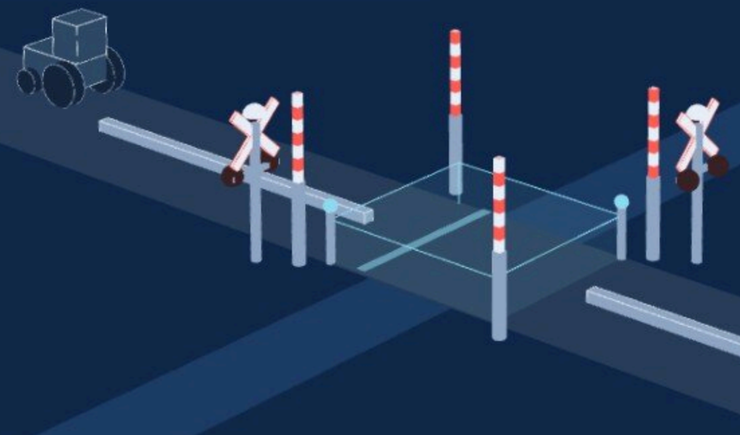
153 km/h en service

Le corridor bute sur ce mur depuis cinquante ans.



Sceller un passage

Un chemin de ferme, sans protection automatique. Chaque équipement s'ajoute ; quand tout y est, le passage est scellé, et le train peut y passer à 177 km/h.



La classe de vitesse du passage

177 km/h

Corridor scellé : jusqu'à 177 km/h

- Feux et cloche
- Barrières d'entrée
- Barrières de sortie
- Terre-pleins
- Détection d'obstacle

Barème américain : de 154 à 177 km/h, corridor scellé, avec tout ce qui précède. Au Canada, aucun nouveau passage n'est permis au-delà de 177 km/h.

Action 4

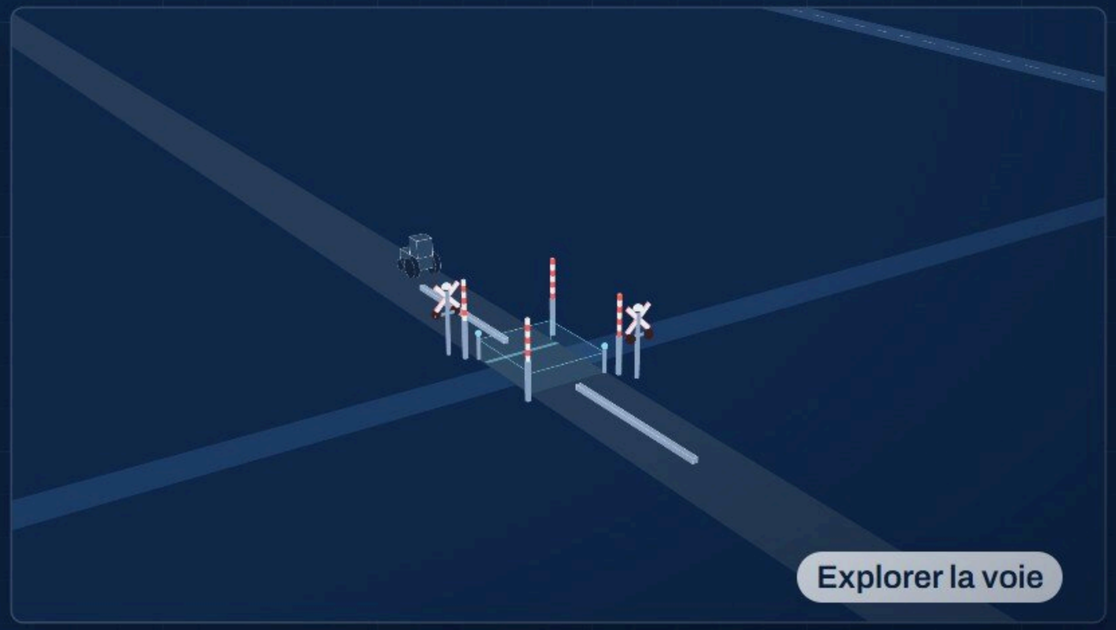
Sceller les passages

Sceller les passages des sections rapides, avec le contrôle en cabine, permet 177 km/h.

Ensemble, ces deux actions font gagner 18 minutes entre Montréal et Toronto, soit 6 %.

La suite

- Équiper les 533 passages sans barrières complètes, dont 523 privés ou de ferme.
- Compléter les 300 déjà équipés : bras de sortie, terre-pleins, détection d'obstacle.
- Sous réserve d'approbation, aucun passage de ferme à retirer. Un regroupement, seulement volontaire et encadré.
- Coût : de 0,4 à 0,8 G$.



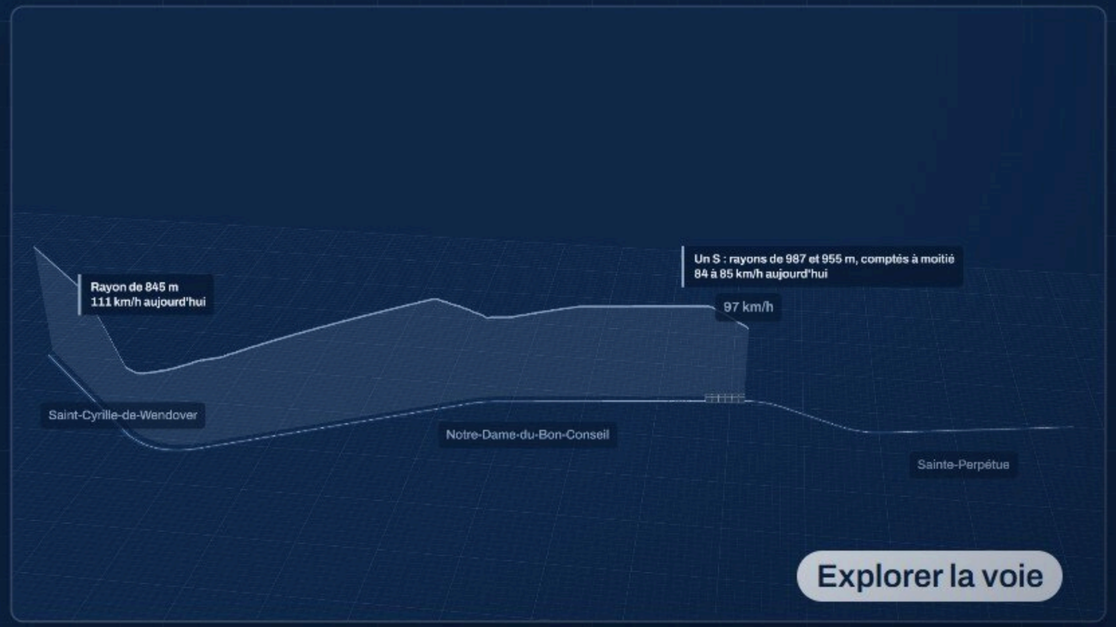
Action 5

Prendre les courbes

Dans une courbe, le train ralentit, sinon ses passagers sont poussés vers l'extérieur.

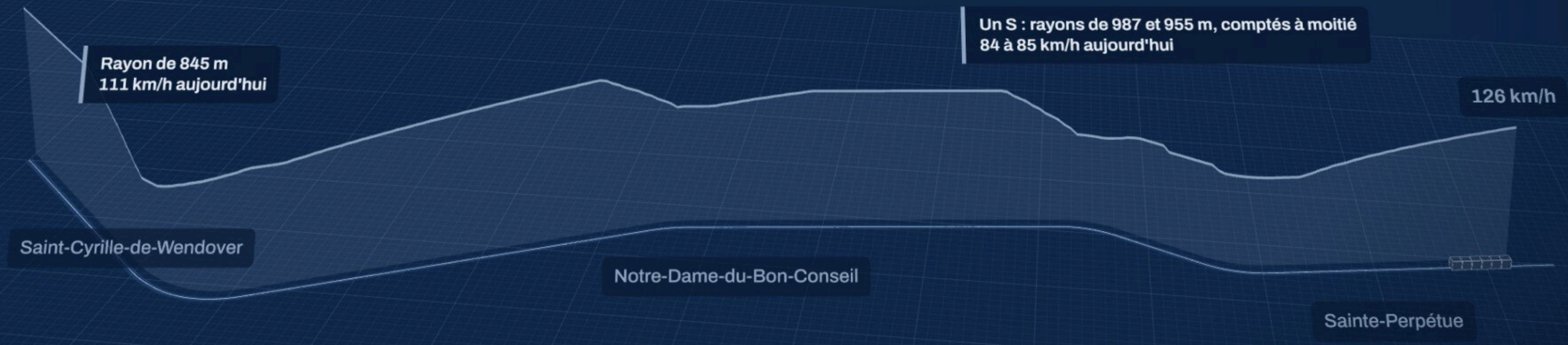
Un train pendulaire incline sa caisse, et on incline aussi la voie.

Les passagers ne sentent presque plus la courbe : le train peut la prendre plus vite.



Le train d'aujourd'hui

Entre Saint-Cyrille-de-Wendover et Sainte-Perpétue, 16 km de la subdivision Drummondville. À chaque courbe, le train ralentit, puis réaccélère.



Côte à côte

Le même tracé, dédoublé, et le même plafond de 153 km/h. Le pendulaire, sur une voie plus inclinée, prend chaque courbe plus vite.

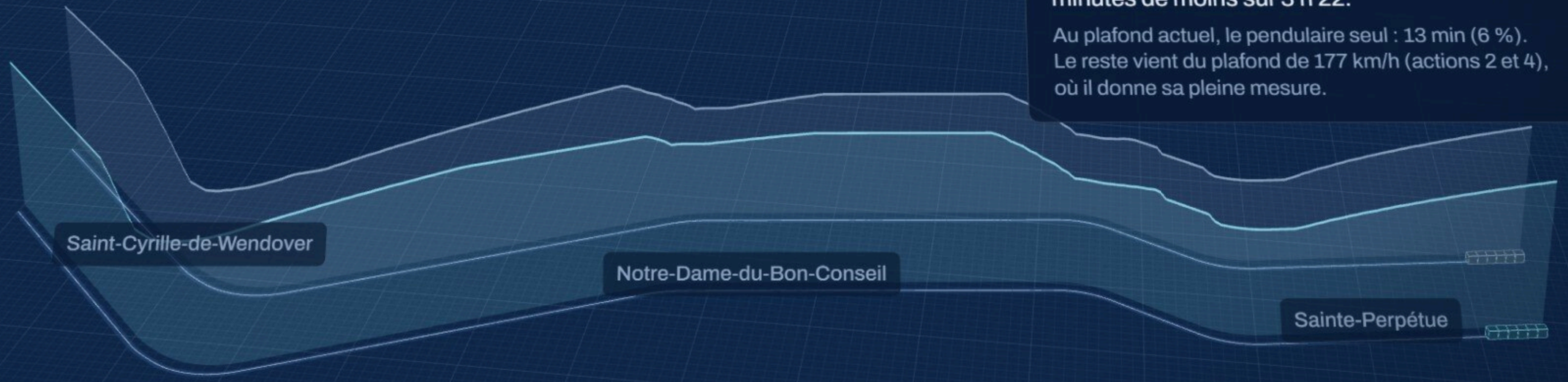
Sur ces 16 km

Aujourd'hui	8 min 18 s
Pendulaire	7 min 07 s

9 % plus rapide

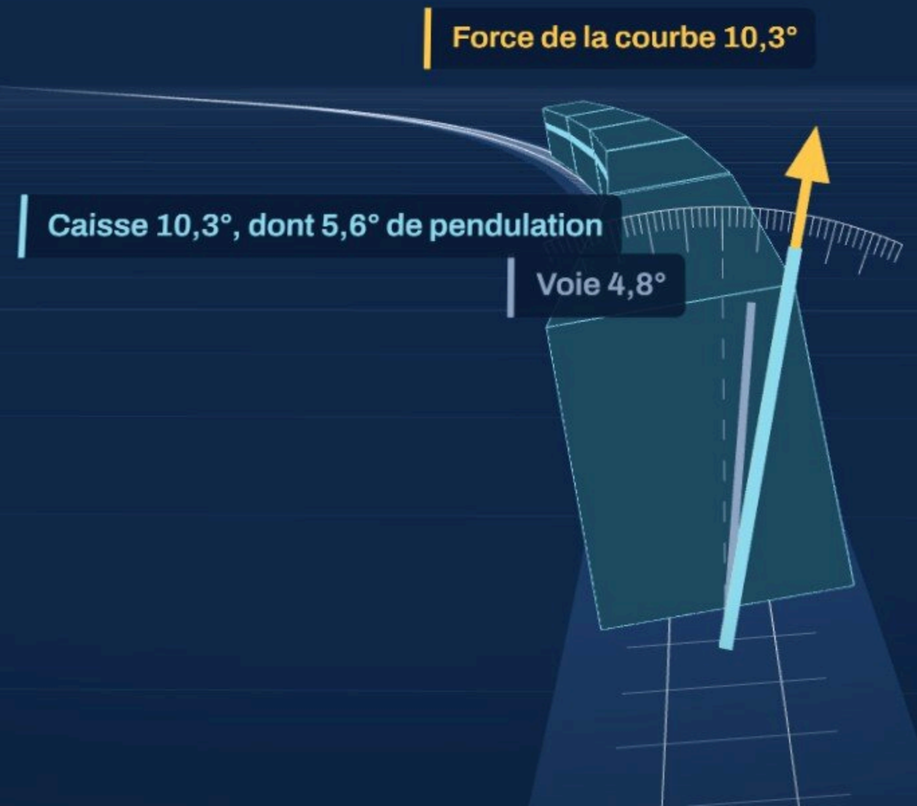
Sur tout Montréal-Québec, à 177 km/h : 19 minutes de moins sur 3 h 22.

Au plafond actuel, le pendulaire seul : 13 min (6 %). Le reste vient du plafond de 177 km/h (actions 2 et 4), où il donne sa pleine mesure.



Dans la courbe de Saint-Cyrille

La voie penche, la caisse s'incline encore : à 140 km/h, la force de la courbe tombe droit dans le plancher.



La même courbe, rayon de 845 m



Aujourd'hui, 111 km/h
Voie 3,8°, caisse droite. Force 6,5° : 2,8° restent, on sent la courbe.

Pendulaire, 140 km/h
Voie 4,8°, caisse +5,6°. Force 10,4° : droit dans le plancher.

Le LRC, pendulaire canadien, inclinait sa caisse jusqu'à 8,5°.

Action 5

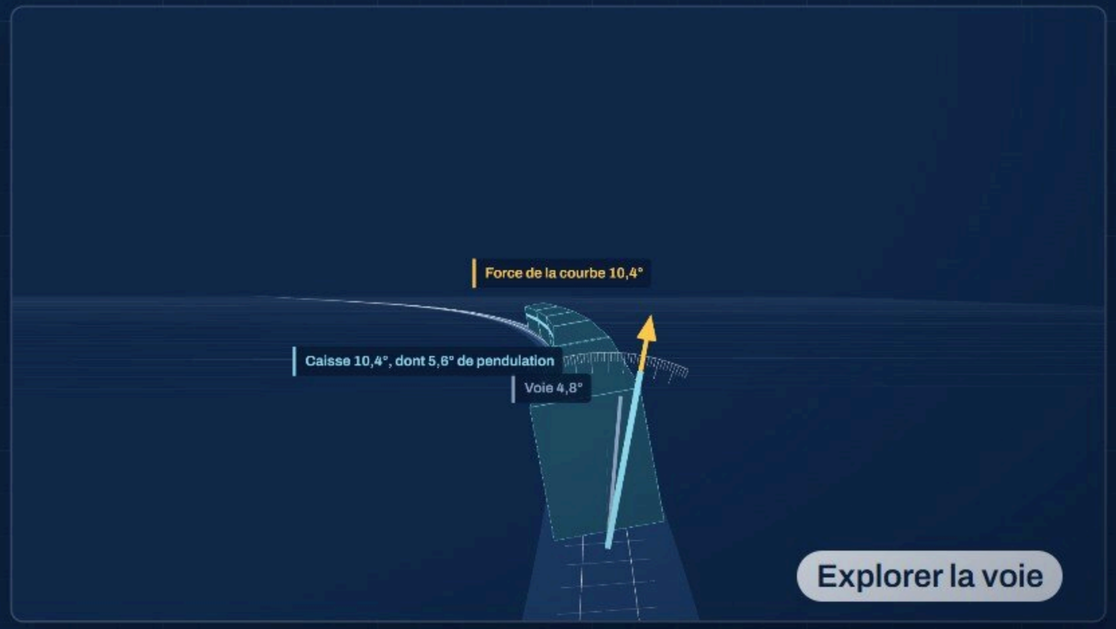
Prendre les courbes

Avec un train pendulaire et une voie plus inclinée, 75 % du tracé permet 177 km/h, sans déplacer une seule courbe.

Avec le plafond de 177 km/h des actions 2 et 4 : 19 minutes de moins entre Montréal et Québec (9 %), 36 entre Montréal et Toronto (11 %).

La suite

- Commander un pendulaire diesel, à faire construire et homologuer : environ 3,4 G$ pour la flotte.
- Relever le dévers à 127 mm, courbe par courbe, dans la norme du CN.
- Prévoir avec le CN l'entretien d'une voie plus sollicitée.



Action 6

Ajouter un express

Nos temps comprennent un arrêt à chacune des 22 gares desservies aujourd'hui entre les grandes villes.

Un express, sans arrêt intermédiaire, irait encore plus vite.

Il s'ajouterait au service actuel, sans le remplacer.



Toute la desserte locale

Notre train s'arrête à toutes les gares où VIA s'arrête aujourd'hui. Les régions gardent leur service.



22 gares

entre Québec, Montréal, Ottawa et Toronto, toutes desservies, comme aujourd'hui.


Québec
Québec
L'express
Seules les grandes villes restent : Québec, Montréal, Ottawa et Toronto.
Ottawa
Montréal
Ontario
Toronto
15 à 45 min
de moins selon le trajet (13 à 19 %), avec un express qui ne s'arrête qu'aux grandes villes.
Le même train, sur la même voie, avec la même marge de 10 %.

Action 6

Ajouter un express

Toute la desserte locale est conservée. L'express, lui, gagnerait de 15 à 45 minutes (13 à 19 %) entre les grandes villes.

Une grille qui alterne les deux garde les deux avantages : la desserte des régions et la vitesse entre les grandes villes.

La suite

- Alterner trains express et trains qui desservent toutes les gares.
- Prévoir des voies d'évitement pour les dépassements : une question pour l'étude de circulation.



Le corridor, sur l'emprise existante

Ce que ça coûte



Les actions 1 à 5

≈ 11 G$

9,0 à 9,4 G$, plus 20 % d'imprévus

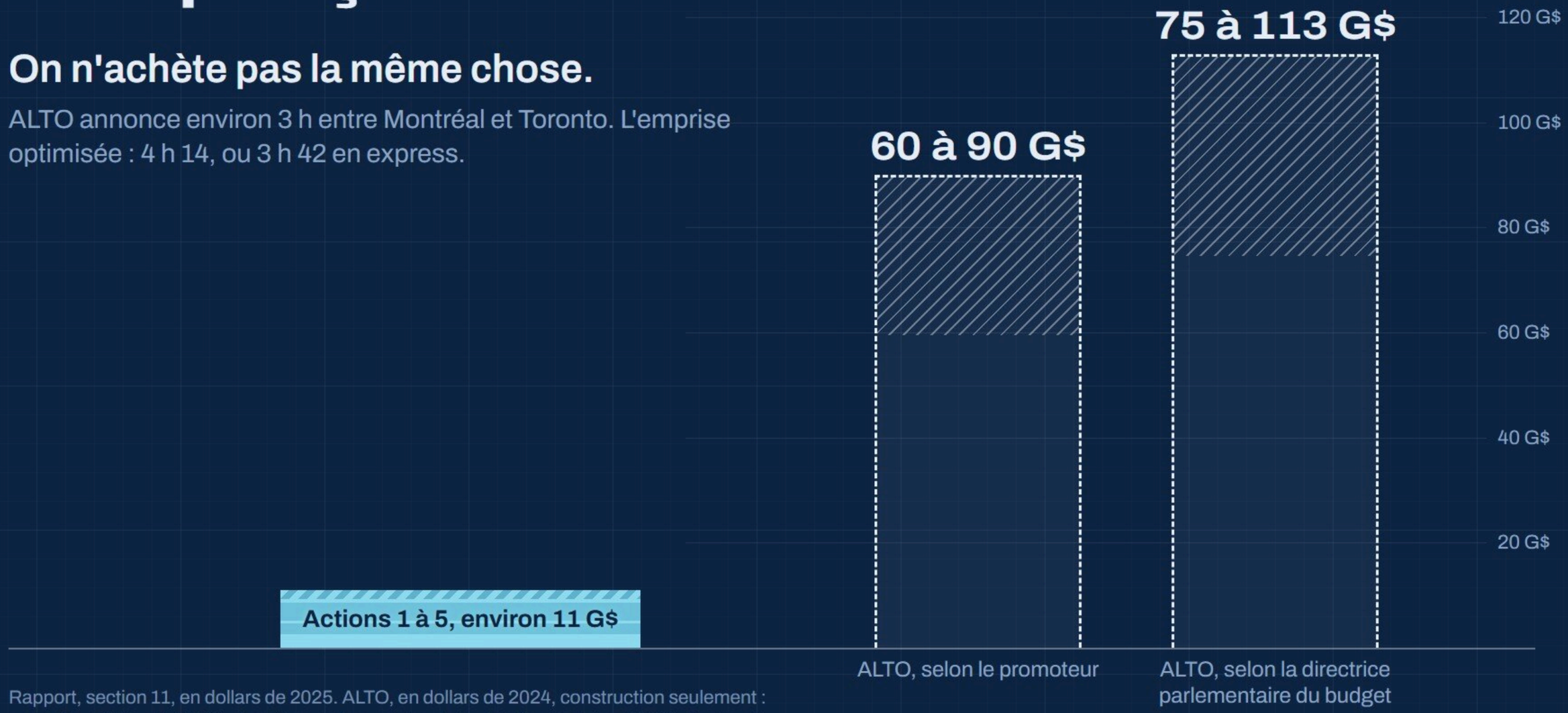
Rapport, section 11, en dollars de 2025. ALTO, en dollars de 2024, construction seulement : promoteur (20 août 2026), directrice parlementaire du budget (1er octobre 2026). L'action 6, l'express, se joue dans l'horaire : ses voies d'évitement relèvent de l'étude de circulation.

Le corridor, sur l'emprise existante

Ce que ça coûte

On n'achète pas la même chose.

ALTO annonce environ 3 h entre Montréal et Toronto. L'emprise optimisée : 4 h 14, ou 3 h 42 en express.



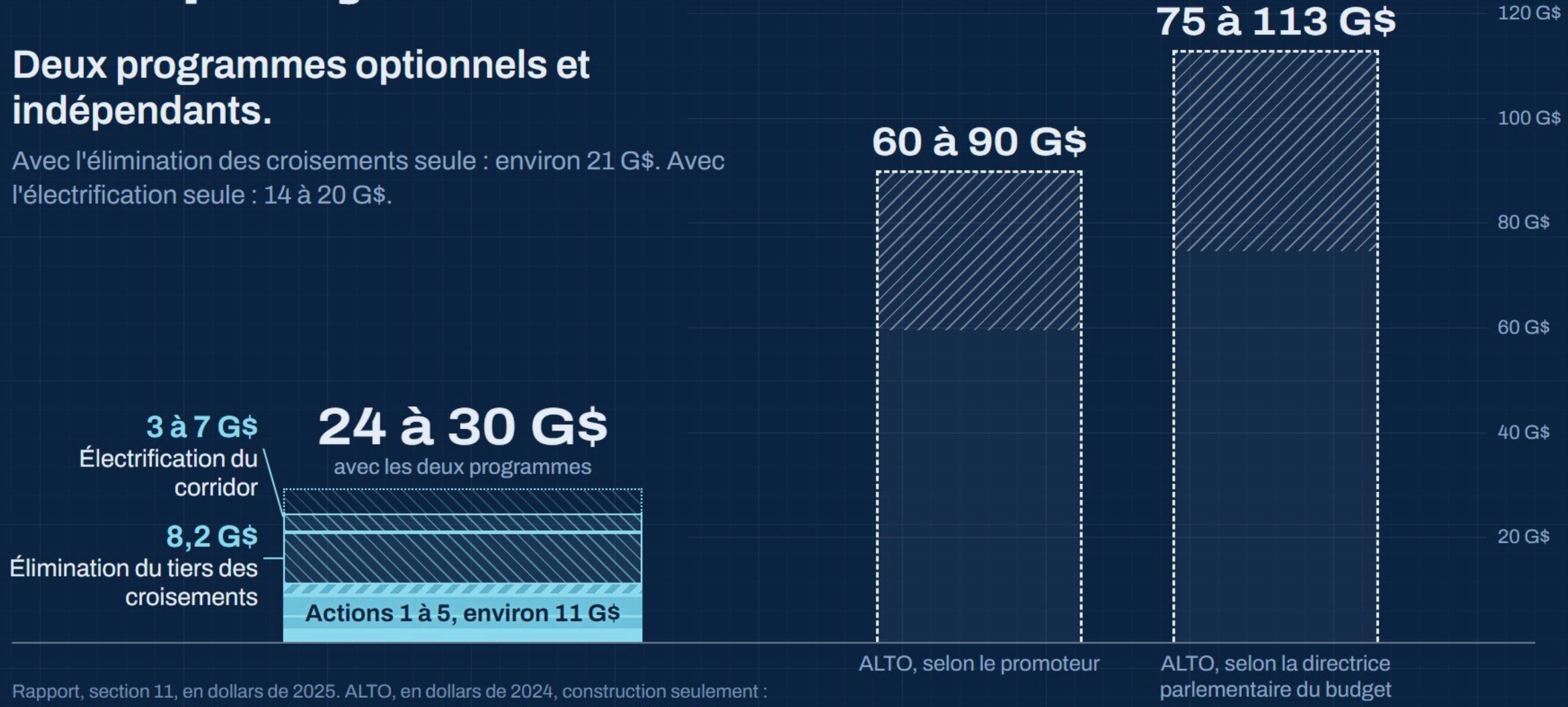
Rapport, section 11, en dollars de 2025. ALTO, en dollars de 2024, construction seulement : promoteur (20 août 2026), directrice parlementaire du budget (1er octobre 2026). L'action 6, l'express, se joue dans l'horaire : ses voies d'évitement relèvent de l'étude de circulation.

Le corridor, sur l'emprise existante

Ce que ça coûte

Deux programmes optionnels et indépendants.

Avec l'élimination des croisements seule : environ 21 G$. Avec l'électrification seule : 14 à 20 G$.



Rapport, section 11, en dollars de 2025. ALTO, en dollars de 2024, construction seulement : promoteur (20 août 2026), directrice parlementaire du budget (1er octobre 2026). L'action 6, l'express, se joue dans l'horaire : ses voies d'évitement relèvent de l'étude de circulation.

Et si nous pouvions faire plus vite que l'auto,

pour moins cher,

en cohabitant mieux avec les voisins du train?

Et si nous pouvions faire plus vite que l'auto,

pour moins cher,

en cohabitant mieux avec les voisins du train?

Partout

De 69 à 90 % du temps de l'auto, selon le trajet.

Et si nous pouvions faire plus vite que l'auto,

pour moins cher,

en cohabitant mieux avec les voisins du train?

Partout

De 69 à 90 % du temps de l'auto, selon le trajet.

≈ 11 G$

pour les actions 1 à 5, 24 à 30 G$ avec les deux programmes optionnels, contre 75 à 113 G$ pour ALTO.

Et si nous pouvions faire plus vite que l'auto,

Partout

De 69 à 90 % du temps de l'auto, selon le trajet.

pour moins cher,

≈ 11 G$

pour les actions 1 à 5, 24 à 30 G$ avec les deux programmes optionnels, contre 75 à 113 G$ pour ALTO.

en cohabitant mieux avec les voisins du train?

533 passages

sécurisés sans en retirer, sous réserve d'approbation. En option : le tiers des croisements remplacés par des ponts ou des passages dénivelés.

La voie existe déjà.

Prochaine étape : une étude de circulation, avec le propriétaire de la voie.

Étude de Vision Transport, préparée par Vincent Duguay avec l'appui de Pierre DuSablon



Rapport et kit média

Les parcelles agricoles déclarées en 2026 le long de la voie Montréal-Québec. La Financière agricole du Québec, CC BY 4.0.