Une ambition économique

COMMENT LE TRAIN À GRANDE VITESSE D'ALTO PEUT TRANSFORMER L'ÉCONOMIE CANADIENNE

19 novembre 2026

AVISEO
stratégie + économie



Sommaire

Une évaluation des bénéfices économiques du projet de TGV d'Alto

Alto a mandaté Aviseo Conseil afin d'examiner comment, et dans quelle mesure, le changement d'échelle en matière de connectivité qu'apporterait le TGV entre Québec et Toronto pourrait créer une valeur économique durable pour le Canada. En s'appuyant sur l'expérience internationale, sur une analyse des défis de transport du corridor et sur une analyse des retombées économiques, l'étude cerne les canaux par lesquels une meilleure connectivité peut profiter à la population canadienne. Il ne s'agit pas d'une analyse coûts-bénéfices : son but est de montrer d'où proviennent ces bénéfices et comment ils se concrétisent.

La principale région économique du Canada demeure insuffisamment connectée

Le corridor Québec–Toronto compte quelque 17 millions d'habitants, soit 41 % de la population canadienne, et génère environ 40 % du PIB national. Il concentre plusieurs des principaux pôles financiers, technologiques, universitaires et industriels du pays. Or, ceux-ci n'ont toujours pas de liaison fiable, rapide, fréquente et abordable, ce qui limite les gains d'un rapprochement des entreprises, des travailleurs et des institutions.

Bénéfices économiques du TGV documentés à l'étranger

Croissance de la productivité
Des trajets plus courts facilitent la coordination des entreprises et l'accès à de grands marchés.

Mobilité de la main-d'œuvre
Les travailleurs accèdent à plus d'emplois, et les employeurs à un bassin de talents plus vaste.

Innovation
Des rencontres en personne facilitées favorisent l'échange de connaissances et d'idées.

Investissement
Des coûts de coordination réduits attirent entreprises et investisseurs vers les régions.

Tourisme
Les destinations deviennent accessibles pour séjours courts et multidestinations.

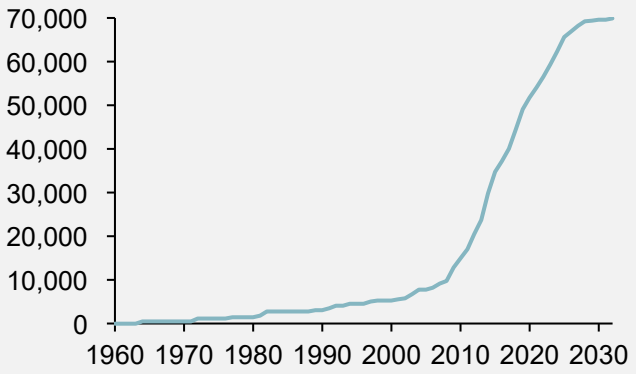
Développement régional
Des gares bien reliées peuvent renforcer le rôle des villes dans l'économie régionale.

50+ années d'expérience du TGV dans plus de 20 pays

Une technologie éprouvée et mature

Depuis l'ouverture du Tokaido Shinkansen en 1964, le TGV s'est étendu à plus de 20 pays. Trois leçons s'en dégagent. D'abord, la demande dépend de la qualité du service et des marchés reliés. Ensuite, les retombées dépendent de l'intégration des gares et du réseau au territoire. Enfin, une planification rigoureuse et la maîtrise des coûts permettent de concrétiser ces bénéfices.

Évolution et expansion prévue des réseaux de TGV
Monde, 1960 à 2032, en kilomètres



Plus de **67 700 km** de lignes à grande vitesse étaient recensés dans le monde en 2025, selon l'Union internationale des chemins de fer.

Les modes de transport actuels du corridor d'Alto sont sous pression

Les déplacements interurbains dans le corridor Québec–Toronto reposent surtout sur la voiture, l'avion et le train conventionnel. Tous trois font face à des contraintes croissantes qui alourdissent les coûts pour les voyageurs, en argent, en temps et en fiabilité. Le transport aérien souffre d'une concurrence limitée : le marché intérieur est très concentré, et l'IATA classe le Canada au 101e rang sur 116 pays pour la compétitivité des prix. Le train est freiné par une infrastructure qu'il ne contrôle pas. VIA Rail ne détient que 3 % des voies qu'elle emprunte, ses trains cèdent le passage au fret, et sa ponctualité est tombée à 51 % en 2024. La population du corridor devant croître d'environ 3 millions d'ici 2050, ces pressions s'intensifieront sans nouvelle option structurante.

Aucune option interurbaine du corridor n'est à la fois **rapide, fréquente, fiable, abordable et intégrée** aux autres modes de transport. Le TGV d'Alto vient combler ce vide.

Ne pas agir a un coût

Les déplacements interurbains entre les villes desservies pourraient passer d'environ 80 millions aujourd'hui à 115 millions d'ici 2059. Sans TGV, cette croissance serait absorbée par les réseaux existants, dont les besoins d'investissement pourraient dépasser 50 G$ pour le Québec et l'Ontario réunis d'ici 2050 dans un scénario de statu quo. La question n'est donc pas tant de savoir s'il faut investir que de choisir dans quelles infrastructures le faire.

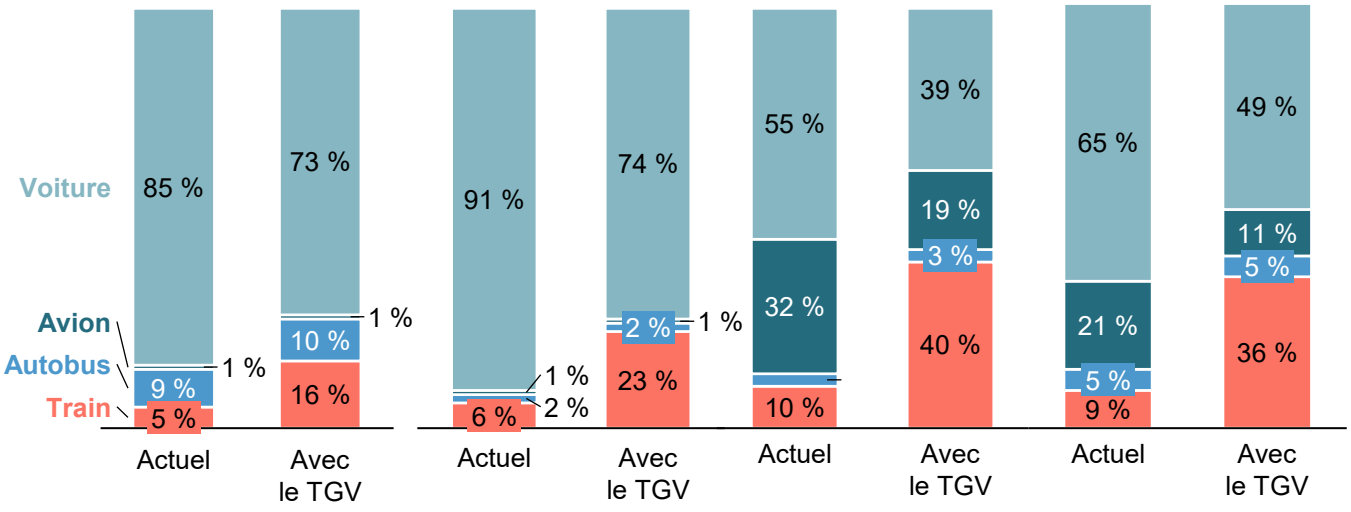


97 %

des déplacements dans le corridor se font par la route. Le train ne comptait que pour 2 % en 2019.

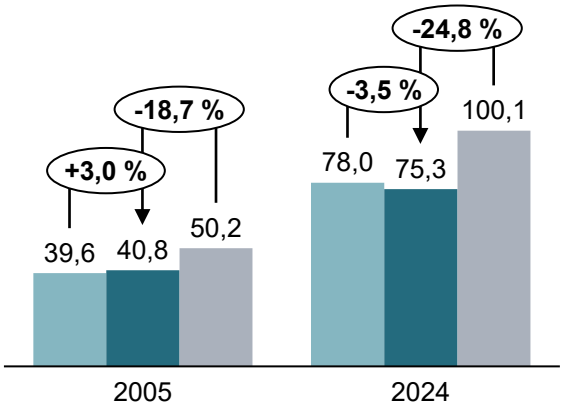
Selon les prévisions d'achalandage d'Alto, le TGV multiplierait par trois ou quatre la part du train sur les principaux axes du corridor. Sur Montréal–Toronto, par exemple, elle passerait de 10 % à 40 %, surtout au détriment de l'avion et de la voiture.

Part modale selon les trajets le long du corridor du TGV
Canada



L’impératif de productivité du Canada

Depuis plusieurs décennies, le Canada accuse un retard de productivité par rapport aux principales économies avancées. Depuis 2005, la productivité du travail n’a progressé que de 0,6 % par année en moyenne, si bien que l’écart avec les États-Unis atteignait près de 25 % en 2024. Alors qu’il dépassait encore la moyenne de l’OCDE en 2005, le Canada se situe désormais 3,5 % sous celle-ci. Ce retard s’explique notamment par la faiblesse de l’investissement productif. Une part croissante de l’investissement s’est dirigée vers l’immobilier résidentiel, tandis que celui consacré aux machines et matériel, ainsi qu’à la propriété intellectuelle a progressé plus lentement. Combler cet écart est désormais essentiel pour maintenir le niveau de vie de la population.



Avec le vieillissement de la population, la prospérité du Canada dépendra de plus en plus des **gains de productivité**, soit créer plus de valeur avec les talents, entreprises et ressources déjà en place.

Pourquoi la productivité est importante

La productivité est l’un des principaux moteurs du niveau de vie de la population. Lorsque travailleurs et entreprises produisent plus de valeur par heure travaillée, les salaires peuvent augmenter, les prix baisser et les recettes publiques croître sans hausse des taux d’imposition. C’est la façon la plus durable d’accroître la prospérité collective, pourvu que ces gains soient largement partagés.

Les infrastructures de transport, un levier de productivité

Les infrastructures reliant les grands centres économiques sont un levier éprouvé de productivité. En rapprochant les entreprises de leurs clients, fournisseurs, talents et partenaires, le TGV crée des effets d’agglomération sans obliger les entreprises à s’installer dans la même ville. Alto s’inscrit ainsi dans l’objectif du gouvernement du Canada d’orienter les dépenses publiques vers des investissements productifs et structurants.

60 % **de l’activité économique du corridor est concentrée dans les secteurs à forte intensité de savoir**

Un marché du travail élargi et intégré

En réduisant de moitié les temps de déplacement, Alto rapprocherait des marchés du travail représentant 36 % de la population active canadienne. Des trajets comme Montréal–Ottawa, Montréal–Québec ou Toronto–Ottawa deviendraient désormais compatibles avec le navettage régulier. Les travailleurs accéderaient à plus d’emplois sans déménager, et les employeurs à plus de talents, d’où un meilleur appariement.

Le TGV **peut atténuer les conséquences de la rareté de la main-d’œuvre liée à la distance.** Un même emploi peut en effet devenir accessible à plus de travailleurs, et un même talent à plus d’entreprises.

Quantifier les retombées économiques d'Alto

Pour estimer les retombées économiques du projet, Aviseo a utilisé un modèle d'équilibre général calculable (EGC). Contrairement à une analyse entrées-sorties, il tient compte des interactions entre ménages, entreprises et gouvernements et mesure l'effet net du TGV sur l'économie. Trois canaux ont été modélisés : les gains de productivité, une offre de travail effective accrue et des dépenses touristiques internationales plus élevées. Les résultats portent sur la période où le réseau sera pleinement opérationnel, sans les dépenses de construction.

La productivité: le moteur des retombées

Une fois pleinement opérationnel, Alto ferait croître le PIB réel du Canada d'en moyenne 24,5 G$ par année. Les gains de productivité liés à une meilleure connectivité entre les régions du corridor expliquent 86 % de ces retombées. Le reste provient d'une offre de travail accrue et de dépenses touristiques internationales plus élevées. Ce gain n'est d'ailleurs pas ponctuel; il s'agit d'un niveau d'activité économique durablement plus élevé.

Des bénéfices tangibles pour les individus, les entreprises et les gouvernements

11,2 G$
Revenu disponible des ménages

10,1 G$
Revenus des entreprises

6,4 G$
Revenus des gouvernements

15,4 G$
Investissements privés

Ces bénéfices ne sont pas automatiques. Ils exigent un service rapide, fréquent, fiable, abordable et connecté, et des gares bien intégrées au transport collectif et aux aéroports. La coordination des politiques de transport, de logement, d'aménagement et de développement économique entre les gouvernements sera déterminante.

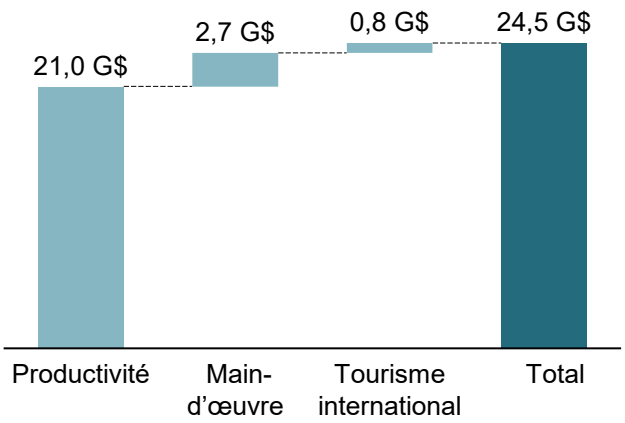
24,5 G$

Hausse annuelle moyenne permanente du PIB réel du Canada

Note : Estimations fondées sur la modélisation de 2024. Les résultats actualisés paraîtront en 2027.

Décomposition des retombées économiques du TGV

Canada, en G$ par année, en dollars constants de 2019



Des bénéfices au-delà du PIB

Alto améliorerait la qualité de vie d'une manière que le PIB ne mesure pas. Il élargirait les choix des citoyens : une nouvelle option de transport, qui stimulerait la concurrence, et une plus grande liberté dans le choix de carrière et de milieu de vie. En reportant des déplacements vers un réseau électrifié, il réduirait aussi les émissions et la pollution, au bénéfice de toute la population, tout en diminuant les accidents de la route.

Table des matières

Sommaire 2

Introduction 8
Une nouvelle vision économique 8
L'importance stratégique du corridor Québec–Toronto 8
Objet du rapport 8
Portée et cadre d'analyse 9
Remerciements 9

Leçons tirées de cinquante ans d'expérience 10
L'évolution mondiale du train à grande vitesse 10
Études de cas internationales 12
Bénéfices économiques observés à l'international 20
Leçons pour le Canada 25

Pourquoi Alto est important pour l'économie canadienne 27
Vision et aperçu du projet 27
Un marché comparable aux liaisons internationales 29
Les défis économiques du corridor 30
Le coût de l'inaction 35

Transformer les gains de temps en valeur économique 40
Réduire le coût de la distance 40
Effets d'agglomération, densité économique et portée des marchés 42

Un moteur de prospérité à long terme 45
L'impératif de productivité du Canada 45
Mettre en valeur les forces économiques du corridor 49
L'impact touristique le long du corridor 54
Élargir l'accès aux marchés 57
Diffuser le savoir au-delà des grands centres 59
Positionner le Canada pour un succès à long terme 59

Élargir les marchés du travail et les possibilités économiques 61

Quantifier les retombées économiques 65
Objectifs et interprétation des résultats 65
Retombées économiques globales 66
Ce que ces gains signifient pour la population canadienne 68
Gains régionaux 70
Gains sectoriels 71

Au-delà du PIB : améliorer la qualité de vie et le bien-être 72
Mesurer la prospérité au-delà de la production économique 72
Des bénéfices pour les générations futures 73
La valeur des choix 75

Maximiser les bénéfices d'Alto 76
Toutes les conditions réunies 76
De l'accessibilité au développement régional 76
L'intégration aux autres modes de transport 77
Aménagement axé sur le transport collectif et quartiers de gare 78

Conclusion 80

Bibliographie 81

Introduction

Une nouvelle vision économique

Les grandes infrastructures de transport ne font pas que déplacer des personnes et des marchandises : elles contribuent à redessiner la géographie économique d'un pays. Au Canada, elles ont historiquement rapproché les marchés, facilité les échanges et amélioré l'accès aux travailleurs, aux entreprises et aux institutions, contribuant ainsi à soutenir la prospérité à long terme. Cette logique demeure particulièrement pertinente aujourd'hui. Dans une économie où la création de valeur repose de plus en plus sur la circulation des personnes, des connaissances et des idées, la connectivité devient elle-même un facteur de productivité et de compétitivité. La capacité de relier efficacement les principaux pôles économiques influence l'accès aux talents, aux marchés, aux partenaires et aux possibilités d'investissement.

Alto s'inscrit dans cette perspective. Au-delà de sa fonction de transport, le projet vise à réduire la distance économique entre les principales villes du corridor Québec–Toronto et à renforcer les liens entre des marchés qui concentrent une part importante de la population, de l'activité économique, des talents et des capacités d'innovation du pays. Il constitue ainsi non seulement un investissement en mobilité, mais une infrastructure susceptible d'influencer durablement la façon dont l'économie canadienne fonctionne et se développe.

L'importance stratégique du corridor Québec–Toronto

Le corridor Québec–Toronto constitue le cœur économique du Canada. Il regroupe environ 17 millions d'habitants, soit 41 % de la population canadienne, génère 40 % du PIB national et concentre plusieurs des principaux pôles financiers, technologiques, universitaires, industriels et logistiques du pays. L'Ontario et le Québec y entretiennent par ailleurs des liens économiques étroits, alors que les entreprises, les travailleurs, les institutions et les chaînes de valeur sont répartis entre plusieurs centres urbains fortement interdépendants.

Cette concentration confère une valeur particulière à toute amélioration de la connectivité. Les bénéfices potentiels ne reposent pas uniquement sur la possibilité de déplacer plus rapidement des voyageurs entre deux villes. Ils résident aussi dans la capacité de rapprocher des marchés du travail, des entreprises, des établissements d'enseignement et de recherche ainsi que des réseaux d'innovation qui demeurent aujourd'hui séparés par plusieurs heures de déplacement.

Le potentiel économique d'Alto dépend donc autant de la performance du service que de la force des marchés qu'il reliera. En réduisant les temps de parcours et le coût de la distance entre les principaux pôles du corridor, le projet pourrait transformer une proximité géographique relative en une proximité économique beaucoup plus forte.

Objet du rapport

Commandé par Alto, le présent rapport vise à répondre à une question centrale : comment et dans quelle mesure une amélioration majeure de la connectivité entre Québec et Toronto peut-elle se transformer en valeur économique durable pour le Canada?

L'analyse ne se limite donc pas aux bénéfices immédiats associés aux déplacements. Elle examine les mécanismes par lesquels un service ferroviaire rapide, fréquent et fiable peut influencer la productivité, les marchés du travail, l'accès aux marchés, l'investissement, l'innovation, le tourisme et le développement régional.

Elle cherche également à comprendre comment ces effets peuvent se diffuser au-delà des villes directement desservies, renforcer l'intégration économique du corridor et contribuer à la prospérité à long terme. Cette perspective est au cœur du rapport : Alto n'est pas seulement évalué comme une nouvelle option de transport, mais comme une infrastructure économique susceptible de modifier

durablement les interactions entre les entreprises, les travailleurs et les territoires.

Portée et cadre d'analyse

Pour saisir l'ensemble de cette valeur, le rapport mobilise plusieurs approches complémentaires. Mentionnons d'emblée que le présent rapport n'est pas une analyse coûts-bénéfices. L'objectif est plutôt de documenter les différentes dimensions par lesquelles une meilleure connectivité peut créer de la valeur, afin de mettre en exergue comment la population canadienne pourrait bénéficier des impacts positifs du TGV. Un projet de cette envergure comporte également des risques et des effets négatifs potentiels qui méritent d'être considérés. Bien que nous reconnaissions ces risques et ces effets, ils relèvent davantage d'une analyse coûts-bénéfices complète, ce que la présente étude ne réalise pas. Leur omission ne doit donc pas laisser entendre que les auteurs ne les reconnaissent pas. L'ampleur des bénéfices décrits dans le présent rapport dépend également des tarifs du TGV. Un service trop coûteux, dont l'achalandage serait par conséquent limité, réduirait la portée des bénéfices. Toutefois, comme l'information sur les tarifs demeure inconnue au moment de la rédaction, cette question n'est pas prise en compte dans l'analyse.

Le rapport est structuré de la façon suivante :

- D'abord, une analyse de l'expérience internationale ainsi que des bénéfices économiques observés à l'international sont présentés. Ces bénéfices directs pour les usagers, tels que les économies de temps, l'amélioration de la fiabilité et les gains d'accessibilité, sont ensuite mis de l'avant dans le contexte canadien, et illustrent comment le TGV peut contribuer à relever les défis auxquels fait face le Canada.
- Les effets économiques structurants et permanents, notamment ceux associés à la productivité, à l'offre de travail et à l'activité économique, sont évalués à l'aide d'un modèle d'équilibre général calculable. Cette approche permet de tenir compte des interactions entre les ménages, les entreprises et les gouvernements et d'estimer les effets nets du projet sur l'économie plutôt que de simplement comptabiliser l'activité générée. Les retombées associées aux dépenses de construction et d'exploitation peuvent, pour leur part, être documentées à l'aide d'une analyse entrées-sorties.
- Ces approches quantitatives sont complétées par un examen d'effets qui ne sont pas entièrement reflétés dans le PIB. Le rapport s'intéresse ainsi également à l'accessibilité, aux possibilités offertes aux travailleurs et aux ménages, au bien-être et aux effets à plus long terme sur les territoires.

Dans ce rapport, Aviseo Conseil présente les données les plus à jour possibles. La disponibilité de celles-ci demeure néanmoins une limite importante lors de ce genre d'exercice, plus particulièrement lorsque le sujet requiert l'utilisation et la présentation de plusieurs données couvrant une période étendue. Le présent rapport utilise donc les données qui étaient disponibles en date du 30 octobre 2026. Bien que tous les efforts nécessaires aient été déployés pour assurer l'exactitude des informations contenues dans le rapport, rien ne garantit qu'elles seront toujours exactes au moment où ce rapport sera consulté, ni qu'elles continueront de l'être à l'avenir.

Remerciements

Aviseo Conseil tient à remercier les membres du comité de révision indépendant, Trevor Tombe (Université de Calgary), Ryan Katz-Rosene (Université d'Ottawa), Florence Paulhiac (Université du Québec à Montréal) et Jean Dubé (Université Laval), pour leur précieuse contribution à ce rapport. Leur lecture attentive, leurs commentaires critiques et leur expertise ont permis de renforcer la rigueur et la clarté de l'analyse. L'indépendance du comité a été assurée tout au long du processus. Ses membres y ont participé à titre personnel et n'ont reçu aucune directive quant au contenu de leurs commentaires. Aviseo Conseil est seule responsable des analyses, constats et conclusions présentés dans ce rapport, ainsi que de toute erreur ou omission. La participation des membres du comité ne signifie pas qu'ils en endossent le contenu.

Leçons tirées de cinquante ans d'expérience

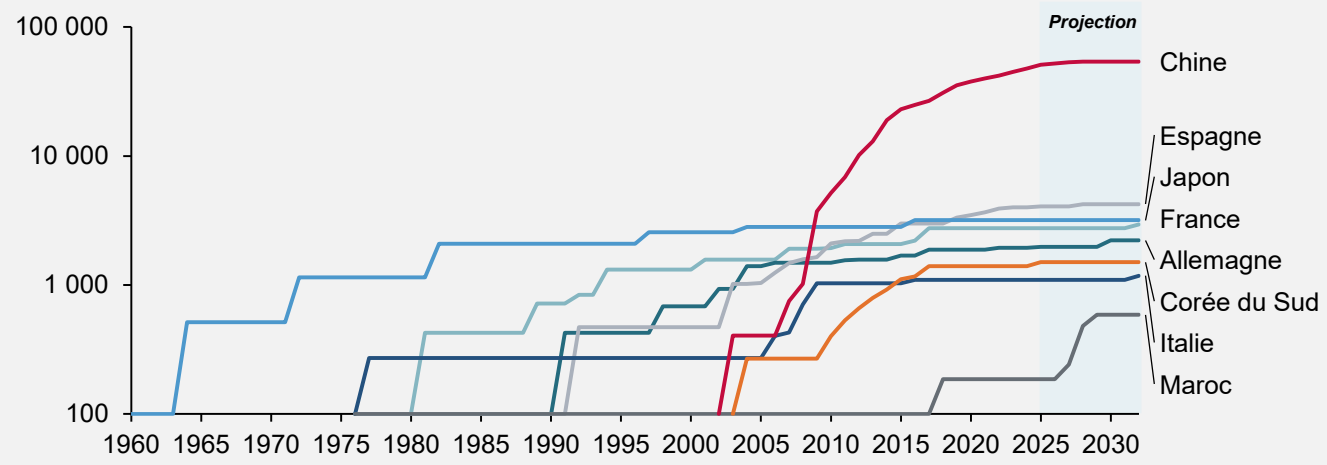
Plus de cinquante ans d'expérience internationale montrent que la grande vitesse ferroviaire peut soutenir durablement la mobilité, la productivité et le développement régional. Le TGV est une infrastructure éprouvée, fiable et arrivée à maturité. L'expérience d'une vingtaine de pays a démontré un large éventail de bénéfices, et le Canada a l'occasion d'en tirer parti à son tour. Trois leçons se dégagent : la demande dépend de la qualité du service et des marchés reliés, les retombées économiques reposent sur l'intégration des gares, du réseau et des politiques territoriales, et la maîtrise de la planification, des coûts et de l'échéancier permet la réalisation de ces bénéfices.

L'évolution mondiale du train à grande vitesse

Depuis l'ouverture du Tokaido Shinkansen au Japon en 1964, le train à grande vitesse est passé d'une innovation révolutionnaire à un mode de transport déployé à grande échelle dans plusieurs régions du monde. Son développement s'est d'abord concentré au Japon et en Europe, avant de s'accélérer fortement ailleurs dans le monde au cours des dernières décennies. Selon l'International Union of Railways (UIC), plus de 67 700 km de lignes à grande vitesse étaient recensés dans le monde en 2025 à travers 22 pays[1]. En plus de celles-ci, plus de 16 000 km étaient alors en construction[2].

Témoignant de l'attractivité potentielle de ce mode de transport, certains corridors densément peuplés ont enregistré une demande supérieure aux prévisions initiales. Sur la ligne Paris–Lyon, par exemple, la fréquentation a dépassé les projections au point de saturer l'infrastructure existante, ce qui a conduit à ajouter de la capacité. Des pressions comparables ont été observées sur d'autres axes européens, où la croissance de la demande a soutenu le réinvestissement et l'expansion graduelle des réseaux (Graphique 1). L'évolution par pays montre ainsi que la grande vitesse ferroviaire se développe généralement par étapes : une première liaison structurante est mise en service, puis le réseau s'étend à mesure que de nouveaux corridors sont ajoutés.

Graphique 1 : Évolution et expansion prévue des réseaux ferroviaires à grande vitesse
Monde, 1960 à 2032, en kilomètres, échelle logarithmique



Sources : UIC, High-Speed Rail Atlas 2024 et High-Speed Rail Atlas 2025; Analyse Aviseo Conseil, 2026.

[1] *UIC, High-Speed Rail Atlas 2025*

[2] *Ibid.*

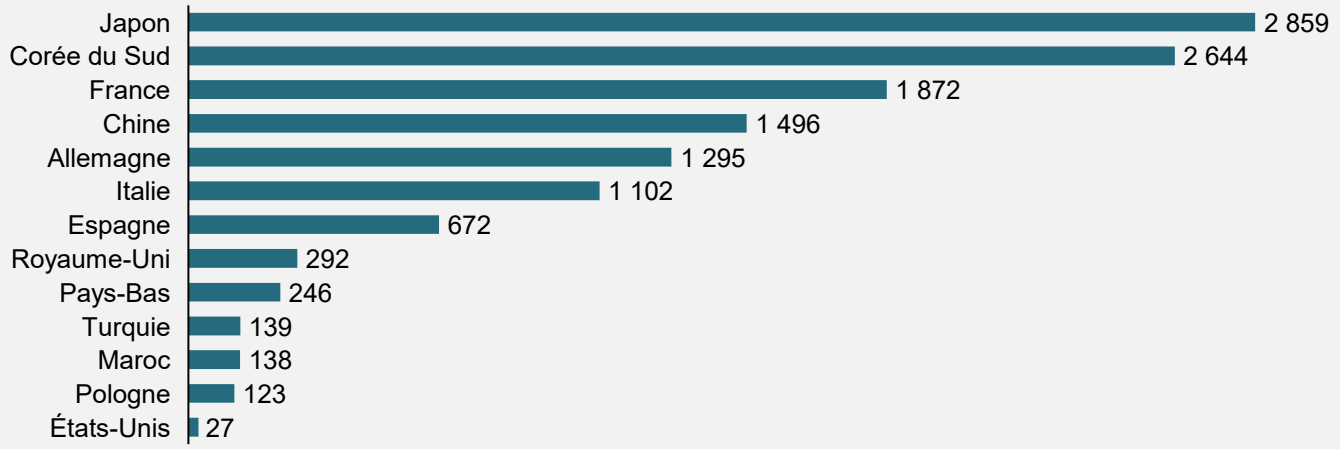
Cette expansion s'est accompagnée d'une fréquentation soutenue des réseaux à grande vitesse. Exprimé par tranche de 1 000 habitants, l'achalandage varie sensiblement d'un pays à l'autre, mais atteint des niveaux particulièrement élevés dans plusieurs marchés où le service est bien établi. Par exemple, le Japon, la Corée du Sud et la France enregistrent davantage de déplacements par habitant que la Chine, malgré des réseaux nettement moins étendus (Graphique 2).

Cette comparaison montre que l'ampleur du réseau ne suffit pas à elle seule à expliquer son utilisation.

Ces différences reflètent en partie les caractéristiques des territoires desservis, l'achalandage tendant à être plus élevé là où la population et l'activité économique sont densément concentrées le long des corridors, et là où le réseau à grande vitesse est étendu et interconnecté par rapport à la taille du pays. L'achalandage reflète donc non seulement la qualité du service, mais aussi la géographie et la structure de chaque réseau. La densité des corridors desservis, la qualité du service, son intégration aux autres modes de transport et la maturité du réseau jouent ainsi un rôle déterminant. Cette comparaison illustre également la capacité d'un réseau mature, performant et bien intégré à générer une forte demande.

Au-delà du niveau de service, comme la fréquence ou la longueur des voies en exploitation, la structure physique du réseau influence aussi la demande. Un réseau composé de plusieurs lignes interconnectées, avec des pôles où les voyageurs peuvent passer d'un trajet à l'autre, offre un éventail de déplacements possibles beaucoup plus large qu'une ligne unique, et tend donc à générer un achalandage plus élevé. Un seul corridor à grande vitesse peut toutefois générer un achalandage substantiel lorsqu'il relie d'importants pôles démographiques et économiques. Cet effet de réseau explique en partie les niveaux d'utilisation élevés observés au Japon, en Corée du Sud et en France, où les lignes à grande vitesse convergent vers de grands pôles et se connectent au train conventionnel et au transport collectif urbain.

Graphique 2 : Achalandage des trains à grande vitesse par 1 000 habitants
Monde, 2023, nombre de passagers par 1 000 habitants



Sources : UIC, High-Speed Rail Atlas 2025, Banque mondiale, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Après plus de six décennies d'exploitation, la question n'est plus de savoir si la grande vitesse ferroviaire peut fonctionner à grande échelle. L'analyse porte désormais sur ce qui se produit après la mise en service, à savoir comment les déplacements évoluent, comment les entreprises et les travailleurs réagissent à la réduction des temps de parcours, et pourquoi certaines villes captent davantage de retombées que d'autres.

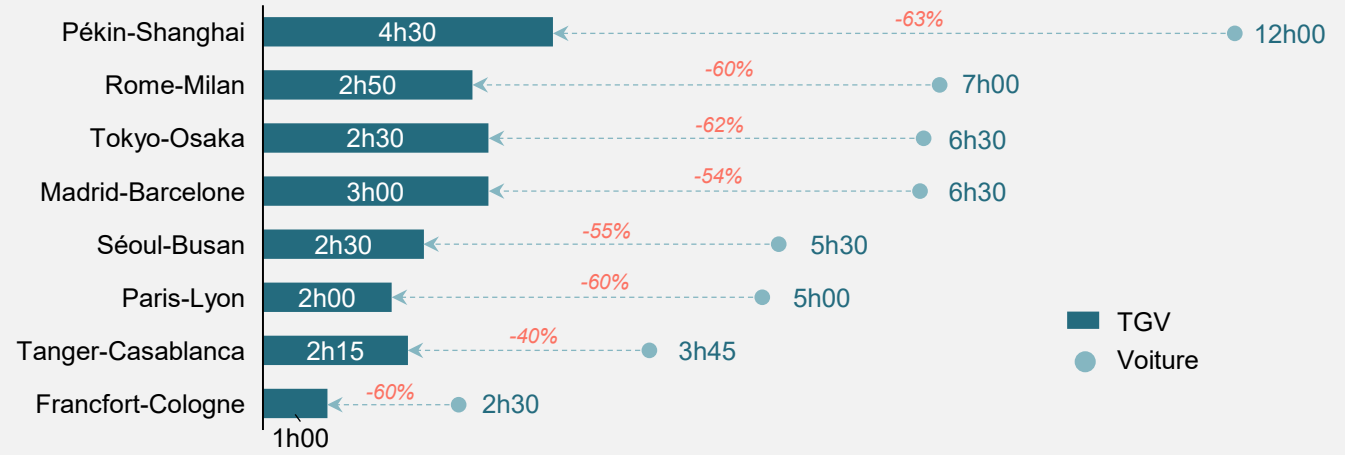
Les précédents internationaux montrent qu'il n'existe pas de modèle unique de grande vitesse, les réseaux ayant été développés dans des contextes économiques, géographiques et institutionnels très variés. Cette diversité

indique que les retombées dépendent moins du modèle retenu que de la façon dont le réseau s'intègre au territoire. Les expériences menées à travers le monde montrent ainsi qu'un service interurbain rapide, fréquent et fiable peut réduire la distance économique entre les villes. L'ampleur des bénéfices demeure toutefois tributaire de la conception du réseau, de son intégration aux autres modes de transport, et de l'aménagement autour des gares[3].

Études de cas internationales

L'expérience des pays ayant déployé le train à grande vitesse montre qu'un service rapide, fréquent et fiable peut attirer un achalandage élevé et s'inscrire durablement dans les habitudes de déplacement. Sur les principaux corridors, le TGV réduit les temps de parcours de 40 % à 70 % par rapport à l'automobile (Graphique 3), soit souvent un gain de plusieurs heures. Ces économies de temps facilitent les déplacements interurbains et peuvent rendre possibles les allers-retours dans la journée. Bien que ces réseaux aient été développés dans des contextes différents, leur expérience fait ressortir une même leçon : leur performance repose moins sur un modèle institutionnel unique que sur l'adéquation entre les marchés reliés, la qualité de l'exploitation et l'intégration du réseau au territoire.

Graphique 3 : Temps de parcours de certaines liaisons ferroviaires à grande vitesse
Monde, 2026



Sources : Google Maps, Deutsche Bahn, SNCF, Renfe, ItaliaRail, Analyse Aviseo Conseil, 2026

France

Mise en service en 1981, la ligne à grande vitesse (LGV) Paris–Lyon constitue l'un des premiers grands cas européens de train à grande vitesse. Plus de quarante ans après son ouverture, elle demeure à ce jour la ligne à grande vitesse la plus fréquentée de France. D'une longueur de 460 km, elle accueille environ 240 trains par jour et représente 33 % du trafic à grande vitesse du réseau ferré français. La liaison permet de faire le trajet entre Paris et Lyon en environ 2 h, contre près de 5 h en voiture.

Cette utilisation soutenue montre qu'une infrastructure de grande vitesse peut devenir une composante durable du système de mobilité. En 2024, SNCF Réseau[4] estimait à environ 50 millions le nombre de voyageurs empruntant chaque année la LGV Paris–Lyon.

Face au niveau élevé de trafic et aux besoins futurs de capacité, la ligne fait aujourd'hui l'objet d'un important programme de modernisation[5]. En vertu de ce projet de modernisation, la capacité maximale de la ligne passera de 13 à 16 trains par heure et par sens aux heures de pointe d'ici 2030. Cela représente une augmentation de capacité d'environ 25 %, principalement grâce à la modernisation de la signalisation et de la gestion du trafic.

[3] *Preston (2013).*
[4] *SNCF : Société nationale des chemins de fer français.*
[5] *SNCF Réseau, projet de modernisation de la LGV Paris–Lyon.*

La modernisation en cours met en exergue la maturité du réseau de TGV en France. L'un des enjeux consiste désormais à accroître la capacité des lignes les plus fréquentées et à optimiser des infrastructures fortement sollicitées[6].

Le succès de la liaison Paris–Lyon a ensuite soutenu l'expansion progressive du réseau à grande vitesse vers d'autres régions françaises. Le TGV a notamment été étendu vers l'Atlantique, le nord de la France, la Méditerranée et l'Est du pays, reliant progressivement Paris à des villes comme Lille, Bordeaux, Marseille, Strasbourg et Rennes. Cette expansion a permis de transformer une première liaison structurante en un réseau national de grande vitesse couvrant aujourd'hui une grande partie du territoire.

Graphique 4 : Réseau de TGV en France



Source : UIC, High-Speed Rail Atlas 2025

Japon

Avec la mise en service en 1964 du Tokaido Shinkansen, reliant Tokyo et Osaka, le Japon offre le plus long recul historique au monde sur la grande vitesse ferroviaire. À son ouverture, la ligne s'étendait sur 515 km et permettait de relier les deux villes en environ quatre heures. Le réseau s'est ensuite développé progressivement à travers le pays, notamment avec la mise en service entre 1972 et 1975 de la ligne Sanyo, laquelle constituait le prolongement du Tokaido pour relier Osaka à Hakata. Les lignes Tohoku et Joetsu ont par la suite vu le jour à partir de 1982, pour relier Tokyo aux régions du nord du pays[7].

L'expansion du réseau de TGV nippon s'est également poursuivie dans les dernières années, avec l'ouverture en 2024 d'une extension de 125 km sur la ligne Hokuriku afin de relier Kanazawa à Tsuruga. Un prolongement d'environ 212 km du Hokkaido Shinkansen est également en construction entre Hakodate-Hokuto et Sapporo, la plus grande ville du nord du Japon actuellement non reliée au réseau de TGV. Environ 80 % du tracé se trouve en tunnel. Ainsi, le réseau de TGV au Japon compte aujourd'hui plus de 3 000 km de lignes.

Graphique 5 : Réseau de TGV au Japon



Source : UIC, High-Speed Rail Atlas 2025

L'extension du réseau s'est accompagnée d'un achalandage élevé. En 2023, le réseau Shinkansen a transporté 356 millions de voyageurs, le Tokaido Shinkansen reliant Tokyo à Osaka ayant transporté à lui seul 168 millions de voyageurs en 2024. Depuis son ouverture en 1964, environ sept milliards de passagers ont emprunté cette ligne.

L'intensité de son exploitation constitue également une caractéristique importante du réseau japonais. Le Tokaido Shinkansen comptait en moyenne 383 trains

[6] *Ibid.*

[7] *UIC, High-Speed Rail Atlas 2025.*

par jour en 2024, avec jusqu'à 12 trains par heure aux heures de pointe[8]. Les trains les plus rapides relient aujourd'hui Tokyo et Osaka en 2 h 30, à une vitesse maximale d'exploitation de 285 km/h, comparativement à 6 h 30 en voiture. Malgré cette fréquence élevée, le retard moyen n'était que de 1,4 minute par train, en incluant les retards attribuables notamment aux catastrophes naturelles. Après six décennies d'exploitation, le Shinkansen japonais illustre ainsi un réseau arrivé à maturité qui continue de s'étendre, tout en combinant un achalandage élevé, des fréquences importantes et une impressionnante régularité opérationnelle.

Italie

L'Italie a été l'un des premiers pays européens à développer une infrastructure ferroviaire à grande vitesse. Le premier tronçon de la ligne Direttissima entre Florence et Rome a été mis en service en 1977, avant son achèvement complet au début des années 1990. Le réseau s'est ensuite développé autour d'un axe nord-sud reliant progressivement Turin, Milan, Bologne, Florence, Rome, Naples et Salerne.

L'expansion s'est accélérée au cours des années 2000. La ligne Rome–Naples a ouvert en 2005, suivie notamment par les liaisons Turin–Milan, Milan–Bologne et Bologne–Florence. Cette succession d'ouvertures a permis de constituer un axe continu à grande vitesse entre Turin, Milan, Rome et Naples. Le réseau italien compte aujourd'hui environ 1 100 km de lignes à grande vitesse, intégrées à un réseau ferroviaire national de près de 17 000 km[9].

Les services à grande vitesse sont principalement assurés par les trains Frecciarossa de Trenitalia et par Italo. Sur les principaux corridors, ils ont fortement réduit les temps de parcours entre les grandes villes. Rome et Milan peuvent notamment être reliées en environ 3 h, tandis que Rome et Naples sont accessibles en un peu plus d'une heure, contre 7 h et 2 h 30 respectivement en voiture.

L'utilisation des services ferroviaires à longue distance demeure élevée. En 2024, les services commerciaux longue distance du groupe FS ont représenté environ 21,5 milliards de voyageurs-kilomètres, en hausse de 6,6 % par rapport à 2023. L'expansion du réseau se poursuit également dans le sud du pays, où plusieurs projets visent à étendre la grande vitesse à des territoires encore moins bien desservis. Selon le plan stratégique de FS, ces investissements pourraient accroître d'environ 30 % la population desservie par le système italien de grande vitesse.

Graphique 6 : Réseau de TGV en Italie



Source : UIC, High-Speed Rail Atlas 2025

Allemagne

La grande vitesse ferroviaire allemande s'est développée plus tardivement que les réseaux français ou japonais. Le service Intercity Express (ICE) a été lancé en 1991, avec l'ouverture des lignes Hannover-Würzburg et Mannheim-Stuttgart. Ces premiers axes ont constitué la base d'un réseau qui s'est ensuite étendu progressivement entre les principales régions métropolitaines du pays. La liaison Cologne–Francfort, mise en service en 2002, constitue l'un des axes les plus importants du réseau allemand. Longue d'environ 177 km, elle a été la première ligne allemande conçue pour une vitesse de 300 km/h et permet de relier les deux villes en environ 1 h en ICE[10], contre 2 h 30 en voiture. Depuis, près de 1 100 km de lignes de TGV ont vu le jour en Allemagne, dans un réseau qui compte désormais un total de 1 941 km[11].

Parmi les principales extensions figurent notamment la ligne Cologne–Francfort, mise en service au début des années 2000, puis les nouvelles infrastructures

[8] *JR Central – Annual Report 2025, Tokaido Shinkansen (exercice 2024).*

[9] *FS Group, Piano Strategico 2025-2029.*

[10] *Deutsche Bahn.*

[11] *UIC, High-Speed Rail Atlas 2025*

permettant d'accélérer les liaisons entre Berlin, Munich, Francfort, Cologne et les autres grands centres urbains. L'ouverture de la liaison à grande vitesse Berlin–Munich via Erfurt a notamment permis de réduire le temps de parcours entre les deux villes de plus de six heures à moins de quatre heures. Le développement progressif de ces infrastructures a permis de constituer un réseau national reliant aujourd'hui les principaux centres urbains et économiques allemands. Le réseau allemand présente une particularité par rapport aux réseaux français ou espagnol : les trains ICE circulent à la fois sur des lignes nouvelles à grande vitesse et sur des lignes conventionnelles modernisées. Deutsche Bahn, l'entreprise publique qui exploite le TGV, estime à environ 2 700 km la longueur du réseau permettant des vitesses d'au moins 200 km/h, dont environ 1 000 km permettent des vitesses de 250 km/h ou plus.

Graphique 7 : Réseau de TGV en Allemagne



Source : UIC, High-Speed Rail Atlas 2025.

L'ICE constitue aujourd'hui le principal service ferroviaire longue distance en Allemagne. En 2024, environ 105,6 millions de voyageurs ont utilisé les trains ICE. Deutsche Bahn offre également plus de 500 liaisons ICE par jour, généralement selon des fréquences horaires ou aux deux heures entre les principales villes. Après plus de trente ans de développement, le réseau allemand continue d'être modernisé et étendu, avec près de 750 km de lignes en construction ou en planification.

Espagne

En un peu plus de trois décennies, l'Espagne a développé le réseau de grande vitesse le plus étendu d'Europe. Le service commercial a débuté en 1992 avec l'ouverture de la ligne Madrid–Séville, longue de 471 km, qui constituait alors l'unique axe à grande vitesse du pays. Le réseau s'est ensuite étendu progressivement vers les principales régions espagnoles. La grande vitesse a atteint Barcelone en 2008, complétant la liaison Madrid–Barcelone, puis Valence en 2010. Sur l'axe Madrid–Barcelone, le trajet s'effectue aujourd'hui en environ 3 h en TGV[12], contre 6 h 30 en voiture. Le réseau a ensuite poursuivi son expansion pour s'étendre aux villes de moyenne taille.

- La connexion entre Barcelone et Figueres, vers la frontière française, a d'abord été achevée en janvier 2013.
- Ensuite, l'expansion s'est poursuivie avec l'arrivée de la grande vitesse à Ourense en Galice en 2021 et à Murcie en 2022.
- En novembre 2023, la mise en service de la variante de Pajares, longue d'environ 50 km, a également amélioré la liaison ferroviaire à grande vitesse vers les Asturies.

Cette succession d'ouvertures a porté le réseau géré par Adif Alta Velocidad à environ 4 000 km, ce qui en fait le réseau de grande vitesse le plus étendu d'Europe. Son développement se poursuit encore aujourd'hui, notamment avec les travaux sur de nouveaux corridors et l'extension de lignes existantes.

L'expansion du réseau s'est accompagnée d'une forte croissance de son utilisation. Près de 40 millions de voyageurs ont utilisé les services commerciaux de grande vitesse en 2024, ce qui représente une hausse de 77 % par rapport à 2019.

- Le corridor Madrid–Barcelone demeure le plus fréquenté, avec 14,6 millions de voyageurs en 2024, devant Madrid–Valence avec 5,6 millions et les corridors Madrid–Séville et Madrid–Málaga/Granada avec environ 5 millions chacun.

[12] *Renfe.*

L'intensité d'exploitation du réseau s'est elle aussi considérablement accrue. En 1992, 12 trains à grande vitesse circulaient quotidiennement sur le premier axe Madrid–Séville. En 2022, ce nombre atteignait environ 365 trains par jour sur le réseau espagnol.

Graphique 8 : Réseau de TGV en Espagne



Source : UIC, High-Speed Rail Atlas 2025.

Après plus de trente ans de développement, la grande vitesse espagnole est ainsi passée d'une seule ligne de 471 km à un réseau d'environ 4 000 km reliant une grande partie des principales régions du pays[13]. Son évolution se caractérise à la fois par une expansion territoriale soutenue, une augmentation du nombre de trains et une forte croissance de l'achalandage.

Chine

La Chine a développé son réseau de train à grande vitesse à un rythme sans équivalent à l'échelle internationale. Le déploiement du réseau moderne a débuté en 2008 avec la mise en service de la liaison interurbaine Pékin–Tianjin d'une longueur de 120 km, première ligne chinoise conçue pour une vitesse de 350 km/h, la vitesse d'exploitation commerciale la plus élevée au monde pour un TGV[14]. Elle a marqué l'entrée du pays dans l'ère de la grande vitesse ferroviaire et le début d'un développement particulièrement rapide du réseau. La ligne Pékin–Shanghai, mise en service en 2011, constitue l'un des axes les plus structurants du réseau. Longue de 1 318 km, elle relie deux des principales régions économiques du pays et a été conçue pour une vitesse maximale de 350 km/h, faisant passer le temps de trajet de 12 h en voiture à environ 4 h 30 en TGV, une réduction de 63 %[15]. Depuis son ouverture, elle a transporté plus de 2,3 milliards de voyageurs[16].

Graphique 9 : Réseau de TGV en Chine



Source : UIC, High-Speed Rail Atlas 2025.

Le réseau s'est ensuite déployé dans l'ensemble du pays autour d'une structure de grands corridors connue sous le nom de réseau des « huit axes verticaux et huit axes horizontaux »[17]. À la fin de 2025, la Chine comptait environ 50 400 km de lignes à grande vitesse en exploitation, contre 37 900 km à la fin de 2020. Elle possède ainsi le réseau ferroviaire à grande vitesse le plus étendu au monde.

– Au cours de la période entre 2021 et 2025 seulement, le réseau à grande vitesse s'est accru de plus de 12 000 km. Son développement se poursuit, alors que China State Railway Group prévoit porter sa longueur à environ 60 000 km d'ici 2030[18].

[13] *UIC, High-Speed Rail Atlas 2025.*

[14] *National Railway Administration of China, China High-Speed Intercity Railway 2014.*

[15] *National Railway Administration of China (2017)*

[16] *China Railway Beijing Group, 2026*

[17] *National Development and Reform Commission, Ministry of Transport and China Railway Corporation, 2016.*

[18] *China State Railway Group, 2026*

Le développement du réseau a profondément transformé l'accessibilité du territoire chinois. À la fin de 2024, celui-ci desservait plus de 96 % des villes chinoises comptant plus de 500 000 habitants, reliant désormais la majorité des principaux centres urbains du pays au sein d'un système ferroviaire intégré[19]. L'extension du réseau s'est accompagnée d'un achalandage particulièrement élevé. En 2024, les trains à grande vitesse ont assuré près de 3,3 milliards de déplacements, soit environ 76 % de l'ensemble des déplacements ferroviaires de passagers en Chine[20]. L'intensité d'exploitation constitue également une caractéristique importante du réseau chinois, alors que plus de 11 000 trains de passagers circulaient quotidiennement en moyenne en 2025 sur l'ensemble du réseau national[21].

Après moins de deux décennies d'exploitation à grande échelle, la Chine est ainsi passée d'un réseau émergent au plus vaste réseau ferroviaire à grande vitesse au monde. Son développement se distingue autant par l'ampleur de sa couverture territoriale que par l'intensité de son utilisation, avec plusieurs milliards de déplacements annuels et un réseau qui continue de s'étendre.

Maroc

Au Maroc, Al Boraq, la première ligne à grande vitesse du continent africain, relie Tanger à Casablanca depuis novembre 2018. Comptant parmi les projets de TGV les plus récents à avoir été mis en service, le cas marocain démontre qu'il ne s'agit pas d'une technologie du passé. Des pays choisissent encore aujourd'hui d'en construire et en constatent les résultats quelques années seulement après la mise en service. Le trajet entre les deux villes s'effectue en environ 2 h 15 en TGV, contre 3 h 45 en voiture. Le projet s'inscrit dans une stratégie plus large de modernisation du réseau ferroviaire marocain et de renforcement des liaisons entre les principaux pôles urbains et économiques du pays. La montée rapide de la fréquentation témoigne du succès de l'implantation du TGV au Maroc. Alors qu'il transportait environ 3 millions de voyageurs un an après sa mise en service, ce nombre est passé à 5,2 millions en 2023, puis à 5,5 millions en 2024, soit une progression de plus de 80 % par rapport à 2019. Cette hausse s'est accompagnée d'un niveau élevé de fiabilité, le service ayant affiché un taux de régularité de 95,5 % en 2024[22].

Graphique 10 : Réseau de TGV au Maroc



Source : UIC, High-Speed Rail Atlas 2025.

Cette progression suggère qu'un service rapide et fiable peut rapidement s'intégrer aux habitudes de déplacement lorsqu'il relie des pôles urbains importants. Le service permet notamment des allers-retours dans la journée entre Tanger et Casablanca, ce qui élargit les possibilités de déplacement pour les travailleurs, les entreprises et les voyageurs d'affaires. L'Office National des Chemins de Fer au Maroc (ONCF) souligne d'ailleurs explicitement l'usage du service par une clientèle d'affaires.

À la lumière du succès du TGV, la stratégie marocaine entre maintenant dans une nouvelle phase. Lancée en 2025, l'extension de la ligne à grande vitesse entre Kénitra et Marrakech ajoutera environ 430 km au réseau actuel. Elle prolongera ainsi l'axe à grande vitesse vers Rabat, Casablanca et Marrakech. L'ONCF prévoit 7,8 G$ pour les infrastructures et les équipements associés à cette extension. Cette expansion s'inscrit dans un programme ferroviaire national de 14,1 G$, qui comprend également l'acquisition de 168 nouveaux trains et des investissements dans le réseau existant.

[19] *China State Railway Group, 2024.*
[20] *National Railway Administration of China, 2025*
[21] *China State Railway Group, 2025*
[22] *ONCF, Rapport financier annuel 2024*

Corée du Sud

Le Korea Train eXpress (KTX) est entré en service en 2004 sur l'axe Gyeongbu reliant Séoul à Dongdaegu, puis à Busan en 2010, terminant l'axe Séoul-Busan, les deux plus grandes villes du pays[23]. Cette ligne couvre environ 400 km et permet de relier les deux villes en 2 h 30 en TGV, contre 5 h 30 en voiture, à une vitesse maximale de 300 km/h. Le réseau s'est ensuite étendu progressivement, notamment avec la ligne Honam vers Gwangju en 2015 et de nouvelles dessertes vers d'autres régions du pays[24]. Au total, le réseau de TGV en Corée du Sud s'étend sur 874 km.

Graphique 11 : Réseau de TGV en Corée du Sud



Source : UIC, High-Speed Rail Atlas 2025.

En 2024, le KTX était exploité sur huit lignes, avec environ 369 trajets par jour et près de 230 000 voyageurs quotidiens. Le réseau, qui desservait 20 gares lors de son lancement en 2004, en comptait 77 en 2025. La fréquentation annuelle a atteint près de 89,9 millions de voyageurs en 2024, puis un record de 92,7 millions en 2025. Après vingt ans d'exploitation, le nombre cumulé de voyageurs avait dépassé un milliard. Cet achalandage est substantiel en comparaison à la taille du réseau. En effet, malgré le fait que le réseau de TGV soit l'un des plus petits en termes de kilomètres par rapport aux autres pays, la Corée du Sud possède le 2e plus grand achalandage par tranche de 1 000 habitants, derrière le Japon. Cela témoigne de l'efficacité du réseau coréen.

Royaume-Uni

Le High Speed 1 (HS1), première ligne à grande vitesse du Royaume-Uni, relie Londres au tunnel sous la Manche sur 109 km. Une première section a été mise en service en 2003, avant l'ouverture complète de la ligne en 2007. Depuis 2009, celle-ci accueille également des services intérieurs à grande vitesse entre Londres et le Kent.

En 2019, Eurostar, la compagnie qui opère le TGV au Royaume-Uni, a transporté plus de 11 millions de voyageurs. Sur les liaisons domestiques, l'évaluation du gouvernement britannique estime que les services à grande vitesse ont généré environ 15,8 millions de voyages additionnels par rapport à un scénario sans HS1. Le volet international est toutefois demeuré inférieur aux prévisions établies lors de l'approbation du projet, laissant une partie de la capacité de la ligne inutilisée.

Graphique 12 : Réseau de TGV au Royaume-Uni



Source : UIC, High-Speed Rail Atlas 2025.

Le Royaume-Uni a entamé la construction du High Speed 2 (HS2) en 2020. Dans sa configuration actuelle, la nouvelle ligne couvrira environ 225 km entre Londres et Birmingham, avec des trains pouvant atteindre 320 km/h. Les premiers services

[23] *UIC, High-Speed Rail Atlas 2025.*

[24] *Korea National Railway.*

entre Old Oak Common et Birmingham sont désormais prévus entre 2036 et 2039, tandis que l'ouverture complète jusqu'à Londres et la connexion au réseau existant est attendue entre 2040 et 2043. Les extensions initialement prévues vers Manchester et Leeds ont été abandonnées.

Le projet HS2 a connu d'importants dépassements de coûts et retards. En prix de 2019, son coût est maintenant estimé entre 88 et 103 G£, contre une évaluation initiale entre 35 et 45 G£[25]. Selon le gouvernement britannique, environ les deux tiers de cette hausse proviennent de travaux initialement omis ou sous-estimés et d'une exécution déficiente, tandis que le dernier tiers est principalement lié à l'inflation, impact qui découle en partie des lacunes dans la planification qui ont entraîné des délais importants.

Californie

Le projet de train à grande vitesse californien a été approuvé en 2008, et prévoit dans sa première phase de relier San Francisco à Los Angeles et Anaheim sur environ 800 km. Avec une vitesse de pointe dépassant 300 km/h, il s'agira du train le plus rapide aux États-Unis, où les TGV ne sont pas déployés comparativement à l'Europe et l'Asie. Les travaux de construction ont officiellement débuté en 2015.

À l'instar du HS2 au Royaume-Uni, le projet de TGV en Californie s'est heurté à plusieurs obstacles ayant retardé sa réalisation. Une loi prévoyait en effet que le projet devait être achevé d'ici 2020, et le plan d'affaires initial de la California High-Speed Rail Authority estimait son coût à 33 G$ US. Après des années de batailles judiciaires, de dépassements de coûts, de changements de direction et de conflits politiques, la facture atteint désormais 126 G$ US, avec une estimation haute de 231 G$ US, et une mise en service complète n'est pas attendue avant 2040[26].

Ces retards et ces hausses de coûts découlent notamment de modifications répétées du tracé. De plus, des contrats de construction ont été lancés avant l'acquisition complète des terrains, ce qui a généré des centaines de millions de dollars en réclamations liées aux retards. À ces difficultés s'ajoutent de multiples poursuites fondées sur diverses lois environnementales ainsi que des règles d'achat domestique « *Buy American* » impossibles à respecter, puisqu'aucun manufacturier américain ne produit de matériel roulant à grande vitesse[27]. La construction en est donc encore à ses balbutiements. En 2026, la priorité porte sur un premier corridor de 275 km entre Merced et Bakersfield. Le premier service commercial entre ces deux villes est prévu en 2033, avec initialement huit allers-retours par jour. Le plan de 2026 prévoit ensuite une expansion progressive vers les grandes régions métropolitaines de l'État.

Les projets de TGV au Royaume-Uni (HS2) et en Californie sont des exemples de projets où la réalisation s'est heurtée à de nombreux écueils et où les coûts ont été revus à la hausse à maintes reprises. Or, ces projets se sont inscrits dans des contextes qui leur sont propres, ce qui limite leur comparabilité avec le projet de TGV d'Alto.

Au Royaume-Uni, le HS2 visait une vitesse de 360 km/h, soit au-delà des normes internationales, ce qui a accru les exigences techniques et les coûts du projet.[28] Également, l'échéancier a été comprimé en raison de délais législatifs, de sorte que la construction a débuté près de 2 ans plus tard que prévu, et ce, sans ajustements à la date de mise en service du TGV[29]. Plusieurs tronçons du tracé du HS2 présentent également une topographie relativement plus complexe que celle du corridor Québec–Toronto.

En Californie, les problèmes ont davantage été attribuables au financement. En raison des délais et des procédures judiciaires, la California High Speed Rail Authority épuisera ses ressources de financement actuelles d'ici décembre 2027 si elle n'obtient pas de financement additionnel[30], mettant en péril la réalisation du projet dans sa forme actuelle. À ce manque de financement s'est ajouté un choix de tracé qui a érodé l'appui politique, puisque la construction a débuté dans la vallée centrale loin des grands centres. À mesure que les délais s'accumulaient, ce choix de tracé a alimenté le scepticisme à l'égard des bénéfices du TGV par rapport aux coûts engendrés[31].

Illustrant comment ces deux projets constituent des cas isolés, la Directrice parlementaire du budget mentionne dans son rapport sur les coûts de TGV ailleurs dans le monde que leurs coûts étaient beaucoup plus élevés par rapport à ceux menés dans d'autres régions.

[25] *UK Department for Transport et HS2 Ltd (2026), HS2 6-monthly report to Parliament: May 2026.*

[26] *Wall Street Journal (2026).*

[27] *Cato Institute (2024).*

[28] *Institute for Government.*

[29] *Winch (2025).*

[30] *Office of the Inspector General, High-Speed Rail (OIG-HSR).*

[31] *University of Toronto, Keeping high-speed rail on track: Learning from other North American projects.*

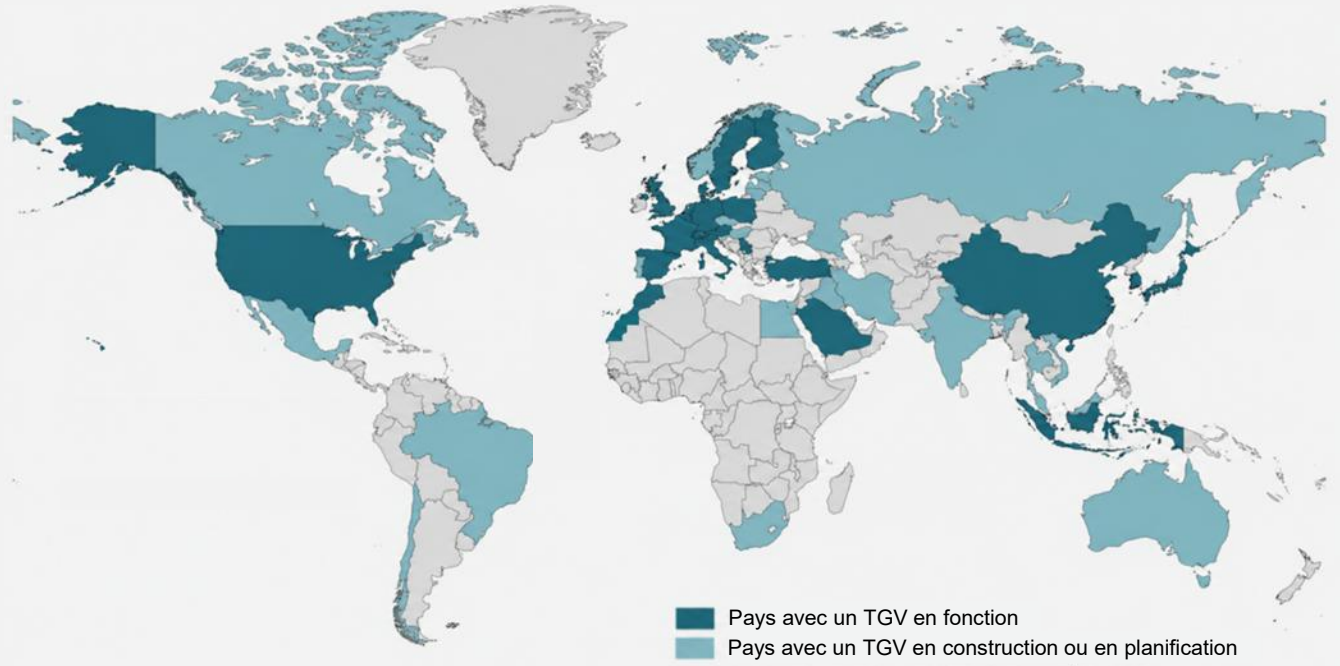
À titre illustratif, **le coût par kilomètre du projet HS2 atteint 877 M$, soit plus de dix fois le coût médian** des projets de TGV à travers le monde[32].

Les cas du Royaume-Uni et de la Californie rappellent que certains projets se heurtent à des obstacles majeurs, comme des dépassements de coûts, des contestations judiciaires et un effritement de l'appui politique. Ces obstacles doivent être reconnus comme des facteurs susceptibles de limiter la portée d'un projet et de retarder sa réalisation, ce qui souligne l'importance d'un engagement politique soutenu et d'une large coalition d'appuis.

Autres pays

Les pays présentés ci-dessus ne représentent qu'une partie de ceux qui ont déployé des infrastructures de TGV. À l'échelle internationale, 22 pays possèdent une ou plusieurs lignes à grande vitesse, auxquels s'ajoutent 25 pays où de telles infrastructures sont en construction ou en planification, dont le Canada (Graphique 13).

Graphique 13 : TGV à travers le monde en 2025



Sources : UIC, High-Speed Rail Atlas 2025, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Bénéfices économiques observés à l'international

Les bénéfices économiques associés à la grande vitesse ferroviaire se matérialisent par plusieurs canaux, notamment la productivité, la mobilité du travail, l'innovation, l'investissement, le tourisme et le développement économique régional. La littérature sur les impacts des TGV indique que ces retombées sont positives, mais leur ampleur varie et dépend entre autres de la qualité des connexions créées, des structures économiques, des changements dans les habitudes de déplacement ainsi que de la capacité des juridictions à tirer parti de cette nouvelle accessibilité grâce à des politiques de développement économique adaptées.

[32] *En dollars constants de 2024.*

Tableau 1 : Synthèse des bénéfices économiques des TGV

Catégorie d'impact	Principaux avantages
Croissance de la productivité	Le train à grande vitesse stimule la productivité en réduisant les temps de déplacement, ce qui permet aux entreprises d'en faire plus avec les mêmes ressources. Les données de la France, de l'Espagne, de l'Italie, de l'Allemagne et de la Corée du Sud révèlent des gains de productivité tant dans les régions que dans les entreprises mieux connectées, en partie grâce à une coordination facilitée et à un meilleur accès à des marchés plus vastes.
Mobilité de la main-d'œuvre	Des temps de déplacement plus courts élargissent l'éventail d'emplois accessibles aux travailleurs ainsi que le bassin de main-d'œuvre offert aux employeurs. Le train favorise les déplacements pendulaires interurbains, facilite la mobilité des travailleurs qualifiés et améliore l'adéquation entre les compétences de la main-d'œuvre et les besoins des employeurs.
Innovation et diffusion des connaissances	En facilitant les rencontres et la collaboration entre entreprises, chercheurs et institutions, le train à grande vitesse favorise l'échange de connaissances et d'idées entre les villes. Les expériences du Japon et de la Chine montrent une hausse des brevets et des partenariats d'innovation à la suite de la mise en service de liaisons à grande vitesse.
Mobilisation des investissements	Une meilleure accessibilité réduit les coûts de coordination et les barrières à l'information entre les régions, ce qui rend les territoires plus attrayants pour les entreprises, les investisseurs et les visiteurs. Les données de l'Espagne et de la Chine montrent que le train à grande vitesse a soutenu la création de nouvelles entreprises et de nouveaux sites d'affaires, notamment dans les services, le tourisme et les secteurs où les interactions en personne sont importantes.
Développement touristique	Le train à grande vitesse élargit le marché potentiel de visiteurs en réduisant les temps de déplacement et en rendant les destinations plus accessibles pour les courts séjours, les excursions d'une journée et le tourisme intérieur. Il rapproche aussi les destinations, ce qui permet aux visiteurs de découvrir plus de lieux en un seul voyage. Des études menées dans l'Union européenne, au Japon et en Chine ont documenté une hausse du tourisme intérieur, de même qu'une croissance des arrivées et des dépenses de visiteurs dans les destinations desservies.
Développement régional	Le train à grande vitesse peut remodeler le rôle des villes au sein des économies régionales en améliorant la connectivité avec les grands centres urbains et les corridors économiques. L'expérience de Montabaur, en Allemagne, et d'ailleurs en Europe indique que les gares bien reliées aux zones urbaines et aux réseaux de transport local peuvent soutenir le développement immobilier, attirer des entreprises et renforcer les pôles d'activité économique.

Source : Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Croissance de la productivité

La croissance de la productivité constitue l'un des principaux canaux par lesquels la grande vitesse ferroviaire génère des bénéfices économiques. Ce lien renvoie au concept **d'économies d'agglomération**, soit les gains de productivité que retirent les entreprises et les travailleurs de leur proximité à une masse critique d'activité économique. Ces gains se matérialisent par le biais de trois mécanismes, soit un meilleur accès aux clients, fournisseurs et partenaires, un meilleur appariement entre employeurs et travailleurs sur un bassin de main-d'œuvre élargi, et une diffusion accrue des connaissances[33].

– Cette meilleure accessibilité facilite les rencontres avec les clients et les fournisseurs, élargit le bassin de compétences accessible aux entreprises et leur permet de profiter davantage des avantages liés à la concentration des activités économiques, sans qu'elles aient nécessairement à se situer dans la même ville.

– L'ampleur de ces gains varie selon les contextes, en fonction notamment de la structure économique des villes desservies et de leur intégration aux réseaux de transport locaux.

Qu'est-ce que la productivité ?

La productivité mesure la quantité de richesse produite pour une quantité donnée de travail. Lorsqu'elle augmente, une économie peut produire davantage avec le même nombre d'heures travaillées. Elle dépend notamment des technologies, de l'organisation des entreprises, des compétences des travailleurs et de l'accès aux marchés. La productivité ne signifie donc pas *travailler plus*, mais *travailler mieux* avec les outils à la disposition des travailleurs, et ce, pour un même nombre d'heures.

Des gains de productivité ont été observés dans plusieurs pays où le TGV a été implanté.

– Sur le corridor Madrid–Barcelone en Espagne, la grande vitesse a été associée à une hausse moyenne de 2,4 % du PIB et de 1,1 % de la productivité du travail dans les provinces desservies. Des gains de productivité ont également été observés à Lleida et Tarragona, deux provinces intermédiaires du corridor[34].

– En Corée du Sud, la productivité des établissements manufacturiers situés dans les territoires desservis par le KTX a augmenté d'environ 5 % par rapport à celle d'établissements comparables non desservis. Une meilleure connexion aux grands centres peut faciliter les échanges avec les clients, les fournisseurs et les travailleurs spécialisés, ainsi que la coordination entre établissements situés dans différentes régions[35].

– En Italie, l'ouverture de la gare à grande vitesse de Reggio Emilia a été associée à une hausse d'environ 5 % de la productivité totale des facteurs des entreprises concernées. Les gains étaient plus importants pour les entreprises situées à proximité de la gare[36].

– En Allemagne, les territoires devenus plus accessibles après l'ouverture de la ligne Cologne–Francfort ont enregistré une production par travailleur plus élevée de 0,04 % pour chaque augmentation de 1 % de la concentration économique d'une région. Une partie de cet effet semble toutefois venir du fait que les territoires mieux connectés attirent aussi des entreprises et des travailleurs plus productifs[37].

Les entreprises qui ont plusieurs localisations deviennent aussi plus performantes lorsque la connectivité entre leurs établissements est bonifiée. En France, la diminution des temps de trajet a favorisé le navettage des employés administratifs des sièges sociaux vers les établissements situés dans d'autres villes. Ce navettage plus fréquent a permis à ces établissements d'allouer davantage de temps aux activités à haute valeur ajoutée et moins aux tâches administratives, lesquelles sont redistribuées aux sièges sociaux. Cette dynamique a conduit à une hausse des profits des entreprises, dont l'effet a été plus marqué pour celles dans les industries des services[38].

En somme, les études indiquent que les TGV peuvent soutenir la croissance de la productivité. Ces gains ne sont ni automatiques ni uniformément répartis, alors qu'ils dépendent de la capacité des entreprises à profiter d'un meilleur accès aux marchés, aux travailleurs, aux fournisseurs et aux partenaires.

[33] *Une discussion plus approfondie des effets d'agglomération est présentée à la section Effets d'agglomération, densité économique et portée des marchés.*

[34] *Carbo et al. (2019).*

[35] *Baek et Park (2022)*

[36] *Bottasso et al. (2023)*

[37] *Ahlfeldt et Feddersen (2018)*

[38] *Charnoz et al. (2018).*

Mobilité de la main-d'œuvre

En réduisant les temps de trajet entre les villes ainsi que les coûts, la grande vitesse élargit simultanément le nombre d'emplois accessibles aux travailleurs et le bassin de main-d'œuvre disponible aux entreprises. Des emplois auparavant trop éloignés pour être envisagés au quotidien peuvent ainsi devenir accessibles sans déménagement. Cette meilleure accessibilité améliore ainsi l'adéquation entre les compétences des travailleurs et les besoins des entreprises. Ces impacts ont été largement documentés dans les juridictions dotées de TGV. Par exemple, en Allemagne, une réduction de 1 % du temps de trajet entre deux régions a été associée à une augmentation de 0,25 % du nombre de navetteurs entre elles[39].

Ces effets sur le navettage sont multidirectionnels. D'un côté, le TGV permet à des travailleurs d'occuper un emploi dans une ville intermédiaire le long du tracé, tout en conservant leur résidence dans une grande ville. L'inverse est également vrai. Par exemple, les extensions du TGV en France vers Bordeaux et Rennes ont favorisé des mouvements résidentiels de travailleurs qualifiés vers les villes secondaires, tout en maintenant certains liens d'emploi avec Paris[40].

– La sensibilité des déplacements domicile-travail à la réduction du temps de trajet est d'ailleurs la plus forte pour les trajets compris entre 200 et 500 km[41], une fourchette qui concerne de nombreuses paires de villes dans le corridor Québec–Toronto. En Chine, la connexion au réseau à grande vitesse a favorisé la mobilité de la main-d'œuvre hautement qualifiée. L'effet est notamment plus marqué dans les grandes villes[42].

Ces écarts montrent que la grande vitesse peut donc élargir les marchés du travail en réduisant la distance économique entre les régions, ce qui facilite la mobilité et améliore l'appariement entre les compétences disponibles (offre de travail) et les besoins des entreprises (demande de travail). Les gains peuvent ainsi prendre la forme de nouveaux déplacements domicile-travail, d'une recomposition sectorielle, d'une redistribution de l'activité entre les villes et d'une augmentation de la participation au marché du travail[43]. Dans ce contexte, la position d'une ville dans le réseau, les emplois qui y sont déjà présents et l'accès à la gare influencent les retombées observées. Outre un meilleur appariement de la main-d'œuvre, la connectivité au réseau de trains à grande vitesse peut se traduire par une augmentation de l'offre de travail, puisque la réduction du temps de transit peut être réaffectée au travail rémunéré. Ainsi, les études indiquent que de 35 % à 40 %[44] du temps de déplacement éliminé peut être consacré à l'emploi principal ou secondaire.

Innovation et diffusion des connaissances

Les interactions en personne demeurent importantes pour transmettre des connaissances complexes, développer des collaborations et favoriser l'apprentissage, même à l'ère des communications numériques. Elles sont particulièrement utiles lorsque l'information évolue rapidement ou est difficile à transmettre à distance[45]. En réduisant les temps de déplacement entre les villes, la grande vitesse facilite ces rencontres et accroît les échanges de connaissances entre entreprises, chercheurs et territoires.

– En particulier, l'ouverture du Nagano Shinkansen au Japon en 1997 a entraîné une hausse de 4,6 % des demandes de brevets des établissements situés le long de la ligne[46]. Les brevets développés conjointement par plusieurs établissements ont également augmenté. À l'échelle régionale, le développement du Shinkansen a été associé à une hausse de l'innovation régionale mesurée par les dépôts de demandes de brevet dans 1 741 municipalités. L'effet est d'ailleurs plus important dans les petites villes et les villages que dans les grandes villes[47].

– En Chine, la connexion directe par train à grande vitesse a augmenté d'environ 8,5 % les citations de brevets entre les villes connectées[48]. La connexion au TGV a également augmenté le nombre de co-brevets, leur qualité et la fréquence des partenariats de collaboration, mais avec un effet de distance décroissant. Les gains sont plus élevés pour les paires de villes situées à moins de 250 km, et s'atténuent ensuite[49]. L'établissement

[39] *Heuermann et Schmieder (2019).*
[40] *Loumeau et Russo (2023).*
[41] *Heuermann et Schmieder (2019).*
[42] *Feng et al. (2023).*
[43] *Wang et al. (2025).*
[44] *Bloom et Davis (2020); Aksoy et al. (2023).*
[45] *Storper et Venables (2004).*
[46] *Inoue, Nakajima et Saito, 2017*
[47] *Miwa et al. (2022)*
[48] *Long et Yi (2024)*
[49] *Yao et Li (2022)*

de filiales dans d'autres villes a également facilité les échanges de connaissances entre territoires.

Les retombées sur l'innovation ne sont pas uniformes. Elles dépendent notamment de l'accessibilité initiale des territoires, de leur taille et de leur capacité à profiter des nouvelles interactions créées par la grande vitesse. Au Japon, certains des effets les plus importants sont justement observés dans des territoires initialement moins accessibles ou de plus petites tailles.

Mobilisation des investissements

En réduisant les temps de déplacement et les coûts d'échange d'information pour les entreprises, la mise en service du TGV influence les décisions de localisation et d'investissement de ces dernières. En effet, la grande vitesse rend certains territoires plus accessibles aux divers acteurs économiques, tels que les sièges sociaux, les clients, les partenaires et les investisseurs. Cet effet est particulièrement important dans les activités où les interactions en personne jouent un rôle important.

Cet effet est toutefois très variable selon les secteurs et les territoires. En Espagne, la connexion au réseau à grande vitesse a favorisé la création d'entreprises, surtout dans les services, le tourisme et les activités intensives en connaissances, alors que l'effet est presque nul dans le secteur manufacturier[50]. Les auteurs observent également que la création d'entreprises tend à se concentrer davantage dans les plus grandes villes. Des travaux récents en Chine arrivent à une conclusion similaire, alors que la connexion directe par grande vitesse augmente d'environ 15 % le nombre de filiales créées entre villes connectées par les entreprises cotées en bourse[51]. L'effet découle principalement d'une réduction des asymétries d'information et des coûts de coordination en raison d'une meilleure connectivité[52].

– Les flux d'investissement peuvent toutefois se diriger davantage vers les villes plus développées qui concentrent déjà des investissements. La grande vitesse peut donc améliorer l'attractivité d'un territoire, sans néanmoins garantir une répartition uniforme des nouveaux investissements.

Développement touristique

Les effets touristiques du TGV passent d'abord par la réduction des coûts généralisés de déplacement vers les destinations desservies. En diminuant les temps de parcours et en améliorant la fiabilité des liaisons, la grande vitesse élargit le bassin de visiteurs potentiels et peut modifier le choix de destination, le mode de transport retenu et la fréquence des déplacements. Les impacts sur le tourisme se matérialisent par le biais de deux canaux complémentaires, soit le tourisme international et le tourisme intérieur. L'expérience internationale montre que les effets sur les **visiteurs étrangers** sont positifs, mais sont inégaux selon les pays. En Chine, des hausses de l'ordre de 20 % du nombre de touristes internationaux ont été attribuables à la mise en service du TGV[53], tandis qu'en Espagne, les effets ont été d'environ 1 %[54] seulement.

Les effets sur le **tourisme intérieur** ont été plus marqués, en rendant certaines destinations accessibles pour des séjours courts, des voyages d'affaires ou des visites culturelles.

– Dans l'Union européenne une hausse de 16,6 % du nombre de touristes domestiques a été observée[55].

– Au Japon, l'ouverture du Hokuriku Shinkansen a mené à une hausse de plus de trois millions de visiteurs par année dans la préfecture d'Ishikawa, ainsi qu'à une augmentation de 78 % des visiteurs en provenance de la région du Kanto[56].

– En Chine, l'introduction du train à grande vitesse a été associée à une hausse de 42,8 % du nombre de touristes domestiques[57].

Dans l'ensemble, l'existence d'un canal touristique associé au train à grande vitesse est bien documentée. Les études montrent en effet que la grande vitesse peut accroître les arrivées touristiques, favoriser les courts séjours et soutenir les revenus de certaines destinations urbaines ou culturelles[58]. Ces effets dépendent toutefois du profil des visiteurs, de la durée des séjours, de la capacité de la destination à capter les dépenses, de la connexion locale aux gares et de la concurrence des autres modes[59]. L'ampleur des retombées touristiques dépendra

[50] *Matas, Raymond et Roig (2020)*

[51] *Wen, Hu et Xin (2026)*

[52] *Ibid.*

[53] *Campa et al. (2016, 2017).*

[54] *Campa et al. (2018, 2019).*

[55] *Castillo-Manzano et al. (2018).*

[56] *Takashi (2022).*

[57] *Cheng et Chen (2024).*

[58] *Cheng et Chen (2024), Pagliara et Mauriello (2019), Chen et Haynes, (2015) et Takashi (2022).*

[59] *Albalate et Fageda (2016), Bazin et al (2013), Gutiérrez et al. (2019).*

également de l'intégration du projet aux autres modes et pôles de transport, en particulier les aéroports et les pôles de transport régionaux.

La grande vitesse doit donc être considérée comme un facteur qui améliore l'accessibilité plutôt que comme un moteur touristique en soi. Les bénéfices dépendent notamment de l'attractivité initiale de la destination, de son offre touristique et de sa capacité à transformer cette nouvelle accessibilité en visites, en nuitées et en dépenses locales.

Développement régional

La grande vitesse peut transformer les territoires en modifiant leur accessibilité relative. En réduisant les temps de parcours vers les grands centres, elle permet à des villes auparavant périphériques d'améliorer leur position au sein du réseau urbain. Cette nouvelle proximité peut influencer les déplacements, la localisation des entreprises, le développement immobilier et l'organisation des activités autour des gares. Les retombées sont généralement plus importantes lorsque les stations s'intègrent au tissu urbain existant, sont bien reliées aux transports locaux et bénéficient de conditions propices à l'émergence de nouvelles activités[60].

– L'ouverture en 2002 de la ligne allemande entre Cologne et Francfort a permis de mieux connecter trois territoires intermédiaires, dont Montabaur. Leur PIB a augmenté en moyenne d'environ 8,5 % sous l'effet de cette nouvelle accessibilité. À Montabaur, le parc d'activités situé près de la gare a depuis attiré plus de 50 entreprises[61].
– Une analyse portant sur 232 gares réparties dans 11 pays européens montre que les stations proches des zones urbaines existantes et intégrées aux réseaux de transport locaux et régionaux sont associées à un développement plus important de leurs environs. À l'inverse, les gares périphériques situées hors des régions métropolitaines attirent généralement moins de nouveaux projets[62].

Ces effets régionaux peuvent varier d'un territoire à l'autre. Si certaines régions peuvent en bénéficier davantage que d'autres, la mesure dans laquelle les collectivités sans gare profitent de l'amélioration de la connectivité dépend de leur accès au réseau de transport élargi, notamment grâce aux liaisons vers les gares du TGV. La répartition des bénéfices dépend donc largement des choix relatifs aux gares, aux niveaux de service et aux liaisons régionales.

Leçons pour le Canada

La présente section a mis en exergue comment la grande vitesse ferroviaire peut générer des retombées positives sur la mobilité des travailleurs, la productivité, l'innovation et le développement régional. L'ampleur de ces bénéfices dépend toutefois de nombreux facteurs, et ceux-ci sont inégaux selon le territoire desservi. Il n'existe pas un modèle unique à reproduire, alors que les résultats varient selon les marchés reliés, la qualité du service, la localisation des gares, la structure du réseau et les politiques publiques qui accompagnent le projet.

Pour le Canada, maximiser ces bénéfices suppose notamment de coordonner les politiques de transport, de logement, d'aménagement du territoire et de développement économique entre les gouvernements du Canada, du Québec, de l'Ontario et municipaux, afin que les décisions prises autour du réseau soutiennent la nouvelle accessibilité plutôt que de la limiter.

Cette maximisation commence par le choix des marchés reliés. Une infrastructure de grande capacité ne garantit pas, à elle seule, une fréquentation élevée. Sa valeur dépend de l'intensité des échanges entre les villes reliées et de sa capacité à offrir une alternative réellement attractive aux autres modes de transport.

– Le Maroc illustre bien cette importance. Al Boraq a transporté 5,5 millions de voyageurs en 2024, soit plus de 80 % de plus qu'en 2019, tout en reliant plusieurs grands pôles urbains du pays[63]. Cette progression montre qu'un service à grande vitesse peut être rapidement adopté lorsqu'il répond à une demande importante et s'intègre à un réseau de transport plus large, ferroviaire ou non.

Encore faut-il que cette demande soit desservie par un service à la hauteur, qui soit rapide, fréquent et fiable. Une réduction importante et prévisible des temps de déplacement peut élargir les marchés du travail, faciliter les déplacements professionnels et accroître les interactions entre entreprises. Un réseau dédié au transport de passagers permet également d'éviter les conflits avec le transport de marchandises

[60] *Ahlfeldt et Feddersen (2018); Wenner et Thierstein (2022)*
[61] *Ahlfeldt et Feddersen (2018)*
[62] *Wenner et Thierstein (2022)*
[63] *ONCF (2024), Rapport ESG 2024.*

et d'adapter plus facilement la fréquence des trains à la demande, contrairement à la situation actuelle sur le réseau de VIA Rail.

La qualité du service ne suffit toutefois pas si les gares elles-mêmes sont mal localisées ou mal intégrées au territoire. Les retombées sont généralement plus importantes lorsque les gares sont facilement accessibles depuis les centres urbains et bien reliées aux transports locaux. À l'inverse, une gare périphérique ou mal connectée peut limiter le nombre de travailleurs, d'entreprises et de voyageurs qui profitent réellement de la nouvelle accessibilité.

Pour que les villes intermédiaires bénéficient pleinement du réseau, la nouvelle connectivité doit être accompagnée de politiques adaptées à leur réalité économique et urbaine. L'offre de logements, le transport collectif, la disponibilité de terrains industriels et commerciaux ainsi que les stratégies locales de développement déterminent leur capacité à convertir l'accès au réseau en investissements, en emplois et en nouvelles activités. Une coordination entre les différents paliers de gouvernement est donc essentielle pour faire de l'infrastructure un levier de développement territorial.

– La façon dont les villes sont reliées entre elles et aux principaux centres économiques influence donc fortement la répartition des retombées. Une amélioration globale de l'accessibilité ne signifie pas nécessairement que toutes les régions en profitent de la même manière.

Qu'est-ce qu'une ville intermédiaire ?
Les villes intermédiaires désignent généralement des centres urbains de taille moyenne qui assurent un rôle de liaison entre les grandes régions métropolitaines et les territoires environnants, en concentrant des fonctions économiques, institutionnelles et de services à l'échelle régionale[64].

Ces bénéfices demeurent enfin conditionnels à une gestion de projet adéquate et rigoureuse. Une planification défaillante qui mène à un début de construction hâtif tend à entraîner des retards importants ou des modifications successives de la portée du projet, ce qui augmente les coûts et repousse les bénéfices attendus. Les projets californien et britannique en sont des exemples récents probants.

Prises ensemble, ces leçons font ressortir les conditions dans lesquelles le TGV peut livrer son plein potentiel, soit un service rapide, fréquent et fiable, offert à des tarifs abordables et bien connecté aux villes, aux réseaux de transport et aux collectivités qu'il dessert. Leur application cohérente, conjuguée à des politiques publiques coordonnées et à une gestion de projet rigoureuse, sera déterminante pour que les bénéfices du projet se concrétisent et soient largement partagés entre les régions desservies.

[64] *Nadou (2010).*

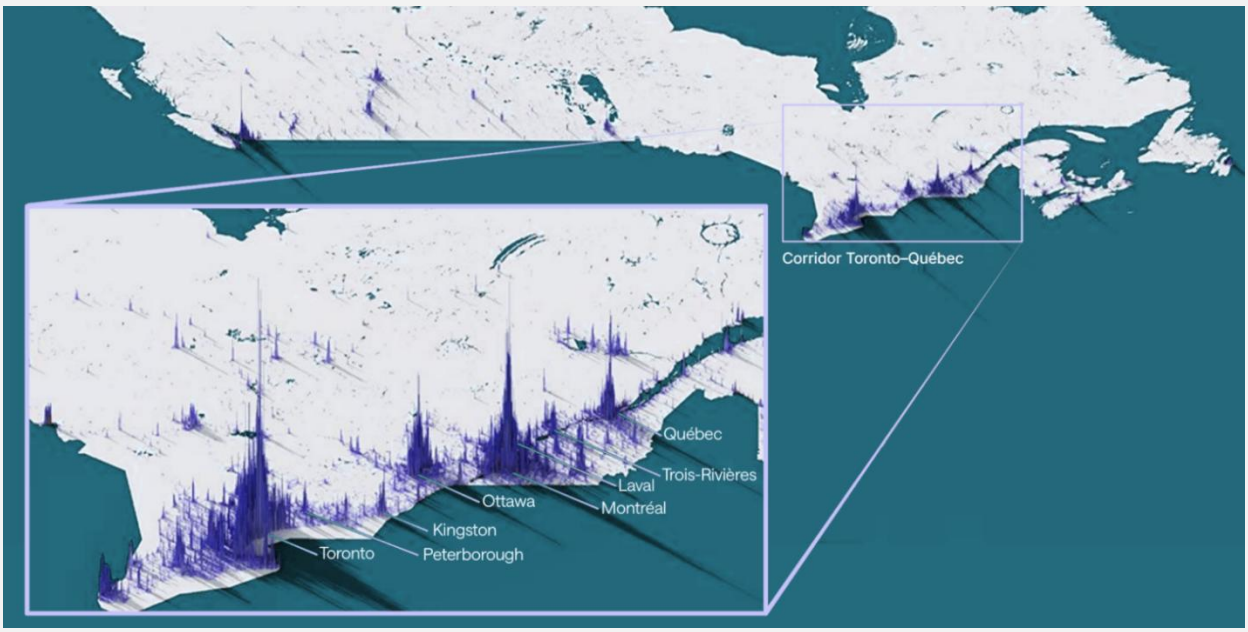
Pourquoi Alto est important pour l'économie canadienne

Alto prévoit un réseau ferroviaire à grande vitesse de 1 000 kilomètres dans le corridor le plus densément peuplé au Canada. Grâce à un service rapide, fréquent, fiable et électrifié, il offrirait une solution aux contraintes croissantes des réseaux routier, aérien et ferroviaire actuels. En réduisant les temps de parcours et le coût de la distance, le projet favoriserait le transfert modal et de nouveaux déplacements. Il renforcerait aussi l'intégration des marchés, la productivité et les échanges entre entreprises et travailleurs. Le projet s'inscrit dans un contexte où d'importants investissements devront être réalisés pour accroître la capacité des réseaux actuels si une alternative de transport structurante comme le TGV n'est pas construite.

Vision et aperçu du projet

Alto est un réseau ferroviaire à grande vitesse conçu pour relier sept villes du corridor Québec–Toronto : Québec, Trois-Rivières, Laval, Montréal, Ottawa, Peterborough et Toronto[65]. Région la plus densément peuplée et la plus grande région économique du pays, ce corridor regroupe 41 % de la population du Canada et génère 40 % du PIB (Graphique 14). Malgré cette empreinte importante sur l'économie du Canada, les villes le long du tracé sont peu intégrées entre elles, en raison d'une offre de connectivité actuellement limitée, qui rend les déplacements longs et peu efficaces. Cet immense territoire canadien est donc à la fois une force et une faiblesse économique. Le capital naturel associé en fait un avantage évident, mais il vient avec des distances qui limitent notamment les gains liés à la concentration des activités économiques. La distance qui sépare les grandes villes canadiennes constitue une faiblesse structurelle.

Graphique 14 : Densité de la population au Canada



Source : Adapté d'Alto.

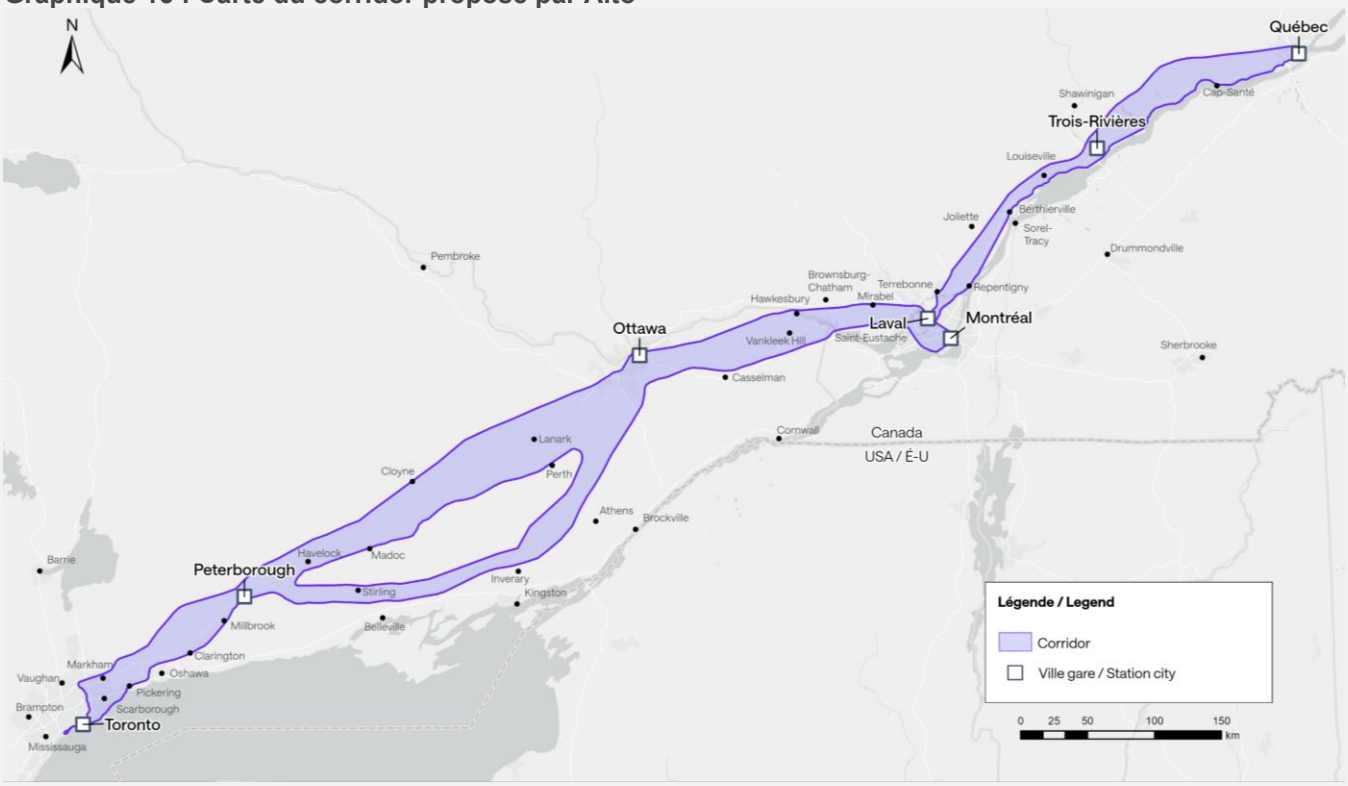
[65] *Au moment d'écrire ces lignes, une gare additionnelle à Kingston fait l'objet d'une évaluation, à la demande du ministre des Transports formulée en juin 2026.*

En proposant une alternative ferroviaire à grande vitesse entre Québec et Toronto, Alto vise à essentiellement couper en deux les distances, « à plier la carte en deux ». À cet effet, le projet de TGV se distingue par :

– **un réseau entièrement dédié** d'environ 1 000 kilomètres de voies neuves, entièrement électrifiées et sans aucun croisement avec la route, comptant sept gares multimodales connectées aux réseaux de transport locaux et régionaux, en plus des centres d'entretien et de contrôle nécessaires à l'exploitation;
– **une conception axée sur la vitesse,** avec des trains entièrement électriques circulant à 300 km/h, réduisant de moitié le temps de déplacement entre Montréal et Toronto;
– **une fréquence adaptée à la demande,** laquelle est possible notamment en raison du fait que le TGV transitera sur un réseau dédié. Les départs entre les principales paires de villes sont prévus à intervalle horaire, voire aux demi-heures selon la ligne et la conception finale du service.

Le projet de TGV entre Québec et Toronto a été désigné par le premier ministre Mark Carney comme un projet transformateur « d'intérêt national » pour le Canada. En ce sens, il s'inscrit en phase avec les objectifs gouvernementaux visant à augmenter le potentiel et la résilience économiques du Canada.

Graphique 15 : Carte du corridor proposé par Alto



Source : Alto.

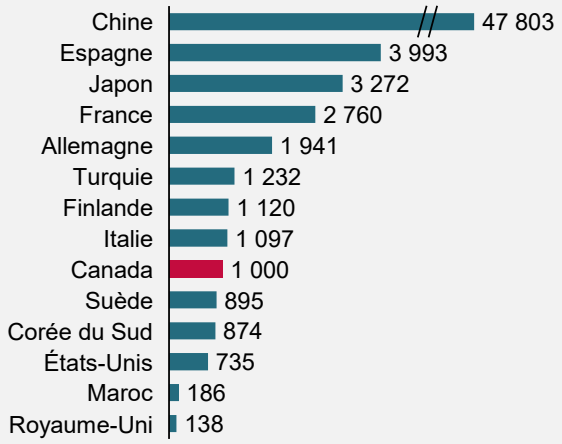
Un marché comparable aux liaisons internationales

Le corridor Québec–Toronto présente les caractéristiques structurelles des tracés où la grande vitesse a été déployée avec succès ailleurs dans le monde. La région regroupe des pôles économiques majeurs, parmi les plus importants au Canada, des industries du savoir à haute valeur ajoutée, et une population hautement éduquée. Avec une population desservie d'environ 17 millions de personnes, Alto rejoint même un bassin plus important que la plupart des grandes lignes existantes (Tableau 2).

– Selon Statistique Canada, le corridor Québec–Toronto est le plus densément peuplé et la région la plus industrialisée au Canada, renforçant la pertinence d'améliorer la connectivité entre les villes qui la composent[66].

– Avec une longueur d'environ 1 000 km, le projet d'Alto permettrait au Canada de se hisser parmi les pays possédant les plus longs réseaux de TGV au monde. Selon l'UIC, seulement huit pays avaient des réseaux de TGV d'une longueur supérieure à 1 000 km en 2024.

Graphique 16 : Lignes de TGV dans le monde
Monde, 2024, en kilomètres



Sources : UIC, High-Speed Rail Atlas 2025, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Tableau 2 : Principaux corridors de TGV dans le monde et population desservie

Pays	Corridor	Population desservie (en millions)
France	Paris–Lyon–Valence–Avignon–Marseille	17,9
Italie	Turin–Milan–Bologne–Florence–Rome–Naples–Salerne	16,2
Espagne	Madrid–Saragosse–Lérida–Tarragone–Barcelone–Gérone–Figueras	13,3
Allemagne	Francfort–Cologne	13,0
Japon	Tokyo–Osaka	61,1
Maroc	Tanger–Casablanca	4,5
Corée du Sud	Séoul–Busan	17,4
Royaume-Uni	Londres–Tunnel sous la Manche (HS1)	9,2
	Londres–Birmingham (HS2 Phase 1)	13,0
États-Unis	San Francisco–Anaheim (Phase 1)	19,8
Canada	**Québec-Toronto**	**17,0**

Sources : Alto, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

[66] *Alto (2026).*

Les défis économiques du corridor

La congestion et les contraintes de capacité

Le réseau de transport dans le corridor Québec–Toronto fait face à des contraintes de capacité qui limitent l'atteinte du potentiel économique de la région. Ces contraintes sont en partie attribuables à un déséquilibre de longue date entre la croissance économique et l'investissement en infrastructures. Depuis 1981, le PIB canadien a progressé à un rythme près de 1,5 fois supérieur à celui des investissements publics et privés dans les infrastructures de transport, contribuant à créer des contraintes de capacité et des goulots d'étranglement dans l'ensemble du réseau[67].

Au premier chef, le réseau routier, où transitent 97 % des déplacements du corridor Québec–Toronto, fonctionne en surcapacité à ses points critiques. En particulier, les liaisons interurbaines entre Toronto, Ottawa et Montréal reposent sur un nombre restreint d'axes, essentiellement les autoroutes 401 et 417, ce qui rend le réseau exposé à des risques d'interruptions lors d'évènements ponctuels, tels qu'un accident, une tempête ou une urgence. Au-delà de ces risques, la congestion est de plus en plus marquée sur le réseau routier de ces grands axes. La congestion se concentre aux extrémités du trajet, là où la majorité du temps se perd. Par exemple, en 2025, les automobilistes ont perdu 100 heures dans la circulation à Toronto, 89 heures à Montréal et 69 heures à Québec[68], toutes des valeurs en hausse par rapport à 2024. Il s'agit de temps qui ne peut être alloué à des tâches productives comme du travail rémunéré, ou bien à du temps de loisir ou familial. Plus largement, le ministère des Transports de l'Ontario a enregistré plus de 5 000 heures de retard sur la seule autoroute 401 entre juin 2020 et juin 2025, où la vitesse moyenne s'établit à 47,8 km/h sur 292 kilomètres[69]. Au Québec, cinq des vingt pires goulots d'étranglement autoroutiers du Canada se trouvent à Montréal. Le plus important touche un tronçon de 10 kilomètres de l'autoroute Métropolitaine (A-40), entre le boulevard Pie-IX et l'autoroute 520. Il s'agit du segment le plus achalandé de la Transcanadienne, où la congestion fait perdre près de 2 millions d'heures par année aux automobilistes[70].

Bien que les goulots d'étranglement à Montréal se classent généralement derrière ceux de Toronto parmi les pires engorgements du pays, les vitesses de déplacement y sont plus faibles. Sur l'autoroute Métropolitaine, par exemple, la vitesse moyenne demeure presque toujours égale ou inférieure à 50 km/h pendant les heures ouvrables[71].

Au total, le corridor Québec–Toronto compte 16 des 20 pires points d'engorgement autoroutiers au Canada.

La congestion routière a également des impacts tangibles sur le transport de marchandises, qui repose largement sur le camionnage. En Ontario, plus de 600 M$ de marchandises transitent chaque jour sur le tronçon le plus achalandé de l'autoroute 401, entre les autoroutes 427 et 404 à Toronto, où circulent quelque 41 000 camions par jour et qui supporte jusqu'à 44 % du commerce interprovincial routier de l'Ontario[72]. Au Québec, la congestion routière coûte 6 G$ par an dans le Grand Montréal, et l'industrie du camionnage subit jusqu'à 7 % de ce coût[73]. Dans la région de Québec, ce coût pour l'industrie du transport routier de marchandises s'élève minimalement à 207 M$[74].

Il convient de noter que la majeure partie de cette congestion découle des déplacements quotidiens à l'intérieur des régions métropolitaines plutôt que des déplacements interurbains sur de longues distances. Le TGV ne réglerait donc pas à lui seul la congestion urbaine. Sa contribution viendrait plutôt de la réduction du nombre d'automobilistes qui circulent entre les régions métropolitaines et qui s'ajoutent à la circulation sur les tronçons autoroutiers les plus congestionnés à l'entrée et à la sortie des grands centres urbains. En libérant une partie de la capacité routière, ce transfert modal pourrait aussi profiter indirectement au transport routier de marchandises, qui continuerait de dépendre de ces autoroutes.

[67] *Transport Canada (2026).*

[68] *TomTom traffic index, basé sur le temps de congestion pour une distance de 10 kilomètres.*

[69] *Alto (2026).*

[70] *CAA (2017).*

[71] *Ibid.*

[72] *Ministère des Transports de l'Ontario (2022).*

[73] *Ministère des Transports du Québec (2018) et Communauté métropolitaine de Montréal (2024).*

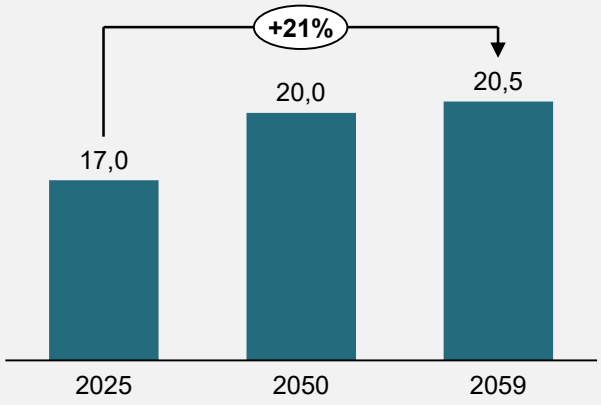
[74] *Communauté métropolitaine de Québec (2026).*

Le réseau aérien est également soumis à des pressions de capacité. L'aéroport Montréal-Trudeau devrait accueillir environ 25 millions de passagers d'ici 2028, puis entre 30 et 35 millions d'ici 2035[75], tandis que Toronto Pearson devrait atteindre 65 millions de passagers au début des années 2030, une hausse de près de 40 % qui le pousserait aux limites de sa capacité actuelle[76]. Cette croissance, autant à Montréal qu'à Toronto, nécessitera des investissements importants pour maintenir la fluidité de leur fonctionnement.

Ces pressions sur les infrastructures de transport dans le corridor du TGV seront appelées à s'intensifier dans les prochaines décennies, de pair avec la croissance démographique. Selon les plus récentes projections d'Alto, la population le long du corridor Québec–Toronto devrait passer d'environ 17 millions à près de 21 millions d'ici 2059.

Graphique 17 : Projections de population le long du corridor d'Alto

2025 à 2059, en millions de personnes



Sources : Institut de la statistique du Québec, Gouvernement de l'Ontario, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

La hausse des coûts de mobilité

Les déplacements interurbains dans le corridor se font principalement en automobile, en avion et en train conventionnel. Or, les contraintes de capacités auxquelles font face ces trois modes alourdissent les coûts pour les voyageurs. Ces coûts, autant monétaires que non monétaires, se sont inscrits en augmentation dans les dernières années, et cette progression devrait se poursuivre en l'absence d'une offre de transport structurante. Cela renforce la pertinence du TGV comme option de transport supplémentaire sur l'axe Québec–Toronto.

L'automobile

Aujourd'hui, chaque kilomètre parcouru en voiture coûte plus cher aux automobilistes qu'il y a quelques années à peine. Au-delà de l'essence, deux coûts liés à la distance ont fortement augmenté depuis la pandémie, soit la dépréciation (la perte de valeur du véhicule) et l'entretien. Des recherches récentes suggèrent par ailleurs que les automobilistes ont tendance à sous-estimer les coûts de possession et d'utilisation d'un véhicule. Une étude menée en Irlande a révélé que plus de 70 % des automobilistes sous-estimaient leurs dépenses automobiles annuelles, ce qui pourrait fausser les comparaisons avec les autres modes de transport[77].

Avant toute chose, il importe de distinguer les deux types de coûts d'utilisation de la voiture. D'un côté, il y a les coûts fixes, c'est-à-dire ceux qui ne varient pas ou peu selon l'utilisation comme les assurances, le permis de conduire, l'immatriculation ou la dépréciation. De l'autre, il y a les coûts variables, qui eux augmentent avec l'utilisation. L'essence et l'entretien sont les deux principaux postes de coûts variables de l'automobile. La frontière entre les coûts fixes et variables est toutefois plus nuancée qu'elle n'y paraît. Alors que certains coûts fixes demeurent entièrement indépendants de l'usage, tels que le permis de conduire ou les frais d'immatriculation, d'autres y sont au contraire fortement liés, comme la dépréciation.

– L'assurance automobile en est un exemple. La prime varie en fonction du kilométrage annuel déclaré, mais cet effet reste somme toute marginal dans la facture totale, laquelle dépend de nombreux autres facteurs comme la localisation, le profil du conducteur ou le modèle du véhicule.

La dépréciation, en revanche, est beaucoup plus sensible au kilométrage parcouru. À caractéristiques égales, un véhicule affichant un odomètre plus élevé aura une valeur de revente moindre, puisque chaque kilomètre supplémentaire se traduit directement par une perte de valeur additionnelle. Cela survient dans un contexte où la croissance des prix des véhicules s'est fortement accélérée au cours des dernières années (Graphique 18), de sorte que le prix des véhicules est désormais 13 % supérieur à la tendance prépandémique. Le coût de la dépréciation associée

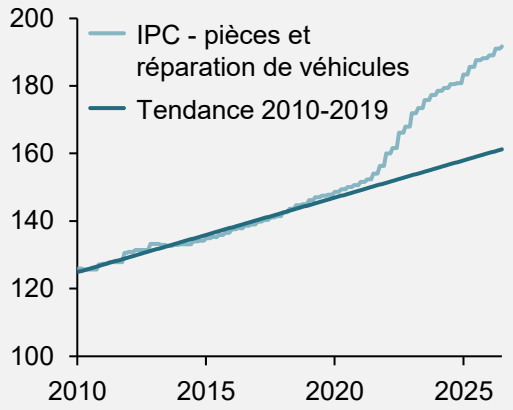
[75] *Banque d'infrastructure du Canada (2025).*

[76] *Aéroport Toronto Pearson (2024).*

[77] *Shier et al. (2026).*

à chaque kilomètre parcouru a ainsi augmenté pour les automobilistes qui voyagent le long du corridor.

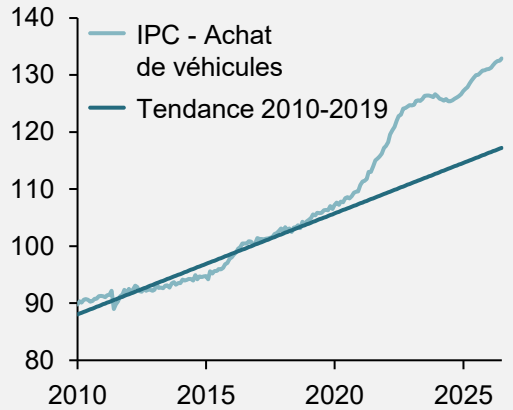
Graphique 18 : Indice de prix des véhicules neufs et usagés
Canada, 2010 à 2026, en indice 2002 = 100



Sources : Statistique Canada, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

L'entretien suit une dynamique complémentaire, ayant été également soumis à de fortes pressions inflationnistes (Graphique 19) en raison de la hausse des prix des véhicules. Or, une partie substantielle des besoins d'entretien et de réparation demeure directement liée à la distance parcourue, de sorte que l'utilisation de la voiture pour les trajets le long du tracé du TGV se traduit également par un coût d'entretien croissant pour les automobilistes du corridor.

Graphique 19 : Indice du prix des pièces et entretien pour véhicules automobiles
Canada, 2010 à 2026, en indice 2002 = 100

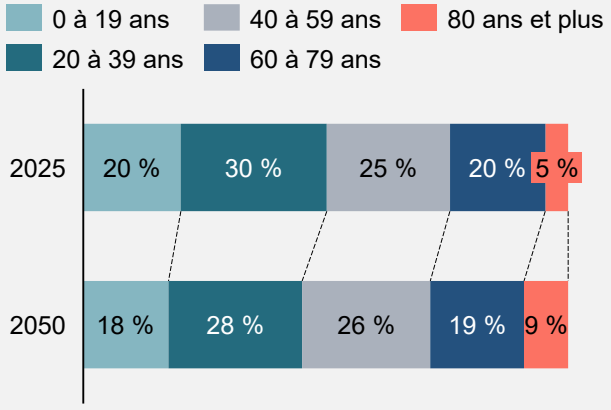


Sources : Statistique Canada, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Le vieillissement de la population induit également un coût croissant pour les individus qui voyagent le long du tracé, puisque les conducteurs âgés doivent consentir un effort cognitif plus élevé, ce qui se traduit par une fatigue accrue durant le trajet[78]. Cette hausse s'observe en dépit du fait que le coût d'opportunité du temps diminue avec l'âge, puisque la diminution des heures travaillées élimine en totalité ou en partie l'arbitrage entre le temps de loisirs et le temps de travail. Le coût du déplacement se transforme ainsi du temps sacrifié vers l'effort consenti. Le TGV demeure donc attrayant pour les aînés, mais pour une raison différente de celle qui le rend attrayant pour les travailleurs actifs. Le choix modal reflète cette dynamique.

Le vieillissement élargit donc le bassin de voyageurs pour qui l'automobile devient coûteuse en effort. Ainsi, dans un contexte où la part de la population âgée de 60 ans et plus dans le corridor du TGV passera de 25 % à 29 % entre 2025 et 2050 (Graphique 20), cette infrastructure de transport offrira une alternative à l'automobile. La captation de cette demande dépendra néanmoins du tarif retenu.

Graphique 20 : Répartition par groupe d'âge sur le tracé Québec–Toronto
Corridor du TGV, 2025 et 2050, en %



Sources : Gouvernement de l'Ontario, Institut de la statistique du Québec, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Le train

Le transport par train actuellement en service entre Québec et Toronto induit également des coûts croissants pour les usagers. Contrairement à l'automobile, ces coûts sont principalement de nature non monétaire, puisqu'ils se manifestent surtout en

[78] *Getzmann et al. (2018).*

termes de perte de temps et de stress dû au manque de fiabilité du service. Ces coûts découlent du fait que le train de voyageurs, opéré par VIA Rail, circule principalement sur des voies appartenant aux compagnies de fret où les trains de marchandises ont priorité. VIA Rail ne détient en effet que 3 % du réseau de 12 500 kilomètres de voies ferrées qu'elle emprunte[79]. Cette particularité constitue un frein majeur à la fiabilité, la fréquence et la vitesse du service.

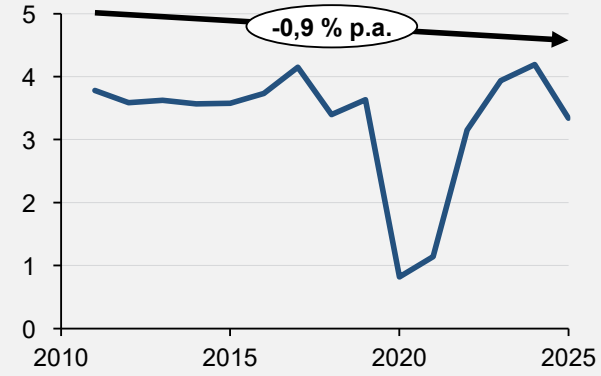
– Entre 2022 et 2024, la ponctualité du transport ferroviaire de voyageurs au Canada s'est située entre 51 % et 59 %, contre environ 90 % dans la plupart des pays européens, en raison principalement de la priorité des voies ferroviaires au transport de marchandises[80]. Au premier trimestre de 2025, la ponctualité de VIA Rail est même tombée à 30 %.
– En ce sens, l'allongement progressif des temps de parcours depuis les années 1980 a contribué à faire stagner l'achalandage annuel, et ce, même si le bassin de voyageurs potentiels a fortement augmenté sur la période[81]. Un regard aux 15 dernières années (Graphique 21) montre au mieux une stagnation de l'attraction du rail traditionnel.

Traduisant l'impact du partage des rails avec le fret, un tiers propriétaire d'actifs a imposé en 2024 une limite de vitesse aux nouveaux trains de VIA Rail dans le corridor Québec–Toronto afin de garantir le bon fonctionnement des systèmes d'avertissement aux passages à niveau. Cette limite de vitesse a eu une incidence considérable sur la ponctualité des trains de VIA Rail[82].

De plus, les deux gares les plus achalandées, soit Montréal et Toronto, appartiennent aussi à des tiers. Ces deux gares principales ont fait l'objet d'importants travaux d'agrandissement et de réaménagement de leur infrastructure au cours des dernières années, ce qui a provoqué des interruptions du réseau ferroviaire, nuisant encore plus à la ponctualité des trains de VIA Rail.

Graphique 21 : Voyageurs par année sur le Corridor Est de VIA Rail

Québec-Windsor, 2011 à 2025, en millions



Sources : Rapports annuels de VIA Rail, 2011 à 2025.

Traduisant ces contraintes, le transport par train de voyageurs ne représentait que 2 % de l'ensemble des déplacements dans le corridor en 2019[83]. En comparaison, la part de marché du TGV dans les grands axes en Espagne frôle les 50 % en moyenne, et s'élève à 69 % en Italie pour l'axe Rome-Milan[84].

Ces lacunes ne sont pas principalement attribuables à la gestion de VIA Rail. Dans son examen spécial de 2026, le Bureau du vérificateur général du Canada a conclu à l'absence de défauts graves dans les systèmes et les pratiques de la Société et a estimé que VIA était bien gérée dans l'ensemble. L'audit souligne que VIA ne possède pas la plupart des voies et des gares qu'elle utilise, lesquelles échappent donc à son contrôle direct. Il rappelle également qu'en vertu du droit canadien, les trains de voyageurs n'ont pas priorité sur le transport de marchandises, de sorte que les trains de VIA doivent fréquemment céder le passage aux convois de fret, ce qui peut entraîner des retards importants[85].

À mesure que le trafic passager se déplacera vers le réseau dédié d'Alto, une capacité pourrait se libérer sur les voies ferroviaires actuellement partagées avec le transport de marchandises. Une étude réalisée par CPCS pour le compte d'Alto estime que ce transfert pourrait contribuer à réduire les pressions sur les corridors ferroviaires existants, à améliorer la performance et la résilience du réseau de fret et à retarder certains besoins d'investissements additionnels dans

[79] *Bureau du vérificateur général du Canada (2026).*
[80] *Alto (2026), Gosselin et al. (2026)*
[81] *Gosselin et al. (2026).*
[82] *Bureau du vérificateur général du Canada (2026).*
[83] *Alto (2026).*
[84] *FS Italiano (2018) et CNFC (2023).*
[85] *Bureau du vérificateur général du Canada (2026).*

les infrastructures ferroviaires. Cet enjeu est d'autant plus important que la demande de transport de marchandises dans le corridor Montréal–Toronto pourrait croître d'environ 55 % au cours des 30 prochaines années[86].

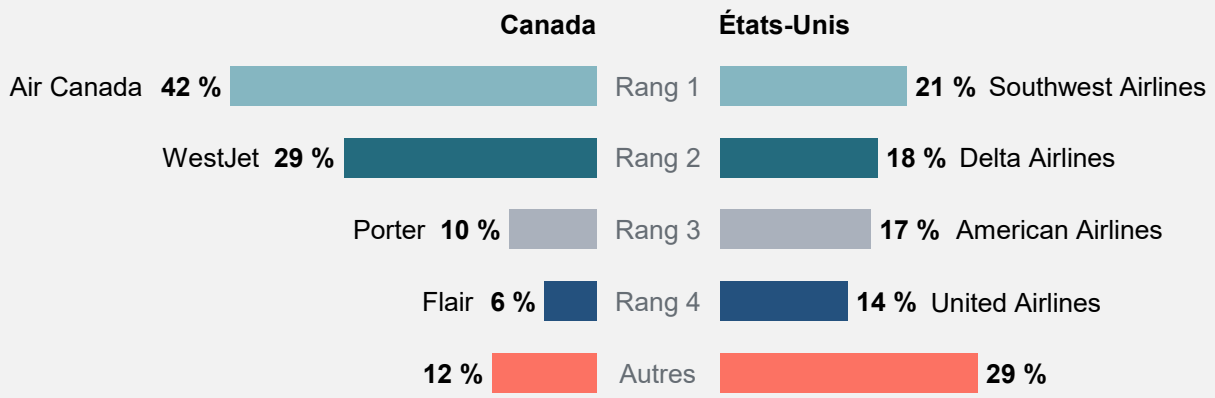
Les bénéfices potentiels pour le transport de marchandises ne se limitent toutefois pas au réseau ferroviaire. En favorisant un transfert de certains déplacements de passagers de la route vers le TGV, Alto contribuerait également à réduire la congestion routière et à améliorer la fluidité de la circulation dans le corridor, ce qui pourrait aussi bénéficier au transport de marchandises par camion.

L'avion

En ce qui concerne le transport aérien, le Canada figure parmi les pays développés où les tarifs sont les plus élevés. Selon l'Association du transport aérien international (IATA), le Canada se classe au 101e rang sur 116 pour la compétitivité des prix[87]. Cette situation découle notamment d'une concurrence limitée dans le transport aérien au pays. En effet, le marché des vols intérieurs au Canada est fortement concentré, alors que deux compagnies, soit Air Canada et WestJet, se partagent 71 % des parts de marché (Graphique 22)[88]. En dépit du fait que la concentration du marché ait diminué entre 2019 et 2023 avec l'arrivée de compagnies comme Porter et Flair, le Bureau de la concurrence du Canada estime que la concentration moyenne reste élevée et que la concurrence provenant de nouvelles sources reste fragile[89].

– En comparaison, la même part de marché (71 %) des vols intérieurs est partagée entre les quatre plus grandes compagnies aériennes aux États-Unis, et aucune d'elles n'a une part de marché supérieure à 21 %.

Graphique 22 : Part des sièges de vols intérieurs réguliers
Canada et États-Unis, 2025 et 2026



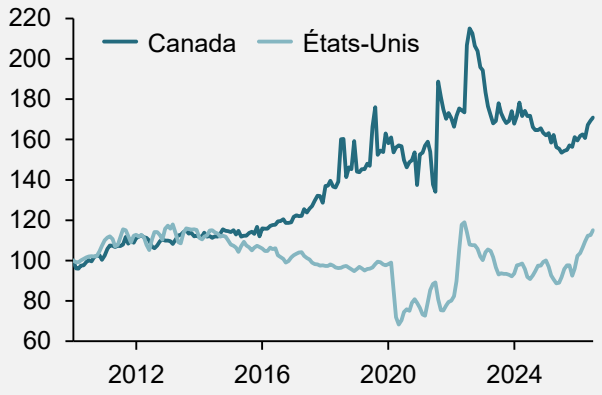
Sources : Transports Canada, U.S. Bureau of Transportation Statistics, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

[86] *CPCS (2026), Avantages potentiels d'Alto pour le fret.*
[87] *Institut Fraser (2025).*
[88] *Transport Canada (2026).*
[89] *Bureau de la concurrence du Canada (2025).*

Dans ce contexte, l'évolution des tarifs aériens pour le transport de passagers au Canada reflète ce manque de concurrence et diverge fortement de celle observée aux États-Unis[90]. Depuis 2010, les prix des billets d'avion aux États-Unis sont restés relativement stables, n'ayant augmenté que de 15 % entre 2010 et 2026. Au Canada, le portrait est tout autre, alors que les voyageurs canadiens ont dû absorber une hausse de 71 % des tarifs aériens au cours de la même période (Graphique 23).

Graphique 23 : Évolution des tarifs aériens de passagers

Canada et États-Unis, 2010 à 2026, en indice janvier 2010 = 100



Sources : Macrobond, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Par ailleurs, les voyages de courtes distances en avion ne sont pas porteurs d'économies de temps. Sur des distances de 300 km à 800 km l'avion procure peu d'avantages en temps lorsque l'ensemble des étapes du voyage sont prises en compte, telles que l'accès à l'aéroport, l'enregistrement, la sécurité et l'embarquement. Les vols à l'intérieur du corridor pourraient donc s'avérer moins efficaces que le train à grande vitesse.

En offrant une alternative au transport aérien dans le corridor Québec–Toronto, le TGV augmentera la concurrence entre les modes de transport, ce qui pourrait contribuer à faire diminuer les coûts, tout en stimulant les améliorations de la qualité et l'innovation.

Les coûts croissants de l'automobile, du train conventionnel et de l'avion convergent vers un même constat : le corridor ne dispose pas d'une option interurbaine à la fois rapide, fiable, fréquente et concurrentielle. L'automobile domine les déplacements, mais expose les voyageurs à la congestion et à des coûts d'usage en hausse. Cette congestion affecte également le transport de marchandises par camion, dont la fluidité dépend directement de la capacité du réseau routier. Le train conventionnel demeure quant à lui limité par le partage des voies avec le fret, tandis que l'avion combine des tarifs élevés et un avantage de temps réduit sur plusieurs liaisons lorsque l'ensemble du parcours est pris en compte. Alto ne répond donc pas à la faiblesse d'un seul mode : il ajoute une capacité structurante à un système dont les principales composantes, tant pour le transport des personnes que des marchandises, sont sous pression.

Le coût de l'inaction

Le scénario de statu quo

La construction d'un réseau ferroviaire à grande vitesse exige des investissements importants. Or, l'absence du TGV ne signifie pas pour autant l'absence d'investissements pour les gouvernements, elle implique plutôt une trajectoire d'investissement différente. La population du corridor devant augmenter de trois millions de personnes entre 2025 et 2050, la demande de mobilité dans le corridor Québec–Toronto progressera dans les prochaines décennies, et ce, indépendamment de la construction du TGV.

Le scénario de statu quo ne correspond donc pas au maintien du système dans son état actuel. Il désigne plutôt la trajectoire de développement du système de transport qui devra être empruntée si le TGV n'est pas construit, dans laquelle la population, l'activité économique et la demande de mobilité continuent de croître, tandis que les gouvernements doivent entretenir et accroître les réseaux de transport existants pour répondre à cette demande. Sans une nouvelle infrastructure structurante comme le TGV, la demande supplémentaire de mobilité devra être absorbée par les modes de transport existants.

Les projections de déplacements dans le corridor Québec–Toronto peuvent dès lors offrir une appréciation des pressions croissantes auxquelles seront confrontées les infrastructures de transport. Selon les estimations préliminaires d'Alto, environ 80 millions de déplacements interurbains sont actuellement effectués chaque année entre les villes qui seraient desservies par le réseau, et ce nombre

[90] *L'Europe a été exclue de la comparaison, en raison de l'impact important sur les prix du transport aérien de la crise énergétique en Europe à la suite de la guerre en Ukraine. Bien qu'également touchés, le Canada et les États-Unis n'ont pas subi d'impacts aussi importants.*

pourrait atteindre 115 millions d'ici 2059. Cette hausse de 35 millions de déplacements accentuerait ainsi la pression sur les réseaux existants, se traduisant par une dégradation des temps de parcours et par de nouveaux besoins d'élargissement ou de modernisation.

Une part importante de cette pression s'exercerait sur le réseau routier. Selon les estimations d'Alto, 6,8 millions d'embarquements à bord du TGV proviendraient, d'ici 2055, de voyageurs qui auraient autrement utilisé l'automobile. Sans TGV, ces déplacements demeureraient sur le réseau routier du corridor, et s'ajouteraient ainsi aux pressions déjà observées. En Ontario, les projections gouvernementales indiquent que sans nouvelles interventions, les temps de parcours sur plusieurs autoroutes reliant les grands pôles augmenteraient substantiellement d'ici 2051[91]. Cette croissance anticipée sur les réseaux existants contribue à expliquer les projets d'élargissement et de nouveaux corridors prévus dans la planification à long terme du gouvernement[92].

– La planification à long terme de l'Ontario prévoit déjà plusieurs réponses à cette situation, dont l'élargissement des autoroutes 401, 400, 403 et 404 et de la QEW, de même que la construction de nouveaux corridors comme l'autoroute 413, le Bradford Bypass et une nouvelle autoroute 7 entre Kitchener et Guelph[93].
– Au Québec, l'autoroute 20 entre Sainte-Julie et Belœil fait l'objet d'interventions comprenant une voie réservée de 13 kilomètres, le prolongement d'une voie de circulation sur 4 kilomètres et l'ajout d'une troisième voie sur le pont Arthur-Branchaud. Un projet d'élargissement de l'autoroute 30 entre Brossard et Boucherville prévoit quant à lui, lorsqu'il pourra reprendre, une troisième voie dans chaque direction destinée au transport collectif et au covoiturage. Parallèlement, la phase III du prolongement de l'autoroute 35, terminée en septembre 2025, a ajouté 8,9 km de nouvelle autoroute à deux voies par direction sur chaussées séparées.

Ces interventions montrent que le scénario sans Alto exigerait lui aussi des investissements majeurs pour ajouter progressivement de la capacité aux réseaux existants, sans pour autant offrir les mêmes gains de temps, de fiabilité et d'intégration des marchés. L'ajout de capacité routière comporte une limite bien documentée, soit qu'une partie de la capacité nouvellement créée peut générer de nouveaux déplacements. Les travaux de Duranton et Turner montrent que, dans les villes américaines étudiées, la hausse des kilomètres-voies autoroutiers s'est accompagnée à long terme d'une hausse comparable des véhicules-kilomètres parcourus. Cette demande induite ne signifie pas que l'élargissement des routes est inutile, mais que l'ajout de voies ne garantit pas à lui seul une réduction durable de la congestion[94]. Le défi ne consiste donc pas uniquement à ajouter de la capacité à chacun des réseaux existants, mais à apporter une réponse collective à l'échelle du système de transport, capable d'absorber la croissance des déplacements tout en proposant une véritable alternative à l'automobile.

Ainsi, bien que les solutions supplémentaires puissent accroître la capacité, elles ne réduisent pas la distance économique entre les principaux marchés du corridor au même titre qu'un réseau ferroviaire à grande vitesse. L'arbitrage ne porte donc pas uniquement sur le nombre de déplacements pouvant être absorbés, mais également sur les gains de temps, l'élargissement des marchés accessibles et le degré d'intégration économique que chaque investissement permet de générer.

Au-delà des dépenses d'infrastructure, le statu quo comporte un coût d'opportunité croissant. Comme la population progressera plus rapidement que la capacité des réseaux, la congestion et les temps de déplacement risquent de s'accentuer. Cette dégradation réduira le temps disponible pour les activités productives et limitera les interactions entre les entreprises, les travailleurs et les institutions du corridor. Le coût de l'inaction correspond donc aussi aux échanges, aux gains de productivité et aux possibilités d'intégration économique auxquels le corridor renoncerait.

Enfin, l'empreinte carbone doit aussi être mise en perspective, puisque le TGV d'Alto serait 100 % électrifié, bien que sa construction et ses infrastructures génèrent des émissions de carbone intrinsèques. Son exploitation générerait donc nettement moins d'émissions par passager-kilomètre que des modes de transport concurrents comme l'avion et la voiture. Par exemple, selon les facteurs d'émissions du Royaume-Uni, un déplacement en vol domestique génère environ 61 fois plus d'émissions par passager-kilomètre qu'un déplacement en Eurostar, tandis qu'une voiture à essence occupée par une seule personne en génère environ 42 fois

[91] *Ministère du Transport de l'Ontario (2021).*
[92] *Gouvernement de l'Ontario, 2022*
[93] *Ibid.*
[94] *Duranton et Turner. (2011).*

plus[95]. Alto s'inscrit dans cette logique. Cet écart devrait se réduire au fil du temps dans le scénario de statu quo, puisque l'électrification graduelle du parc automobile réduirait les émissions liées aux déplacements routiers. Cette transition serait néanmoins graduelle, compte tenu du temps nécessaire au renouvellement du parc, et laisserait le transport aérien court-courrier largement inchangé, celui-ci demeurant difficile à décarboner à moyen terme. Les véhicules électriques ne régleraient pas non plus la congestion.

L'enjeu ne se limite toutefois pas aux gaz à effet de serre. La combustion de carburants fossiles dans le transport génère également des polluants atmosphériques, notamment des oxydes d'azote, du monoxyde de carbone, des composés organiques volatils et des particules fines[96]. Le scénario sans TGV n'est donc pas neutre sur le plan des émissions. Les déplacements supplémentaires devront être absorbés par différents modes dont les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques varient fortement. Le choix de l'infrastructure influence ainsi non seulement la capacité future du corridor, mais également son empreinte environnementale.

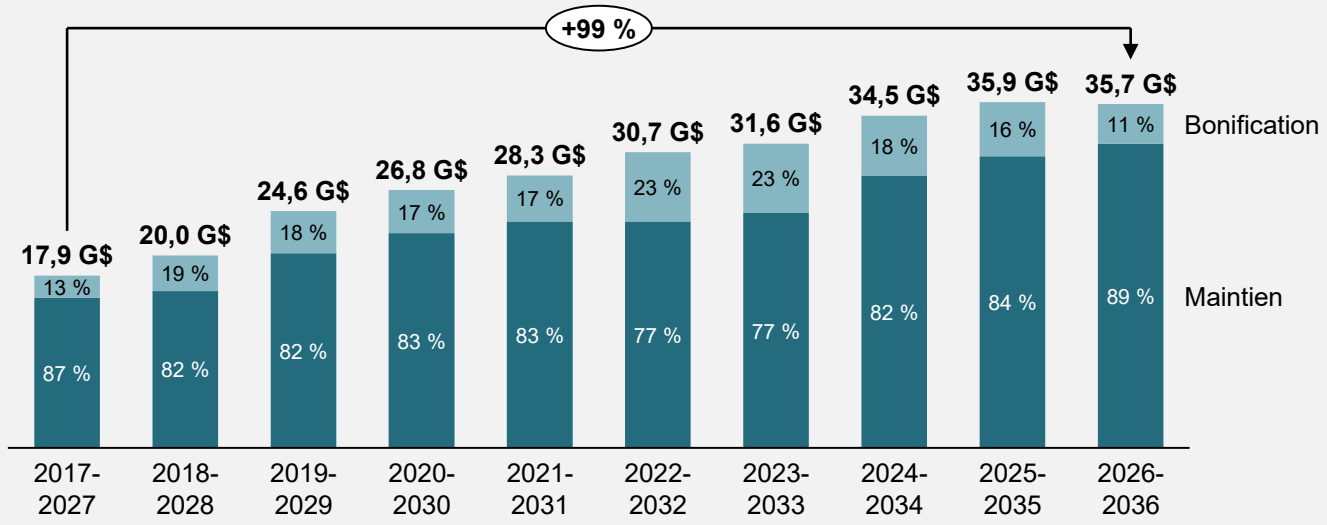
Pressions croissantes sur les infrastructures : impacts sur les finances publiques

Cette pression sur la capacité du réseau se traduit directement en besoins de financement pour les gouvernements, puisque la croissance des déplacements sur le corridor Québec–Toronto leur imposera de consacrer des ressources financières supplémentaires à l'entretien, à la modernisation et à l'expansion des infrastructures existantes. Cette pression financière touchera d'abord et avant tout le réseau routier, puisque l'automobile constitue de loin le mode de transport privilégié le long du corridor Québec–Toronto. Les investissements routiers supplémentaires seront donc importants au cours des prochaines décennies pour répondre à la demande, et s'ajouteront aux investissements déjà prévus.

– Par exemple, l'Ontario prévoit déjà investir 27,4 G$ sur dix ans pour construire et élargir ses routes et autoroutes[97].

– Au Québec, le Plan québécois des infrastructures (PQI) 2026-2036 prévoit 35,7 G$ pour le réseau routier, dont 31,6 G$ pour le maintien du parc et 4,1 G$ pour sa bonification[98].

Graphique 24 : Évolution des investissements dans le réseau routier au Québec
Québec, 2017-2027 à 2026-2036, en G$



Sources : Gouvernement du Québec, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

[95] *Department for Energy Security and Net Zero (2026)*
[96] *Environnement et Changement climatique Canada (2026).*
[97] *Budget de l'Ontario (2024).*
[98] *Gouvernement du Québec.*

Ces sommes sont déjà inscrites dans les plans gouvernementaux et ne constituent donc pas des dépenses qui seraient automatiquement évitées grâce à Alto. Elles illustrent néanmoins l'ampleur des besoins auxquels les gouvernements doivent déjà répondre pour maintenir et bonifier les réseaux existants. Le gouvernement du Québec a d'ailleurs augmenté à plusieurs reprises les investissements prévus dans le réseau routier, lesquels ont doublé dans les dix dernières années (Graphique 24). Cette tendance ne devrait pas s'inverser. Au contraire, dans un contexte où 44 % de la valeur de remplacement des infrastructures du réseau routier au Québec correspond à des actifs en mauvais ou très mauvais état, des investissements supplémentaires sont à prévoir.

À plus long terme, dans le scénario de statu quo où aucune nouvelle infrastructure de transport structurante n'est construite, les investissements en infrastructures de transport du Québec et de l'Ontario combinés devraient dépasser 50 G$ par année d'ici 2050, soit plus du double de leur niveau de 2025. Les gouvernements du corridor feront donc face à une pression financière croissante pour entretenir et accroître leurs réseaux de transport. La question est ainsi moins de savoir s'il faut investir que de déterminer quels investissements procureront la plus grande valeur au regard de la croissance des déplacements qu'ils doivent absorber.

Le scénario du statu quo implique donc que d'importantes ressources financières des gouvernements du Québec et de l'Ontario devront être mobilisées pour l'entretien et la bonification des infrastructures de transport, avec au premier chef celles du réseau routier. Il s'agit de sommes qui ne pourront donc pas être allouées pour répondre aux besoins des autres infrastructures publiques comme les écoles et les hôpitaux. Il y a donc également un coût d'opportunité budgétaire pour les investissements en infrastructures publiques de ne pas construire le TGV.

Arbitrages agricoles et d'occupation du sol

Le coût du statu quo ne se limite pas aux choix financiers et économiques; il comporte également une dimension territoriale. Qu'il s'agisse d'élargir des infrastructures existantes ou d'en construire de nouvelles, l'ajout de capacité nécessite des emprises supplémentaires et crée des arbitrages en matière d'occupation du sol. L'analyse doit donc comparer les effets territoriaux d'Alto à ceux des autres infrastructures qui seraient requises pour répondre à la même croissance de la mobilité.

Dans ce contexte, une nouvelle ligne ferroviaire peut entraîner la fragmentation ou la perte de terres agricoles, ainsi que modifier l'accès aux champs. Il va sans dire que ces effets doivent être pris en compte dans la conception du tracé d'Alto. Ils doivent toutefois être comparés à ceux des alternatives en l'absence du TGV, nommément la construction de nouvelles infrastructures de transport et l'expansion de celles actuelles, qui seraient nécessaires pour absorber la croissance des déplacements.

- À titre illustratif, une estimation exploratoire réalisée par Aviseo Conseil pour l'autoroute 20 entre Longueuil et Lévis suggère qu'un élargissement pourrait mobiliser quelques centaines d'hectares supplémentaires en milieu agricole.
- Cet exercice constitue uniquement un ordre de grandeur. Un élargissement autoroutier n'est pas directement comparable à la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire, mais les deux options peuvent entraîner des impacts sur le territoire agricole.

L'impact d'une infrastructure ne dépend par ailleurs pas uniquement de la superficie directement occupée. La manière dont elle s'insère dans le territoire peut également affecter la fonctionnalité des exploitations. À cet égard, l'expérience française fournit certains enseignements sur les mesures permettant d'en limiter les effets.

- Dans le cas de la LGV Bretagne–Pays de la Loire, près de 90 % des territoires traversés étaient à vocation agricole et environ 50 000 hectares ont fait l'objet d'opérations d'aménagement foncier destinées à réorganiser les parcelles autour de la nouvelle infrastructure[99].

Le retour d'expérience montre que la réorganisation des parcelles peut contribuer à limiter certaines perturbations. Huit agriculteurs sur dix interrogés jugeaient positivement la redistribution parcellaire. Des préoccupations subsistaient néanmoins quant à certains travaux connexes[100]. Ces résultats montrent que l'enjeu agricole ne se limite pas à la superficie directement occupée. Le choix du tracé, la réorganisation des parcelles, le maintien des accès et

[99] *Observatoire de la LGV Bretagne–Pays de la Loire, 2023*

[100] *Observatoire de la LGV Bretagne–Pays de la Loire, 2023*

l'implication des producteurs peuvent contribuer à réduire les perturbations pour les exploitations.

Dans cette perspective, l'impact agricole d'Alto doit être évalué non seulement en fonction de son emprise propre, mais aussi par rapport aux autres façons de répondre aux besoins futurs de mobilité, que ce soit au moyen de nouvelles infrastructures ou de leviers susceptibles de modérer la croissance de la demande, comme le télétravail, un aménagement du territoire plus dense ou un transfert vers les modes existants.

Alto pourrait également limiter son empreinte sur les terres agricoles en longeant, dans la mesure du possible, les corridors de transport existants plutôt qu'en ouvrant de nouveaux tracés.



Transformer les gains de temps en valeur économique

En réduisant de moitié les temps de déplacement sur les principaux axes du corridor, Alto transformera la mobilité entre les villes qui le composent. Cette diminution des temps de parcours modifiera les comportements de déplacement en favorisant le transfert de voyageurs vers le train, tout en générant une demande supplémentaire attribuable à de nouveaux déplacements devenus plus rapides et plus accessibles. En rapprochant ainsi les entreprises, les travailleurs, les institutions et les marchés, Alto produira des effets d'agglomération, c'est-à-dire des gains de productivité découlant d'une plus grande proximité entre les acteurs économiques.

Réduire le coût de la distance

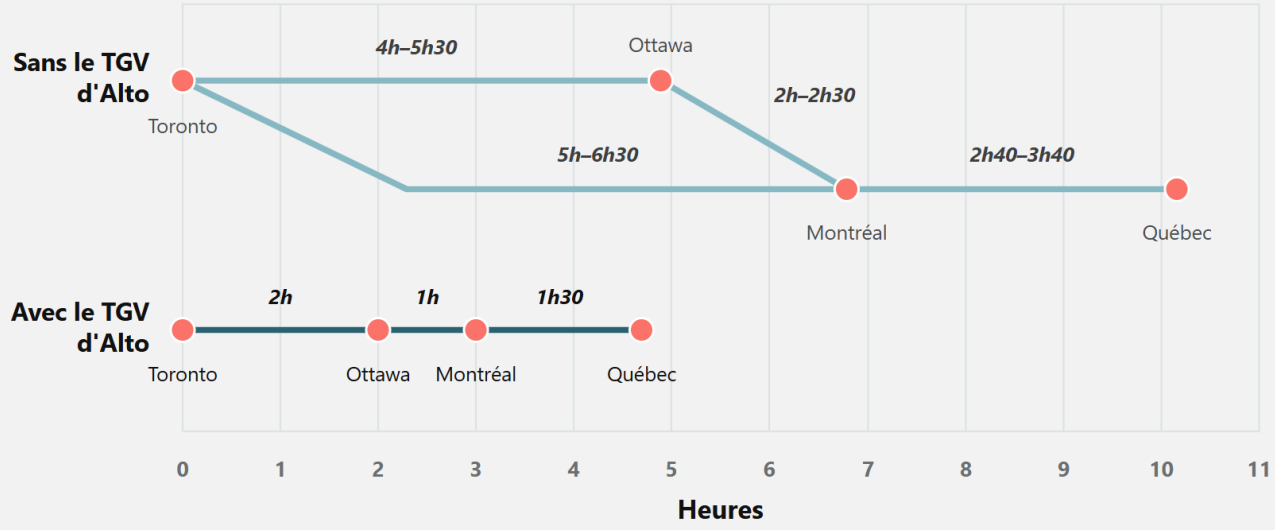
La distance économique correspond au temps, au coût et aux efforts nécessaires pour relier deux marchés. En réduisant les temps de parcours entre les villes du corridor, le projet de TGV d'Alto peut rapprocher économiquement des marchés qui demeurent éloignés géographiquement. Les gains de temps seraient particulièrement importants sur plusieurs trajets du corridor (Graphique 25).

– Entre Toronto et Montréal, le temps de parcours diminuerait de près de moitié par rapport à la voiture, passant de 5 h 30 à environ 3 h, soit un gain de près de 2 h 30.

– Entre Montréal et Québec, il passerait d'environ 3 h à 1 h 30.

Ces gains de temps ont une valeur économique puisqu'ils permettent aux voyageurs de consacrer davantage de temps au travail, aux loisirs ou à d'autres activités. Sur les 60 premières années d'exploitation, la valeur actualisée des gains de temps est estimée à 38,4 G$ selon Alto. Il s'agit d'une valeur économique attribuée au temps économisé et non d'une économie monétaire directement encaissée par les voyageurs.

Graphique 25 : Économie de temps du TGV
Pour illustration

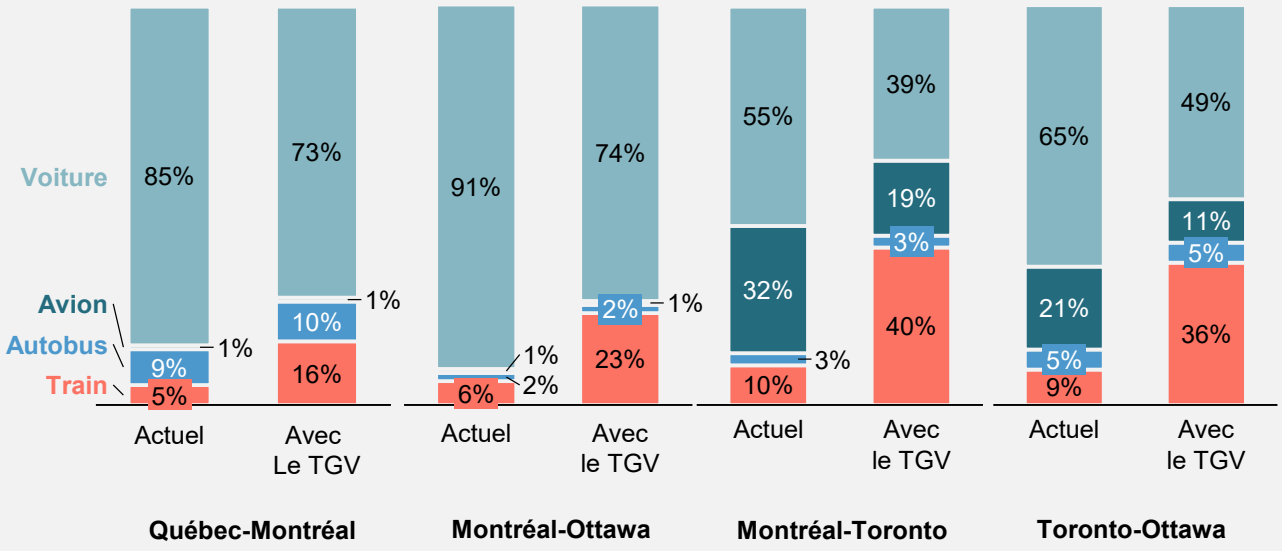


Sources : Alto, Analyse Aviseo Conseil, 2026

Un service plus rapide ne suffit pas à lui seul à réduire le coût de la distance si son prix limite fortement le nombre de personnes qui peuvent l'utiliser. Pour Alto, la valeur économique du projet dépendra donc autant de sa performance que de son accessibilité financière. Ce potentiel de gain de temps se traduit en utilisation attendue du réseau à travers deux mécanismes, soit le changement modal et la demande induite[101]. Selon Alto, le nombre de passagers atteindra 24 millions en 2055.

Le changement modal constitue le principal moteur de l'achalandage du TGV, représentant 80 % des trajets prévus. En réduisant les temps de parcours et en offrant un service plus fiable, Alto augmentera la concurrence dans les modes de transport le long du corridor et modifiera par conséquent la répartition des déplacements entre la voiture, l'avion, le train conventionnel et le train à grande vitesse. Selon les prévisions d'achalandage, Alto estime que la part modale du train sera de trois à quatre fois plus élevée le long du corridor par rapport à la situation actuelle (Graphique 26). Ce transfert modal dépendra néanmoins du coût relatif des options, de la fréquence du service, de l'accessibilité des gares et du temps total de déplacement. La hausse de la concurrence bénéficiera aux usagers. À cet égard, les expériences internationales montrent par exemple que les transporteurs aériens peuvent ajuster leur offre et leurs prix lorsque le TGV devient une alternative suffisamment rapide et attractive[102].

Graphique 26 : Part modale selon les trajets le long du corridor du TGV
Canada



Source : Alto.

[101] *Le concept de demande induite désigne le trafic supplémentaire généré par une amélioration de l'offre de transport, distinct du trafic simplement détourné d'un autre mode.*

[102] *Zhang et al., 2019*

La baisse du coût généralisé des déplacements ne ferait toutefois pas que transférer des voyageurs depuis les modes existants. Elle générera également une demande induite, qui découle des nouveaux déplacements qui n'auraient autrement pas eu lieu sans l'offre bonifiée de transport entre deux destinations. En effet, les voyageurs attribuent une valeur monétaire au confort et au temps consacré dans le transport entre deux destinations. Si le temps de trajet diminue, cela incite ces derniers à effectuer des voyages qu'ils n'auraient pas envisagés en l'absence d'une infrastructure de transport plus rapide. Les interactions additionnelles qui résultent de cette demande induite constituent une source importante de création de valeur économique.

– En Italie, une diminution de 1 % du temps de transport à la suite de la mise en service du TGV a été associée à une hausse de la demande de 1,5 % à 2,1 %, confirmant la présence d'un effet de demande induite[103].

Pour réduire le coût global de la distance, c'est toutefois l'ensemble du déplacement entre deux destinations qui compte. Un train très rapide crée moins de valeur si l'accès aux gares est difficile, les fréquences sont faibles, les correspondances ajoutent beaucoup de temps ou les tarifs sont trop élevés. Réduire le coût de la distance signifie donc offrir une accessibilité porte-à-porte rapide, fiable et suffisamment abordable afin de mettre en place les incitatifs nécessaires pour une modification pérenne des comportements de déplacement.

Effets d'agglomération, densité économique et portée des marchés

Les effets d'agglomération sont les bénéfices économiques qui découlent d'une plus grande proximité entre les entreprises et les individus. Ils génèrent des gains de productivité qui s'ajoutent aux bénéfices directs des usagers. Trois mécanismes expliquent les économies d'agglomération :

– Le premier est le **partage de ressources spécialisées**. Une densité économique accrue donne aux entreprises accès à un bassin plus large de fournisseurs, de services intermédiaires, d'infrastructures et de clients, ce qui soutient la spécialisation et réduit certains coûts de production[104].

– Le second relève du **marché du travail**. Une meilleure accessibilité élargit les bassins d'emploi accessibles aux entreprises comme aux travailleurs et peut améliorer la correspondance entre les compétences offertes et les besoins des employeurs[105]. Ce mécanisme relève de la productivité dans la mesure où il améliore la qualité des appariements, et non seulement la quantité de travail disponible[106].

– Le dernier est la **diffusion des connaissances**. Les interactions plus fréquentes entre entreprises, travailleurs spécialisés, établissements d'enseignement et centres de recherche facilitent la circulation du savoir et l'apprentissage[107].

L'agglomération des acteurs économiques est donc le mécanisme par lequel la réduction de la distance économique produit des gains à long terme. En rapprochant les entreprises, les universités et les centres de recherche, elle favorise leur collaboration, qui à son tour stimule la R&D, soutient l'innovation et permet l'émergence et la croissance de nouvelles industries.

La généralisation des technologies de communication n'a pas diminué la portée des effets d'agglomération. Les outils numériques permettent certes de collaborer à distance, mais la proximité physique est difficilement substituable. Bill Gates, cofondateur de Microsoft, n'estime-t-il pas qu'une mesure importante du succès consiste à développer de nouvelles amitiés et à approfondir les anciennes[108]? Les villes favorisent les échanges informels, le partage rapide d'idées et la création de réseaux professionnels qui stimulent l'innovation. Les rencontres fortuites, les discussions spontanées et la mobilité de la main-d'œuvre qualifiée contribuent à diffuser les connaissances plus efficacement que les plateformes virtuelles.

De plus, plusieurs activités reposent sur des interactions complexes qui bénéficient d'un contact direct, particulièrement dans les secteurs du savoir, de la recherche, des services professionnels et de la haute technologie. Les entreprises continuent ainsi de se regrouper dans des pôles économiques où

[103] *Cascetta, Coppola et Velardi (2013)*

[104] *Graham (2007), Combes et Lafourcade (2012), Chèze et Nègre (2016).*

[105] *Rice et al. (2006), Legaspi et al. (2015).*

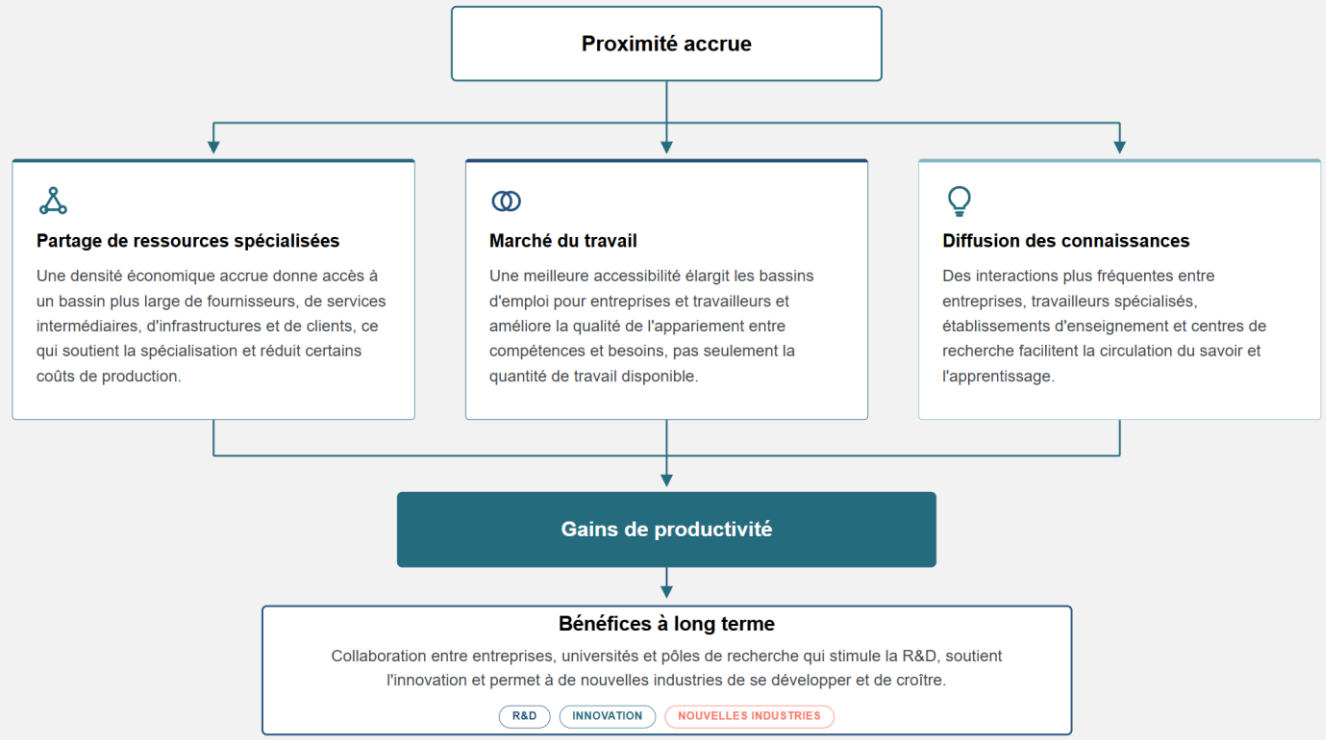
[106] *Graham et Melo (2011), Ahlfeldt et Feddersen (2018), Bottasso et al. (2023).*

[107] *Wetwitto et Kato (2017), Wang et Cai (2020), Bhatt et Kato (2021), Sun et al. (2021).*

[108] *Inc. "Bill Gates Says He Now Asks Himself 1 Crucial Question He Would Not Have Asked in His Microsoft Days".*

elles peuvent accéder à un bassin de talents, à des fournisseurs spécialisés et à des partenaires stratégiques. Les outils de télécommunication complètent donc les agglomérations plutôt qu'ils ne les remplacent, en élargissant leur portée sans éliminer les avantages de la proximité.

Graphique 27 : Schématisation des effets d'agglomération
Pour illustration



Source : Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Les études portant directement sur le train à grande vitesse montrent que ce type d'infrastructure a des effets d'agglomération positifs. Il augmente notamment le potentiel de marché des territoires desservis, accroît la densité économique, élargit les bassins de main-d'œuvre accessibles et facilite les interactions interurbaines[109].

- La ligne Cologne-Francfort constitue l'un des cas les plus utilisés pour identifier cet effet. L'amélioration du potentiel de marché liée au train à grande vitesse a été associée à une hausse du PIB et de la productivité.
- Les études chinoises recensées vont dans le même sens. La Banque mondiale constate notamment que la productivité augmente avec l'accès aux marchés : un doublement de l'activité économique accessible depuis un territoire est associé à une hausse d'environ 10 % de la productivité par travailleur[110].

Ces résultats démontrent que l'accès au marché est un canal mesurable entre le TGV et la performance économique de sa région. Ils montrent aussi que l'ampleur des effets dépend du contexte étudié.

La valeur d'un réseau peut augmenter lorsque davantage de villes et de connexions deviennent accessibles à travers celui-ci. Une liaison Montréal–Ottawa, par exemple, crée une connexion entre deux marchés, mais lorsqu'elle s'insère dans un réseau

[109] *Ahlfeldt et Feddersen (2018); Wetwitto et Kato (2017); Kim et Yi (2019); Bottasso et al. (2023).*

[110] *Banque Mondiale (2014).*

reliant également Québec, Trois-Rivières, Laval, Peterborough et Toronto, elle ouvre un ensemble beaucoup plus large de déplacements et de relations possibles.

La littérature montre que les retombées économiques de la grande vitesse dépendent d'ailleurs davantage de l'amélioration de l'accessibilité et de la connectivité du réseau que de la simple présence d'une gare. Une ville bien reliée à plusieurs autres marchés peut bénéficier d'un éventail d'opportunités beaucoup plus large qu'une ville disposant d'une liaison isolée[111].

Pour Alto, cela signifie que la valeur économique du projet pourrait croître à mesure que les différents segments sont reliés entre eux. Le réseau complet peut offrir davantage que la somme de chacune de ses liaisons, parce qu'une même infrastructure permet progressivement davantage de combinaisons entre origines, destinations, entreprises et travailleurs.



[111] *Jiao et al. (2020); Ahlfeldt et Feddersen (2018)*

Un moteur de prospérité à long terme

Dans un contexte de vieillissement de la population et où le Canada accuse un retard persistant en matière de productivité par rapport à ses pairs, la croissance économique future dépendra davantage de la capacité à créer plus de valeur avec les ressources, les talents et les entreprises déjà présents. C'est pourquoi le TGV d'Alto représente un projet structurant pour le Canada. En réduisant la distance économique entre les principaux pôles du corridor, le projet renforcera la productivité, élargira l'accès aux marchés, et créera de nouvelles opportunités de développement pour les villes et régions qui y sont connectées. Ainsi, le projet s'inscrit en adéquation avec les défis économiques de long terme auxquels est confronté le Canada.

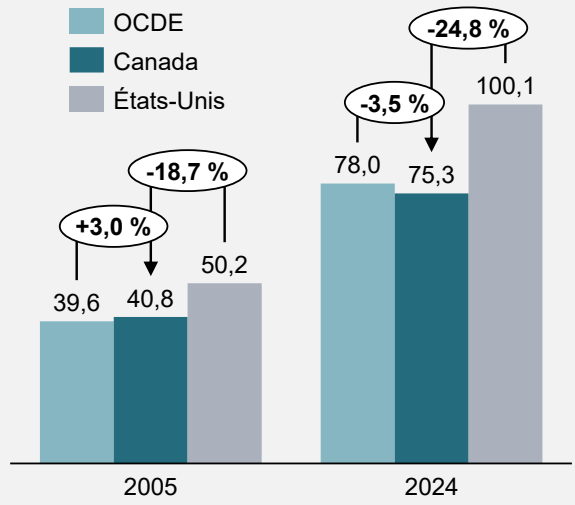
L'impératif de productivité du Canada

Le Canada accuse depuis plusieurs décennies un retard de productivité par rapport aux principales économies avancées, retard qui s'est accentué au fil du temps. En 1995, la productivité du travail y était déjà inférieure de 16,5 % à celle des États-Unis[112]. Or, malgré une croissance de la productivité de 1,9 % par année en moyenne entre 1996 et 2005[113], l'écart avec les États-Unis s'est tout de même creusé pour atteindre 18,7 %. À cette époque, le Canada demeurait néanmoins performant à l'international, sa productivité étant encore supérieure d'environ 3 % à la moyenne des pays de l'OCDE[114]. Depuis le début des années 2000, la situation s'est toutefois détériorée, alors que, de 2005 à 2025, la productivité canadienne n'a progressé que de 0,6 % par année en moyenne. Ce ralentissement a contribué à creuser davantage l'écart avec les États-Unis, qui a atteint 24,8 % en 2024. Plus préoccupant encore, la productivité du Canada se situe désormais 3,5 % sous la moyenne de l'OCDE (Graphique 28).

Ce retard s'explique notamment par la faiblesse de l'investissement productif au Canada. Comparativement aux États-Unis et à l'Union européenne, une part plus importante de l'investissement canadien a été dirigée vers l'immobilier résidentiel, tandis que les investissements en machines et matériel ainsi qu'en produits de propriété intellectuelle ont progressé plus modestement. La forte croissance démographique des dernières années a accentué les besoins en logements, mais elle n'explique qu'une partie de cette composition de l'investissement.

Or, ce sont précisément les investissements qui augmentent le capital disponible par travailleur, favorisent l'adoption de nouvelles technologies et soutiennent l'innovation qui jouent un rôle central dans la croissance de la productivité.

Graphique 28 : Productivité du travail
*Canada, États-Unis, OCDE; 2005, 2024; en $US en PPP**



*PPP : Parité des pouvoirs d'achat
Source : OCDE, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Or, dans un contexte de vieillissement de la population, la prospérité économique dépend de plus en plus des gains de productivité, d'où l'importance pour les gouvernements d'investir dans des infrastructures stratégiques qui sont catalyseurs de gains de productivité. **Alto s'inscrit directement dans cet objectif.**

[112] *BDC (2024).*
[113] *Statistique Canada, Tableau 36-10-0206-01, 2026.*
[114] *OCDE, 2025.*

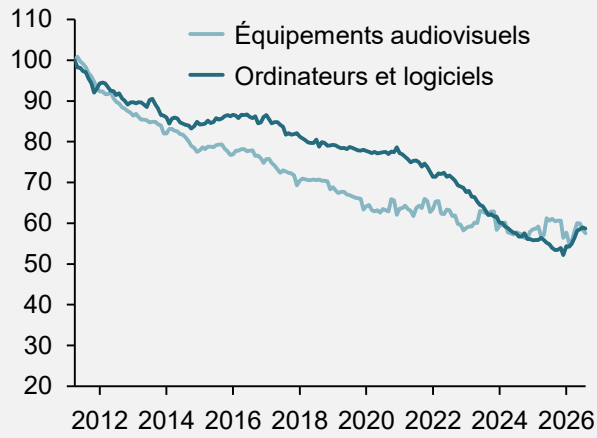
Le rehaussement de la productivité revêt une grande importance en raison de son lien direct avec le niveau de vie des individus. De manière générale, les gains de productivité sont l'un des principaux moteurs de l'amélioration du niveau de vie, puisque lorsqu'une entreprise, un travailleur ou une économie devient plus productif, cela signifie qu'elle crée davantage de valeur sans avoir à utiliser plus de ressources. Pour les travailleurs, les gains de productivité se traduisent notamment par des salaires plus élevés, puisque si un employé produit davantage de valeur en une heure de travail, son employeur a plus de marge pour offrir une meilleure rémunération. À long terme, c'est d'ailleurs la croissance de la productivité qui explique en grande partie l'augmentation des revenus dans les pays développés. Cette relation n'est toutefois pas automatique, puisque la mesure dans laquelle les gains de productivité se traduisent par des salaires plus élevés dépend de facteurs comme les conditions du marché du travail, le pouvoir de négociation des travailleurs et les politiques publiques. Ces gains peuvent donc être inégalement répartis entre les travailleurs, les secteurs et les régions.

Les gains de productivité contribuent aussi à réduire les coûts de production par le biais de l'innovation. Les entreprises peuvent alors offrir des produits et services de meilleure qualité ou à des prix plus abordables. Parmi ceux-ci, les ordinateurs et les équipements audiovisuels, comme les télévisions, en sont des exemples, leurs prix ayant chuté de plus de 40 % chacun dans les dernières années (Graphique 29). C'est pourquoi la productivité permet aux entreprises d'augmenter leur production et de mieux rémunérer leurs employés, sans avoir à augmenter leur prix de vente. La productivité permet donc une croissance dite non inflationniste. À l'échelle des citoyens, les bénéfices se traduisent par des salaires plus élevés, des biens plus abordables et davantage de possibilités d'emploi.

En somme, les gains de productivité ne sont pas qu'un concept économique abstrait : ils permettent aux gens de vivre mieux. Ils sont la façon la plus durable d'augmenter la prospérité collective sans devoir travailler davantage ou consommer plus de ressources, pourvu que les gains qui en découlent soient largement partagés.

Graphique 29 : Évolution des prix des produits électroniques

Canada, avril 2011 à août 2026, en indice avril 2011 = 100



Sources : Statistique Canada, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Pour les gouvernements, une économie plus productive génère davantage de richesse et de revenus fiscaux sans nécessairement augmenter les taux d'imposition. Cela permet de financer plus facilement les principales missions de l'État, comme la santé et l'éducation.

Graphique 30 : Schématisation des mécanismes des gains de productivité
Pour illustration



Source : Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Le rôle des infrastructures publiques

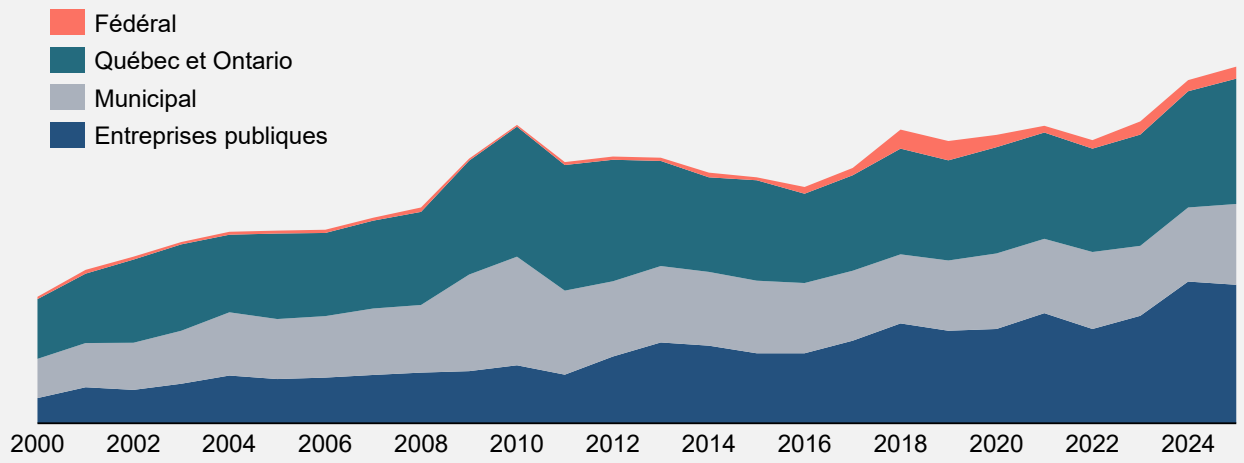
Les infrastructures publiques font partie de ce qui permet à l'économie de bien fonctionner. Les routes, les chemins de fer, les réseaux énergétiques, les hôpitaux, les écoles, les réseaux d'eau et les réseaux numériques permettent aux citoyens de se rendre au travail et d'accéder aux services. Elles permettent aussi aux entreprises de transporter leurs marchandises et de joindre leurs clients, et rendent les collectivités plus attrayantes pour y vivre, y investir et y croître. Ainsi, l'investissement dans ces infrastructures est un facteur déterminant de la croissance de la productivité et du niveau de vie. Les pays qui se dotent d'infrastructures publiques solides tendent en effet à être plus prospères et, à mesure qu'ils s'enrichissent, sont davantage en mesure de continuer à améliorer ces actifs. Ainsi, les gouvernements investissent pour améliorer la vie des citoyens, ce qui se traduit par un bien-être accru.

Les infrastructures qui renforcent la connectivité entre les principaux centres économiques comme le fera le TGV d'Alto sont donc des leviers stratégiques de développement. Au cours des dernières décennies, plusieurs économies avancées ont par conséquent investi massivement dans des infrastructures de transport structurantes afin de soutenir leur productivité et leur compétitivité. La grande vitesse ferroviaire en constitue un exemple probant, alors que bon nombre de pays à travers le monde se sont dotés de telles infrastructures.

Pour sa part, le gouvernement fédéral investit peu en infrastructures. Il le fait indirectement par certains transferts auprès des états fédérés, mais ses responsabilités constitutionnelles l'éloignent de la réalité des usines de traitement des eaux, des aqueducs, égouts, et autres routes. De ce fait, sur le territoire du Corridor, ce sont les gouvernements ontarien, québécois, et municipaux qui déploient les principales sommes (Graphique 31)[115].

[115] *Statistique Canada, Tableau 36-10-0608-01, 2026.*

Graphique 31 : Investissements en infrastructure dans le secteur public, par palier de gouvernement
Québec et Ontario, 2000-2025, en millions de dollars constants de 2017



Source : Statistique Canada, 2026.

Le gouvernement du Canada a évidemment réalisé certains investissements significatifs en infrastructure au fil des ans. Le tableau suivant en montre les principaux exemples (Tableau 3). Plus récemment, prenant conscience du défi que représente son retard de productivité, le gouvernement fédéral s'est donné de nouvelles orientations « *Spending less to invest more* »[116]. Cette approche vise à dégager une plus grande capacité financière pour des investissements productifs et structurants. Les investissements en capital constituent désormais une priorité canadienne et doivent soutenir la croissance économique à long terme, la productivité et la souveraineté économique du pays. Le TGV d'Alto s'inscrit dans cet objectif.

Tableau 3 : Exemples de projets d'infrastructures au Canada

Infrastructure	Année	Description
La Voie maritime du Saint-Laurent	**1959**	La Voie maritime relie les régions industrielles et agricoles de l'intérieur du continent aux marchés intérieurs et d'exportation. En 2022, le transport maritime sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent a soutenu 94 000 emplois au Canada et 12,6 milliards de dollars d'activité économique à l'échelle du pays.
Le pont de la Confédération	**1997**	Long de 13 km, le pont de la Confédération a transformé le lien entre l'Île-du-Prince-Édouard et le reste du Canada. Il a remplacé la dépendance aux horaires des traversiers par une liaison fixe, accessible toute l'année, générant des gains de prévisibilité et de fiabilité pour les individus et les entreprises Prince-Édouardiens.
L'agrandissement de l'oléoduc Trans Mountain	**2024**	Le projet a triplé la capacité de l'oléoduc, facilité l'accès des producteurs pétroliers canadiens aux marchés nationaux et internationaux, et contribué à réduire l'écart de prix entre le pétrole canadien et le pétrole américain. Cela s'est traduit par une hausse des revenus gouvernementaux.
Le pont international Gordie-Howe	**2026**	Le pont international Gordie-Howe est une nouvelle liaison routière directe entre l'autoroute 401 de l'Ontario et l'autoroute inter-États 75 du Michigan, le long de l'un des corridors commerciaux les plus achalandés d'Amérique du Nord. Le point de passage facilitera la circulation des personnes et des marchandises et renforcera à long terme les liens entre les collectivités du Canada et des États-Unis.

Source : Analyse Aviseo Conseil, 2026.

[116] *Gouvernement du Canada, Our plan : Building Canada strong, 2025.*

Mettre en valeur les forces économiques du corridor

Comme l'ont montré les précédents internationaux, c'est par le canal d'une meilleure accessibilité aux fournisseurs, aux clients, aux talents et aux connaissances que la grande vitesse ferroviaire améliore la productivité. Cette dynamique est particulièrement importante dans les activités à forte intensité de savoir où la création de valeur repose davantage sur les échanges d'expertise, la recherche, l'innovation et les interactions entre organisations que sur la seule proximité aux ressources naturelles et aux consommateurs. À cet effet, le corridor Québec–Toronto concentre une part importante des activités à forte intensité de savoir, qui représentent plus de 60 % de l'activité économique du corridor[117]. En particulier, l'axe Québec–Toronto regroupe plusieurs des principaux pôles d'innovation du pays, près de 20 universités totalisant environ 580 000 étudiants, dont plus de 100 000 aux cycles supérieurs[118], ainsi que plus de 4,5 G$ en dépenses annuelles de recherche universitaire[119]. En 2023, plus de 140 000 étudiants ont obtenu un diplôme d'une université du corridor, dont près d'un sur quatre (23 %) dans un domaine des sciences, technologies, ingénierie et mathématiques (STIM), contribuant au bassin de talents hautement qualifiés s'y situant[120].

Le corridor concentre également une part importante des capacités canadiennes en recherche. En 2025, à eux seuls, le Québec et l'Ontario ont reçu près de 80 % du financement accordé en vertu du programme des Chaires de recherche du Canada, pour un total de 118,4 M$, dont près des trois quarts ont été attribués à des universités situées le long du corridor Alto[121]. Les entreprises y jouent également un rôle central, représentant plus de la moitié du financement et près des deux tiers de l'exécution des activités de recherche et développement tant au Québec qu'en Ontario[122].

Ensemble, les universités, entreprises et institutions de recherche du corridor Québec–Toronto constituent l'un des principaux bassins canadiens de formation, de recherche appliquée, de transfert technologique et de commercialisation d'innovations.

Malgré cette concentration d'actifs économiques, les différents pôles du corridor ne fonctionnent pas encore comme un marché pleinement intégré. Les entreprises, les travailleurs, les universités et les institutions sont répartis entre plusieurs centres urbains dont les complémentarités demeurent limitées par les temps de déplacement. Les gains potentiels associés à une meilleure connectivité reposent donc moins sur la création de nouveaux actifs que sur une meilleure mobilisation de ceux qui sont déjà présents sur le territoire.

Les industries stratégiques du corridor

Cette dynamique est particulièrement importante dans plusieurs secteurs stratégiques du corridor, notamment dans ceux des sciences de la vie et des technologies de la santé (SVTS), de la finance et des assurances, des technologies de l'information et de la communication (TIC) et de la fabrication avancée.

Dans chacun de ces secteurs, la création de valeur dépend fortement de la capacité des entreprises, des travailleurs et des institutions à collaborer, à échanger de l'information, à créer des liens de confiance et à accéder aisément à des expertises spécialisées. Une meilleure connectivité renforcera ainsi les complémentarités déjà présentes au sein de la principale région économique du pays, et agira comme un vecteur d'amélioration de la productivité.

Sciences de la vie et technologies de la santé

Le corridor Québec–Toronto traverse plusieurs des plus importants pôles des SVTS du pays. On y trouve notamment d'importantes capacités de recherche universitaire, des centres d'innovation, des entreprises biopharmaceutiques et des pôles spécialisés en intelligence artificielle appliquée à la santé.

À Québec, les SVTS constituent un moteur important de l'économie du savoir avec 121 entreprises, plus de 9 200 emplois, ainsi que 84 centres de recherche et développement (R-D), chaires et laboratoires de recherche. Cet écosystème s'appuie sur des expertises reconnues en biopharmaceutique, technologies médicales, nutraceutiques et cosméceutiques, ainsi

[117] *Compilation des auteurs.*
[118] *Statistique Canada, Tableau 37-10-0277-01, 2025.*
[119] *Research Infosource, 2025.*
[120] *Statistique Canada, Tableau 37-10-0278-01, 2025.*
[121] *Chaires de recherche du Canada, 2025.*
[122] *Statistique Canada, Tableau 27-10-0273-01, 2025.*

que sur la présence d'établissements de recherche et de soins de premier plan[123].

Le Grand Montréal, qui regroupe près de 85 % de l'écosystème québécois des SVTS, s'articule autour de plusieurs pôles complémentaires, dont le centre-ville, l'Ouest-de-l'île, Saint-Laurent et Laval. Coordonné notamment par Montréal InVivo, cet écosystème concentre des universités, des centres hospitaliers universitaires, des instituts de recherche et des entreprises majeures, dont Moderna, Merck, Pfizer et Biodextris[124]. L'écosystème est également renforcé par la présence du Mila, chef de file mondial en intelligence artificielle, dont les applications en santé contribuent notamment à la découverte de médicaments, à la médecine de précision et à l'amélioration des diagnostics.

Plus à l'ouest, la région de Toronto constitue aussi l'un des plus importants pôles de SVTS en Amérique du Nord, avec plus de 1 400 entreprises actives dans le secteur. Elle abrite notamment le MaRS Discovery District, l'un des plus importants carrefours d'innovation en santé au Canada, qui favorise les collaborations entre chercheurs, entreprises, investisseurs et établissements de santé[125]. Cette concentration d'acteurs, de talents et de capitaux fait de Toronto un centre majeur d'innovation et de commercialisation.

Bien qu'actuellement moins bien positionnées en SVTS, les villes intermédiaires du corridor peuvent également jouer un rôle complémentaire[126]. À titre d'exemple, Trois-Rivières pourrait tirer parti de son expertise dans la fabrication des produits chimiques et de machines, qui représente environ 12 % du PIB de son industrie manufacturière, pour soutenir certaines activités liées à la production de produits pharmaceutiques, de dispositifs médicaux ou d'équipements spécialisés[127].

En rapprochant ces acteurs, le projet Alto pourrait faciliter la constitution d'équipes de recherche interurbaines, la réalisation d'essais cliniques dans plusieurs centres hospitaliers, le développement conjoint de nouvelles technologies médicales ainsi que leur commercialisation et leur fabrication à plus grande échelle. Dans un secteur où la valeur repose avant tout sur le savoir, la recherche et l'innovation, cette intensification des échanges se traduirait directement par des gains de productivité.

Finance et assurances

Le corridor Alto relie plusieurs des principaux centres décisionnels et financiers du pays. Toronto accueille cinq des six plus grandes institutions bancaires du Canada[128] et emploie près de 8 % de sa main-d'œuvre dans les secteurs de la finance et des assurances[129]. Ottawa abrite la Banque du Canada, tandis que Montréal accueille d'importants sièges sociaux, centres administratifs, technologiques et opérationnels des grandes banques et compagnies d'assurance canadiennes. Le centre-ville de Montréal constitue également le principal pôle d'affaires et de direction du Mouvement Desjardins. La région de Québec compte quant à elle une concentration importante de sièges sociaux dans le secteur de l'assurance, ainsi que le siège social de l'Autorité des marchés financiers. Avec Lévis, où se trouve le siège social du Mouvement Desjardins, la région forme donc aussi un important pôle financier dont les activités de finance, d'assurance, d'immobilier, de location et de gestion de sociétés représentent 18 % du PIB régional[130].

Ces différents pôles exercent déjà des fonctions complémentaires au sein de l'industrie financière canadienne. Les activités bancaires, réglementaires, assurantielles, technologiques et administratives sont actuellement réparties dans plusieurs villes du corridor, ce qui génère des besoins importants en matière de coordination, de partage d'expertise et de mobilité des travailleurs spécialisés.

Des déplacements plus rapides entre ces pôles faciliteraient les échanges entre ces acteurs, soutiendraient la réalisation de projets interurbains et amélioreraient la coordination entre les différents pôles financiers. Ils pourraient également renforcer les collaborations entre institutions financières, universités, centres de recherche et jeunes entreprises technologiques actives dans les domaines de la fintech, de la cybersécurité et de l'intelligence artificielle, au bénéfice de la performance de l'ensemble du secteur. Enfin, en réduisant l'asymétrie d'information entre les investisseurs et les entreprises via une diminution des temps de trajet, le TGV pourrait constituer un accélérateur d'investissement en capital

[123] *Québec International, 2026.*

[124] *Montréal International, 2026.*

[125] *Toronto Global, Life Sciences in the Toronto Region, 2026.*

[126] *Dans le corridor Alto, Trois-Rivières et Peterborough correspondent à cette catégorie de villes.*

[127] *Institut de la statistique du Québec, Produit intérieur brut, 2024.*

[128] *Gouvernement de l'Ontario, 2025*

[129] *Statistique Canada, 14-10-0460-01, 2026.*

[130] *Institut de la statistique du Québec, Produit intérieur brut aux prix de base par industrie, 2026.*

de risque. Cet effet positif pourrait d'ailleurs être plus important pour les jeunes pousses, qui sont traditionnellement plus pénalisées par la distance économique que les entreprises plus matures[131].

Fabrication avancée

Le corridor Québec–Toronto constitue le cœur économique et le principal pôle manufacturier du Canada. Il regroupe près de la moitié (47 %) des travailleurs manufacturiers et du personnel en ingénierie[132]. Il accueille également deux des trois plus importants bassins de talents technologiques au Canada[133], soit Montréal et Toronto, en plus de compter plusieurs pôles industriels spécialisés dans des secteurs comme l'aérospatiale, l'automobile, les produits chimiques, la machinerie, et les produits électriques et électroniques[134,135].

Cette concentration d'entreprises manufacturières, de capacités de recherche et d'expertises techniques crée un environnement propice au développement et à l'adoption de technologies avancées. Les grands centres du corridor concentrent une part importante des activités de recherche, d'ingénierie et de développement technologique, tandis que plusieurs villes intermédiaires disposent d'une base manufacturière importante. Trois-Rivières se distingue notamment dans la fabrication de produits chimiques, de métaux et de machines, alors que Peterborough accueille des activités liées à l'aérospatiale, au nucléaire et aux technologies propres.

Relier plus efficacement ces pôles technologiques, de recherche et de fabrication pourrait favoriser le transfert de technologies, l'adoption de procédés avancés et l'automatisation des activités manufacturières. Cela pourrait également faciliter la collaboration entre équipes d'ingénierie réparties dans plusieurs villes, accélérer le développement et l'industrialisation de nouveaux produits, ainsi que soutenir l'intégration des chaînes d'approvisionnement spécialisées à l'échelle du corridor. Des organisations comme PRIMA Québec, qui anime et soutient l'écosystème des matériaux avancés, notamment dans des domaines comme la fabrication additive, seraient ainsi encore mieux positionnées pour renforcer les liens entre la recherche et les besoins de l'industrie. Les entreprises pourraient ainsi mieux organiser leurs chaînes de valeur et gagner en efficacité.

Tant les grands centres que les villes intermédiaires du corridor pourraient ainsi bénéficier du projet. Cette dynamique pourrait également profiter à des centres manufacturiers de premier plan situés à proximité du corridor, comme Hamilton, reconnue pour son industrie de l'acier et de la machinerie et accessible en environ une heure depuis Toronto[136].

Technologies de l'information et de la communication

Québec, Montréal, Ottawa et Toronto figurent parmi les principaux pôles technologiques du pays et accueillent d'importantes concentrations d'entreprises et de travailleurs spécialisés dans les TIC. Ces pôles présentent des spécialisations complémentaires, allant de l'intelligence artificielle et des technologies numériques aux télécommunications, à la cybersécurité et au développement de jeux vidéo.

Le corridor bénéficie également de la proximité de Waterloo, qui forme avec Toronto le troisième pôle technologique en importance en Amérique du Nord[137]. Bien que Waterloo ne soit pas directement desservie par Alto, sa proximité avec Toronto pourrait lui permettre de profiter indirectement d'une amélioration de la connectivité avec les autres pôles technologiques du corridor. En réduisant la distance entre ces pôles aux spécialisations complémentaires, le TGV favoriserait la circulation des talents, des idées et des occasions d'affaires dans l'ensemble du corridor.

Par exemple, Luqia, établie à Québec et à Montréal et issue de la fusion de l'Institut national d'optique (INO) et du Centre de recherche informatique de Montréal (CRIM), profitera d'un accès facilité à divers marchés ontariens pour ses services d'innovation industrielle en intelligence artificielle, en photonique et en technologies quantiques.

Défense

Le secteur de la défense s'impose de nouveau comme une priorité canadienne. En 2025-2026, le Canada a atteint la cible des dépenses militaires de 2 % du PIB fixée par l'OTAN, avec plus de 63 G$ en

[131] *Duan et al. (2021).*

[132] *Statistique Canada, Tableau 14-10-0467-01, 2026.*

[133] *CBRE, Scoring Tech Talent, 2026.*

[134] *MEIE, Portrait manufacturier des régions du Québec, 2023.*

[135] *Conseil du secteur de la fabrication de pointe ontarien, 2024.*

[136] *Invest in Hamilton, 2026.*

[137] *WaterlooEDC, 2026.*

dépenses[138], et s'est de plus engagé à porter cet effort à 5 % d'ici 2035. Cette ambition représente près de 500 G$ d'investissements au cours de la prochaine décennie[139]. Dans cette optique, la Stratégie industrielle de défense dévoilée en février 2026 entend renforcer l'industrie canadienne de la défense en réservant 70 % des acquisitions aux entreprises canadiennes, en accroissant de 85 % les dépenses en R-D dans le secteur et en triplant minimalement les revenus de l'industrie d'ici dix ans[140].

Le corridor Québec–Toronto concentre une part importante des installations militaires du pays. À proximité de Québec, la Garnison Valcartier abrite le centre de Recherche et développement pour la défense Canada (RDDC), où son nouveau complexe de 166 M$ qui réunit plus de 80 laboratoires a été inauguré en juin 2026[141]. Sur la rive sud de Montréal, la Garnison Saint-Jean forme annuellement plus de 7 000 recrues, à proximité immédiate du Collège militaire royal de Saint-Jean[142]. Ottawa accueille quant à lui le quartier général de la Défense canadienne, tandis que l'Est ontarien compte la BFC Kingston ainsi que la BFC Trenton, principal carrefour de la mobilité aérienne des Forces armées canadiennes, située dans l'aire d'influence de Peterborough[143].

Autour de ces installations se structurent des écosystèmes aux spécialisations distinctes. Ottawa et Gatineau ont adopté une stratégie commune visant à faire de leur région le carrefour canadien de l'innovation en défense. La région réunit quelque 330 entreprises et 10 000 employés spécialisés[144]. Sur la rive sud de Montréal, Saint-Jean-sur-Richelieu a créé innosecur, un pôle voué aux technologies à double usage en sécurité et en défense terrestre[145]. Longueuil constitue pour sa part l'un des trois pôles de la zone d'innovation aérospatiale Espace Aéro[146]. À Québec et à Lévis, Davie a décroché des contrats fédéraux de 11,3 G$ pour la construction de six brise-glaces dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale, et mobilise un réseau de plus de 1 500 fournisseurs canadiens[147]. Toronto réunit des maîtres d'œuvre, des fournisseurs et un large bassin de PME en intelligence artificielle, en cybersécurité, en technologies spatiales et en systèmes autonomes. Comme Ottawa et Montréal, la ville est candidate pour accueillir le siège de la Banque de défense, de sécurité et de résilience[148].

Loin de se concurrencer, ces pôles se révèlent complémentaires. Ottawa-Gatineau concentre les décideurs fédéraux ainsi que l'expertise en C4ISR et en cybersécurité. Montréal et Longueuil excellent en aérospatiale, Saint-Jean en défense terrestre, Québec dans le naval et l'optique-photonique, et Toronto dans la finance et les technologies à double usage. En reliant ces pôles, Alto favoriserait la collaboration dans le secteur de la défense entre les centres de recherche comme RDDC Valcartier, les grands intégrateurs et les PME spécialisées. Il faciliterait également l'intégration des fournisseurs québécois et ontariens aux chaînes d'approvisionnement des grands programmes fédéraux de dépenses militaires.

Autres secteurs

Au-delà des secteurs spécifiques mentionnés plus haut, plusieurs grandes entreprises canadiennes exercent déjà leurs activités à l'échelle du corridor Québec–Toronto. Parmi les grandes sociétés dont le siège social est situé le long du tracé, environ 75 % possèdent des bureaux ou des établissements dans au moins une autre ville desservie par Alto[149].

Cette organisation géographique reflète la forte intégration économique du corridor. Les fonctions de direction, de recherche et développement, de production, de vente ou de soutien sont souvent réparties entre plusieurs établissements. Une meilleure connectivité pourrait ainsi faciliter les déplacements entre ces sites, améliorer la coordination entre les équipes et réduire certaines contraintes associées à la distance dans la gestion d'organisations présentes dans plusieurs marchés.

Possibilités pour les villes intermédiaires

Les villes intermédiaires jouent un rôle particulier dans l'organisation économique d'un territoire. Situées entre les grandes métropoles et les plus petites collectivités, elles concentrent souvent des

[138] *Défense nationale, 2026.*

[139] *Cabinet du premier ministre du Canada, 2026.*

[140] *Ibid.; Défense nationale, 2026..*

[141] *Défense nationale, 2026.*

[142] *Défense nationale, École de leadership et de recrues des Forces canadiennes; Collège militaire royal de Saint-Jean.*

[143] *Ontario East Economic Development Commission, 2026.*

[144] *Ville d'Ottawa, 2025; Invest Ottawa, 2025.*

[145] *innosecur, 2026.*

[146] *Gouvernement du Québec, 2024.*

[147] *Gouvernement du Québec, 2026; Davie.*

[148] *Ontario, 2026; Global News, 2026.*

[149] *Compilation des auteurs.*

emplois, des services, des institutions et des fonctions régionales qui desservent un territoire beaucoup plus large que leur seule population. L'OCDE souligne justement que ces villes agissent comme des « ponts » au sein des systèmes régionaux, en facilitant les flux entre les grands centres et les territoires qui les entourent[150].

Une amélioration importante de l'accessibilité peut renforcer ce rôle régional. En réduisant la distance économique avec les grands centres, la grande vitesse ferroviaire peut permettre aux villes intermédiaires d'élargir leur aire d'influence, de mieux desservir les populations et les entreprises de leur région et de consolider certaines fonctions économiques, institutionnelles ou résidentielles. C'est ainsi que des agglomérations plus petites peuvent s'intégrer à des marchés beaucoup plus vastes, désormais plus facilement accessibles.

De manière concrète, des économies comme celles de Québec (63 G$) et Trois-Rivières (11 G$) se « rapprochent » de Montréal et Laval dont l'économie atteint quelque 310 G$[151]. La région d'Ottawa-Gatineau (105 G$) se retrouvera non seulement à un jet de pierre de la métropole québécoise, mais aussi dans le sillage de l'économie torontoise (522 G$). Avec son PIB d'environ 6 G$, Peterborough pourra aussi voir son potentiel s'améliorer[152,153].

Les expériences internationales montrent toutefois que ces bénéfices ne sont ni automatiques ni uniformes. Ils dépendent notamment de l'intégration de la gare au tissu urbain, de la qualité des connexions locales et de la capacité des collectivités à tirer parti de la nouvelle accessibilité.

Retombées au-delà des villes dotées d'une gare

Les bénéfices d'un réseau de train à grande vitesse ne se limitent pas aux villes directement desservies. Lorsque les gares sont bien connectées aux réseaux régionaux et locaux, les gains d'accessibilité peuvent également profiter aux collectivités situées à l'extérieur du corridor immédiat[154]. Une partie de la valeur économique d'Alto pourrait ainsi se diffuser vers un territoire beaucoup plus vaste que celui desservi directement par le réseau.

Ces effets passent principalement par trois mécanismes. D'abord, les collectivités reliées efficacement aux gares peuvent bénéficier indirectement de l'amélioration de l'accessibilité offerte par le réseau. En réduisant les temps de déplacement vers les grands centres économiques du corridor, le TGV élargit l'accès aux emplois, aux services spécialisés, aux établissements d'enseignement et aux marchés, même pour des territoires qui ne sont pas directement desservis.

Ensuite, elles peuvent participer davantage aux chaînes de valeur des entreprises et des industries qui seront mieux connectées grâce au TGV. La réduction des contraintes de distance facilite les relations d'affaires, les partenariats, les déplacements professionnels et l'intégration de fournisseurs spécialisés dans des projets réalisés ailleurs dans le corridor.

Enfin, la croissance de l'activité économique dans les villes desservies peut générer des besoins additionnels en main-d'œuvre, en fournisseurs, en espaces industriels ou en services spécialisés auxquels les territoires voisins sont susceptibles de répondre. Les entreprises de l'ensemble du corridor pourraient notamment contribuer aux activités d'exploitation, de maintenance et d'entretien du réseau, générant ainsi des retombées économiques dans une diversité de collectivités, qu'elles soient ou non directement desservies par le TGV. L'ampleur de ces effets varie toutefois selon la taille et le rôle économique des villes connectées au réseau. Les études recensées suggèrent que les retombées peuvent se diffuser jusqu'à environ 110 km autour de certaines gares, à mesure que les entreprises et les ménages cherchent à profiter de nouvelles opportunités économiques tout en bénéficiant d'un accès aux principaux pôles desservis[155]. D'autres travaux montrent que la portée des effets peut être encore plus importante autour des grandes régions métropolitaines, où les interactions économiques, les flux de travailleurs et les réseaux d'entreprises sont plus nombreux[156]. Les bénéfices d'une meilleure connectivité peuvent ainsi s'étendre bien au-delà du tracé lui-même.

---

[150] *OCDE (2026), Unlocking the Potential of Intermediary Cities for Regional Development.*

[151] *Institut de la statistique du Québec, idem.*

[152] *Les PIB sont les estimations de l'ISQ pour 2024 en ce qui a trait aux régions québécoises. Pour les régions ontariennes, les PIB sont issus de Statistique Canada pour l'année 2022.*

[153] *Statistique Canada, Tableau 36-10-0468-01, 2025.*

[154] *OCDE (2026), Unlocking the Potential of Intermediary Cities for Regional Development.*

[155] *Meng et al. (2018).*

[156] *Shi et Wang (2024).*

Pour Alto, cela signifie qu'une ville sans gare pourrait tout de même bénéficier indirectement de la nouvelle connectivité. Sa capacité à tirer parti du projet dépendra toutefois de son accessibilité aux gares, de son intégration aux chaînes d'approvisionnement des industries du corridor et de la complémentarité de son économie avec celles des principaux centres desservis.

Graphique 32 : Cartographie du rayon d'impact régional du TGV
Pour illustration



Source : Analyse Aviseo Conseil, 2026.

L'impact touristique le long du corridor

Les recherches récentes suggèrent que, pour les déplacements de plus longue distance, les voyageurs accordent généralement davantage de valeur aux gains de temps qu'aux réductions de coûts[157]. En réduisant significativement les temps de parcours entre les principales destinations du corridor, Alto pourrait ainsi favoriser un transfert d'une partie des voyageurs de l'automobile vers le train, même lorsque ce dernier est plus coûteux. Ces gains de temps permettraient également aux visiteurs d'intégrer davantage de destinations à un même séjour, contribuant à accroître les retombées touristiques à l'échelle du corridor.

Le corridor Québec–Toronto regroupe plusieurs des principales destinations touristiques urbaines du Canada. Les six régions métropolitaines de recensement (RMR) situées le long du corridor, soit celles de Québec, Trois-Rivières, Montréal, Ottawa-Gatineau, Peterborough et Toronto, attirent déjà plus de 20 % des visiteurs domestiques et plus de 40 % des visiteurs internationaux du pays, générant plus de 31 G$ de dépenses touristiques par année. Ensemble, ces destinations soutiennent déjà 33,7 G$ de PIB et plus de 377 000 emplois[158].

[157] *Bursa (2024).*

[158] *CPCS, Tourism in the Alto Corridor, 2026*

Au-delà du tourisme d'agrément, le corridor accueille une part importante du tourisme d'affaires au Canada, lequel représente environ le quart des dépenses touristiques totales. Toronto, Montréal, Ottawa et Québec, d'importants centres économiques, gouvernementaux et institutionnels, attirent chaque année un important volume de voyageurs pour des réunions, des congrès, des conférences et des activités professionnelles. En 2025, Toronto a accueilli 74 grands congrès et événements réunissant quelque 378 000 délégués[159], tandis que les 477 événements d'affaires tenus à Montréal ont attiré plus d'un million de participants et visiteurs[160]. À Québec, le Centre des congrès a accueilli plus de 250 000 visiteurs dans le cadre de 209 événements[161], alors que les congrès tenus au Rogers Centre d'Ottawa ont attiré à eux seuls 37 000 visiteurs provenant de l'extérieur de la ville[162]. Cette activité s'appuie sur une importante capacité d'accueil, avec au moins 28 centres de congrès, de conférences et d'exposition recensés dans les RMR du corridor.

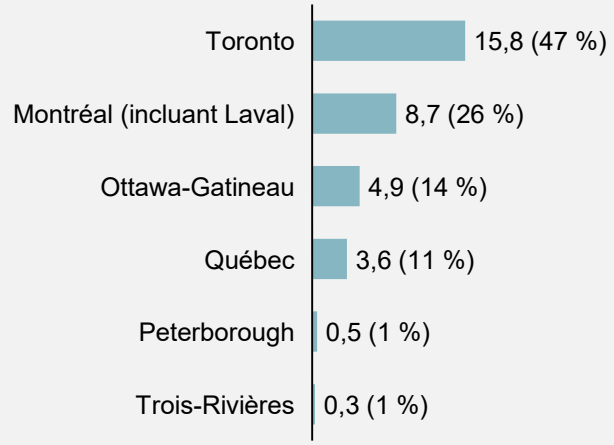
Le tourisme dans le corridor repose toutefois principalement sur une clientèle de proximité. La grande majorité des visiteurs sont des excursionnistes provenant du Québec ou de l'Ontario qui effectuent un déplacement sans nuitée. Bien qu'ils représentent l'essentiel des visiteurs, leur contribution économique par visite demeure plus limitée en raison de séjours plus courts et de dépenses moindres en hébergement et en transport. Cette prédominance des déplacements de proximité suggère que le coût et le temps de déplacement demeurent des facteurs importants dans le choix des destinations touristiques à l'intérieur du corridor.

Cette réalité se reflète également dans les modes de transport utilisés. Les visiteurs domestiques arrivent presque exclusivement en automobile, laquelle représente 85 % des arrivées à Toronto. Cette dépendance à la voiture tend à favoriser les destinations situées à une distance raisonnable du lieu de résidence.

Les visiteurs internationaux arrivent quant à eux plus souvent en avion, avec une part variant d'environ 36 % à Peterborough et 65 % à Toronto. Ils ont ainsi tendance à concentrer leur séjour dans les grands centres disposant d'un accès aérien direct[163]. Par conséquent, les retombées touristiques sont aujourd'hui fortement concentrées dans les deux principales métropoles du corridor. À elles seules, Toronto et Montréal génèrent près de 73 % des retombées touristiques totales du corridor (Graphique 33). Cette concentration reflète en partie leur rôle comme principales portes d'entrée du corridor et leur accessibilité supérieure par rapport aux autres destinations[164].

Graphique 33 : Retombées économiques du tourisme dans les RMR du corridor d'Alto

RMR du corridor d'Alto, 2023, en milliards de dollars de 2025



Source : CPCS, 2026.

Alto favorisera une plus grande intégration des destinations touristiques et d'affaires du corridor, et permettra de diversifier les destinations touristiques hors Toronto et Montréal. En réduisant les temps de déplacement entre plusieurs des principaux pôles touristiques et économiques du pays, le TGV facilitera les séjours multidestinations, réduira la dépendance à l'automobile pour les visiteurs domestiques et offrira aux visiteurs internationaux une alternative efficace pour accéder à plusieurs villes du corridor sans voiture.

Les villes intermédiaires pourraient ainsi s'intégrer davantage aux circuits touristiques existants et capter une part plus importante des retombées générées par les flux de visiteurs aujourd'hui concentrés principalement à Montréal et à Toronto. Dans le cas du tourisme d'affaires, une meilleure connectivité pourrait également faciliter la tenue d'événements, de rencontres et de collaborations entre les principaux centres économiques du corridor.

[159] *Destination Toronto, 2026.*

[160] *Palais des congrès de Montréal, 2026.*

[161] *Centre des congrès de Québec, 2025.*

[162] *Conference & Meetings World, 2026.*

[163] *CPCS, Tourism in the Alto Corridor, 2026.*

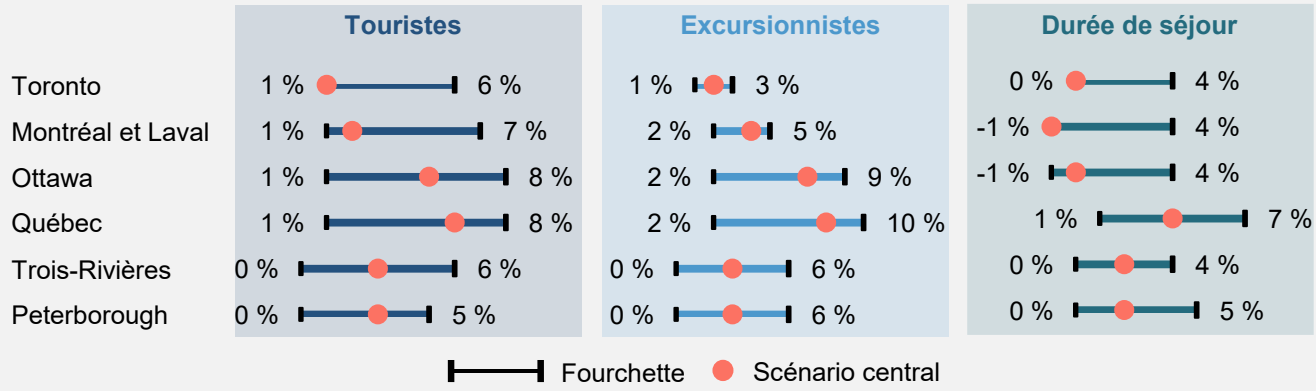
[164] *Idem.*

Dans une étude sur l'impact du TGV sur le tourisme dans le corridor Québec–Toronto, la firme CPCS confirme dans ses modèles ces mécanismes. Les spécialistes précisent que l'impact dépend aussi de la coordination des mesures d'attraction touristique entre les différents acteurs, d'où la réalisation de scénarios d'intensité.

Sur la base des scénarios, le nombre de touristes, la durée de leur séjour, et leurs dépenses quotidiennes devraient augmenter avec des ampleurs variant entre chaque marché.

Les résultats de l'étude de CPCS suggèrent que la région de Québec bénéficiera le plus d'un accroissement de touristes, donc avec au moins une nuitée, et d'excursionnistes, avec respectivement des hausses de 6 % et 8 % dans les scénarios moyens (Graphique 34). La région d'Ottawa-Gatineau arrive au second rang.

Graphique 34 : Évolution du nombre de touristes et de la durée moyenne de séjour
Corridor Québec–Toronto, coordinations faible, moyenne et forte, en %



Source : CPCS, Tourism in the Alto Corridor, 2026.

Les arts et la culture en bénéficieront

Similairement, le train à grande vitesse peut exercer un effet positif sur les arts et la culture en réduisant la distance-temps entre les villes, les artistes, les institutions et leurs publics. Il élargit ainsi le bassin potentiel de visiteurs des musées, monuments, festivals et salles de spectacle, tout en facilitant les excursions d'une journée ou les courts séjours culturels.

Une étude économétrique portant sur les principaux musées et monuments espagnols entre 1988 et 2017 conclut cependant que l'ouverture d'une ligne à grande vitesse ne suffit pas, à elle seule, à accroître la fréquentation touristique. Les effets positifs sont plus évidents dans les destinations possédant déjà une forte attractivité culturelle. L'étude souligne également l'importance d'une gare centrale et accessible ainsi que la possibilité d'étendre les retombées touristiques aux municipalités environnantes[165].

Le TGV peut également contribuer à la valorisation du patrimoine local. Une analyse de Reims, Metz, Tours et Le Mans montre que les villes intermédiaires utilisent leur desserte ferroviaire pour attirer des visiteurs provenant de Paris, notamment pour des séjours de fin de semaine ou des excursions culturelles[166]. Le train devient alors un levier de mise en valeur des patrimoines locaux, à condition que celles-ci soient intégrées à une stratégie territoriale cohérente.

Au-delà du tourisme, une meilleure accessibilité ferroviaire peut favoriser la participation à la vie culturelle et renforcer les interactions entre les villes. Pour le corridor Québec–Toronto, le principal effet attendu serait donc davantage un élargissement des publics par rapport à un accroissement des activités culturelles. Les retombées dépendraient de la pro-

[165] *Cascales et al. (2019).*

[166] *Bazin-Benoît, Beckerick et Delaplace (2014).*

grammation, de la commercialisation, de l'accès entre les gares et les lieux culturels, et de la capacité des villes intermédiaires à transformer leur patrimoine en expériences distinctives. Cette interprétation est cohérente avec les travaux de CPCS qui insistent sur la coordination entre gouvernements, municipalités et organisations touristiques.

Élargir l'accès aux marchés

En réduisant la distance économique entre les villes, Alto élargira le marché potentiel des entreprises établies le long du corridor, alors qu'elles pourront rejoindre plus facilement l'ensemble du vaste marché que représente le corridor Québec–Toronto. Les petites et moyennes entreprises pourraient en être les principales bénéficiaires. Puisque celles-ci disposent généralement de moins de ressources pour absorber les coûts liés à l'éloignement géographique, elles seraient potentiellement plus nombreuses à pouvoir étendre leur clientèle, leurs partenariats et leurs activités à l'échelle de la principale région économique du pays. À l'inverse, elles pourraient aussi faire face à une concurrence accrue de la part d'autres entreprises.

Commerce et connectivité économique

Les échanges commerciaux constituent l'un des mécanismes importants par lesquels une amélioration de la connectivité peut générer des retombées économiques. La littérature économique montre que la distance agit comme une friction qui limite les interactions entre entreprises, travailleurs et institutions. En réduisant les temps de déplacement entre les principaux centres économiques du corridor, Alto contribuerait à diminuer ces frictions et à renforcer les liens économiques existants.

Les effets d'une réduction de la distance économique ne sont toutefois pas uniformes à travers les secteurs. Puisque le train à grande vitesse transporte des personnes plutôt que des marchandises, son principal effet économique repose sur l'amélioration de la mobilité des travailleurs et la réduction des coûts associés aux déplacements d'affaires. En facilitant les rencontres entre clients, fournisseurs, partenaires et investisseurs, Alto contribue avant tout à accélérer la circulation de l'information et des connaissances. Pour cette raison, les effets les plus directs sont généralement attendus dans les secteurs de services, où les interactions humaines, la confiance et la coordination jouent un rôle central dans les échanges économiques[167].

Le commerce de biens pourrait toutefois également bénéficier de cette amélioration de la connectivité, même en l'absence d'une réduction directe des coûts de transport des marchandises. La littérature montre en effet que le déplacement des personnes joue un rôle essentiel dans la création et le maintien des relations commerciales. En Chine et au Japon, le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse a permis aux entreprises de développer de nouvelles relations acheteurs-fournisseurs, favorisant l'accroissement des échanges de biens entre régions[168]. Cette dynamique est particulièrement pertinente dans le cas des échanges entre le Québec et l'Ontario, qui constituent déjà l'un des principaux axes commerciaux au Canada, générant 54 % du commerce intracanadien[169].

Les deux territoires entretiennent déjà des liens commerciaux étroits. L'Ontario constitue de loin le principal partenaire commercial du Québec au sein du Canada, recevant près de 60 % de ses exportations intracanadiennes. Le Québec, vers lequel se dirige le tiers des exportations intracanadiennes de l'Ontario, représente aussi son principal partenaire commercial canadien[170].

Malgré cette intégration, les échanges entre le Québec et l'Ontario demeurent modestes lorsqu'ils sont comparés à ceux entretenus avec les marchés internationaux, particulièrement les États-Unis. En 2022, l'Ontario représentait environ 23 % des exportations totales du Québec, tandis que le Québec ne recevait qu'environ 11 % des exportations totales de l'Ontario[171]. Ces proportions suggèrent qu'il existe encore un potentiel d'approfondissement des échanges économiques entre les deux territoires.

En outre, la nature des échanges entre le Québec et l'Ontario diffère de celle observée dans leurs échanges internationaux. En 2022, les services représentaient environ 43 % des exportations du Québec vers l'Ontario et près de 64 % des exportations de l'Ontario vers le Québec. À titre de comparaison, les services ne représentaient qu'environ 31 % des exportations internationales du Québec et 33 % de celles de l'Ontario[172] (Graphique

[167] *Boulatoff et al. (2021).*

[168] *Bernard et al. (2019); Niu et al. (2020).*

[169] *Gouvernement du Québec, Commerce de biens et services entre le Québec et l'Ontario, 2026.*

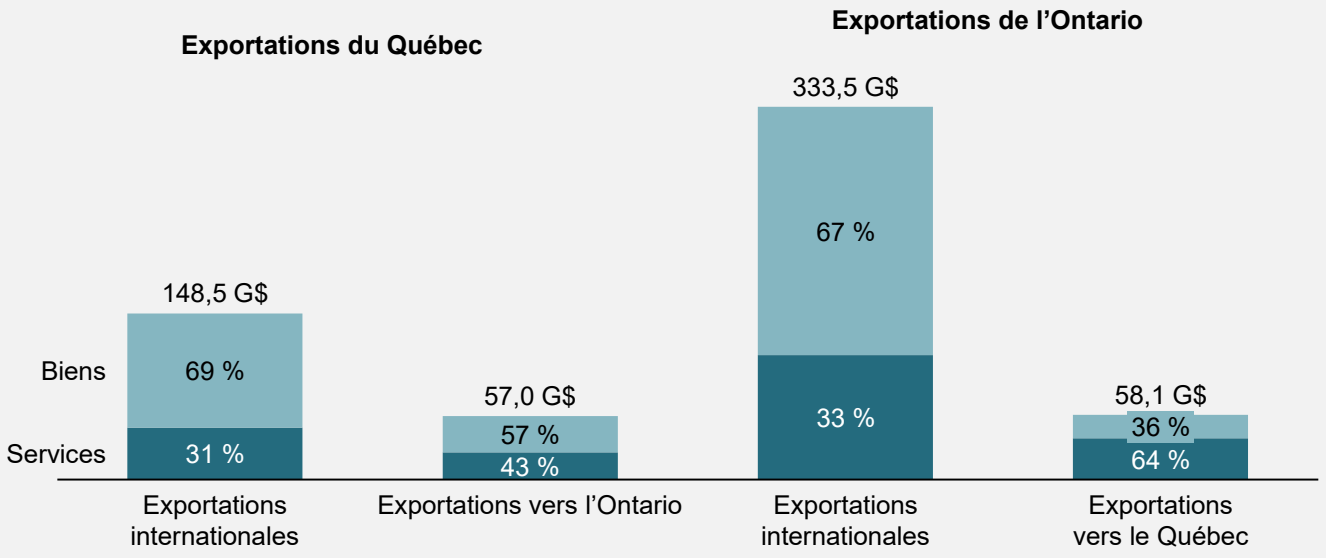
[170] *Statistique Canada, Tableau des ressources et emplois, 2022.*

[171] *Idem.*

[172] *Idem.*

35). Les liens commerciaux entre le Québec et l'Ontario reposent donc déjà davantage sur les services que leurs échanges avec le reste du monde. Cette réalité est particulièrement pertinente dans le contexte d'Alto, puisque les services figurent parmi les activités les plus sensibles aux coûts associés aux déplacements d'affaires. Une amélioration de la connectivité pourrait ainsi contribuer à renforcer des échanges qui sont déjà fortement orientés vers les activités de services.

Graphique 35 : Exportations du Québec et de l'Ontario
Québec et Ontario; 2022; en milliards de dollars et en pourcentage



Source : Statistique Canada, Tableau des ressources et emplois, 2022.

Cette question revêt une importance particulière dans le contexte géopolitique actuel. Environ 70 % des exportations internationales de biens et de services du Québec et de l'Ontario sont destinées aux États-Unis, ce qui les rend particulièrement sensibles aux changements de politique commerciale américaine[173]. Dans un environnement marqué par des tensions commerciales croissantes et une plus grande incertitude économique, le développement du commerce intérieur représente un moyen de diversifier les débouchés des entreprises et de renforcer la résilience de l'économie canadienne.

En réduisant la distance économique entre les principaux marchés du Québec et de l'Ontario, Alto pourrait contribuer à approfondir les échanges au sein du principal corridor économique du pays et à mieux tirer parti du potentiel du marché intérieur canadien.

En plus de soutenir l'intensification des échanges commerciaux entre les principales économies du corridor, cette perspective s'inscrit dans les objectifs de diversification commerciale du Canada. Le gouvernement fédéral vise en effet à doubler les exportations vers les marchés autres que les États-Unis au cours de la prochaine décennie, générant ainsi près de 300 milliards de dollars supplémentaires en échanges commerciaux[174]. Dans un contexte où une plus grande part des flux économiques pourrait transiter à travers le pays plutôt que selon un axe nord-sud, l'amélioration de la fluidité des déplacements dans le corridor Québec–Toronto pourrait contribuer à réduire certaines pressions sur les infrastructures de transport existantes et à soutenir la compétitivité des chaînes d'approvisionnement canadiennes.

[173] *Idem.*

[174] *Affaires mondiales Canada, Diversification commerciale du Canada, 2026.*

Diffuser le savoir au-delà des grands centres

Le corridor Québec–Toronto regroupe déjà une concentration importante d'universités, de centres de recherche, d'entreprises innovantes et de travailleurs hautement qualifiés. La capacité d'une économie à innover dépend toutefois non seulement de la présence de ces actifs, mais également de la facilité avec laquelle les connaissances, les idées et les expertises circulent entre eux. En réduisant les temps de déplacement entre les villes, Alto pourrait favoriser les interactions en personne qui demeurent importantes pour le transfert de connaissances complexes, le développement de collaborations et l'émergence de nouveaux projets d'innovation[175]. La généralisation du télétravail depuis 2020 a certes réduit le besoin de certains déplacements d'affaires. Ces outils sont toutefois mieux adaptés aux échanges courants qu'à l'établissement de liens de confiance, au développement de nouveaux partenariats ou au transfert de connaissances tacites, qui reposent encore largement sur les contacts en personne. Le TGV pourrait ainsi complémenter le travail à distance en facilitant l'organisation de rencontres ponctuelles en personne.

Rappelons que les recherches portant sur les réseaux de train à grande vitesse montrent que l'amélioration de la connectivité peut favoriser la diffusion des connaissances entre les territoires. Les gains observés ne proviennent pas uniquement de la création de nouvelles connaissances dans les grands centres, mais également de leur diffusion vers les autres villes reliées au réseau.

Plusieurs études suggèrent d'ailleurs que les bénéfices peuvent être particulièrement importants dans les villes de plus petite taille ou dans les territoires initialement moins bien connectés aux grands centres d'innovation. Les effets observés sont aussi plus importants dans les villes présentant un niveau scientifique et éducatif moins élevé. Cette dynamique s'explique notamment par un effet de rattrapage : alors que les grands centres disposent déjà d'un accès important aux talents, aux réseaux de recherche et aux partenaires spécialisés, les villes de plus petite taille peuvent tirer davantage parti d'une amélioration de leur connectivité en accédant à des connaissances et des expertises auparavant plus difficiles à mobiliser[176].

Dans le contexte d'Alto, cette dynamique pourrait particulièrement bénéficier aux villes intermédiaires comme Trois-Rivières et Peterborough. La nouvelle connectivité pourrait faciliter la participation d'entreprises, de chercheurs ou d'institutions locales à des projets développés ailleurs dans le corridor, tout en accélérant la diffusion des connaissances et des innovations vers ces territoires.

Les bénéfices associés à la diffusion des connaissances ne se limiteraient toutefois pas aux villes intermédiaires. Rappelons que parmi les grandes sociétés dont le siège social est situé le long du tracé, les trois quarts possèdent des bureaux ou des établissements dans au moins une autre ville desservie par Alto. Dans les activités où la création de valeur repose largement sur les connaissances et la coordination entre équipes, ces mécanismes peuvent contribuer à améliorer la productivité en permettant aux organisations de tirer davantage parti des compétences et des connaissances déjà présentes au sein de leurs différents établissements. Cette plus grande proximité pourrait aussi intensifier la concurrence. Les universités et les centres de recherche du corridor pourraient se retrouver en concurrence plus directe pour attirer des étudiants, des chercheurs et du financement, ce qui pourrait profiter aux établissements les plus attractifs au détriment des autres.

Positionner le Canada pour un succès à long terme

Les bénéfices potentiels d'Alto s'inscrivent dans un contexte économique marqué par des transformations profondes. Pendant plusieurs décennies, la croissance économique du Canada a reposé en grande partie sur l'augmentation du nombre de travailleurs, l'abondance des ressources naturelles et un accès privilégié au marché américain. Ces moteurs ont permis de soutenir la croissance économique même dans un contexte où les gains de productivité demeuraient modestes.

Cette dynamique devient toutefois plus difficile à maintenir. Le vieillissement de la population et le ralentissement de la croissance de la population active limitent la capacité de l'économie à accroître sa production simplement en ajoutant des travailleurs. Dans le même temps, l'environnement économique mondial est devenu plus incertain, marqué notamment par des tensions commerciales. Dans ce

[175] *Zheng, Li & Xin (2022).*

[176] *Miwa (2022), Lu (2022).*

contexte, la capacité de tirer pleinement parti des ressources, des talents et des marchés déjà présents au Canada devient un déterminant de plus en plus important de la prospérité à long terme.

Les infrastructures qui renforcent la connectivité entre les principaux centres économiques constituent l'un des leviers utilisés par plusieurs pays pour soutenir leur compétitivité. En rapprochant les entreprises, les travailleurs, les institutions et les marchés du corridor Québec–Toronto, Alto contribuerait à renforcer l'intégration de la principale région économique du pays et à accroître la capacité du Canada à générer davantage de valeur à partir des actifs qu'il possède déjà.

Alto ne créerait pas à lui seul les talents, les entreprises ou les capacités d'innovation qui soutiennent la croissance économique canadienne. Il pourrait toutefois permettre aux entreprises, aux travailleurs et aux institutions de mieux tirer parti des complémentarités qui existent déjà entre les différents pôles du corridor.

Le projet ne constitue pas uniquement une infrastructure de transport, mais également un investissement visant à renforcer la productivité, la résilience économique et la compétitivité du Canada au cours des prochaines décennies.



Élargir les marchés du travail et les possibilités économiques

En réduisant les temps de déplacement entre les villes, Alto élargira les bassins de main-d'œuvre accessibles aux entreprises et les possibilités d'emploi offertes aux travailleurs. Cette meilleure connectivité favorisera la mobilité interurbaine, l'attraction et la rétention des talents, ainsi qu'un meilleur appariement entre les compétences disponibles et les besoins des employeurs. Sans résoudre les enjeux structurels de rareté de main-d'œuvre, le TGV pourra néanmoins atténuer ceux qui découlent de la distance et de la fragmentation des marchés du travail.

Les infrastructures de transport peuvent élargir le marché de l'emploi en réduisant les coûts de déplacement et en rapprochant les travailleurs et les employeurs[177,178]. Dans le corridor d'Alto, cet effet pourrait être significatif. En réduisant de moitié le temps de déplacement entre Québec et Toronto, le TGV rapprocherait 36 % de la population active canadienne[179]. À mesure que les temps de déplacement diminuent, les employeurs ont accès à des travailleurs situés plus loin, tandis que les travailleurs peuvent envisager des opportunités d'emploi dans une plus grande zone géographique sans nécessairement déménager. La valeur économique viendra donc du fait qu'une même offre d'emploi deviendrait accessible à davantage de travailleurs, et qu'un même talent deviendrait disponible pour davantage d'entreprises.

Impacts sur la mobilité interurbaine

Alto facilitera des formes de mobilité du travail n'impliquant pas nécessairement un déménagement. En rendant les déplacements interurbains plus rapides, fréquents et fiables, il pourrait permettre à certains travailleurs de vivre dans une ville et de travailler régulièrement dans une autre[180], les tronçons plus courts étant plus susceptibles de voir ces effets. Ou encore, des travailleurs pourraient davantage partager leur temps entre plusieurs lieux de travail tout en conservant leur lieu de résidence et leur mode de vie actuel.

À cet égard, la mobilité interurbaine de la main-d'œuvre regroupe principalement trois comportements aux effets économiques distincts sur lesquels le TGV aura un impact positif, soit le navettage régulier, les déplacements d'affaires et la relocalisation (Tableau 4).

Tableau 4 : Illustration des impacts d'Alto sur la mobilité interurbaine

Pour illustration

Type	Fréquence	Ce que change Alto
Navettage régulier	Quotidien ou hebdomadaire	Rend viable ce qui ne l'était pas (par ex. : Montréal–Toronto en 3h)
Déplacements d'affaires	Occasionnel	Permet l'aller-retour dans la journée de manière plus fluide et rapide que l'avion
Relocalisation	Ponctuelle	Réduit le besoin de déménager

Source : Analyse Aviseo Conseil, 2026.

[177] *Andersson et al., 2007*

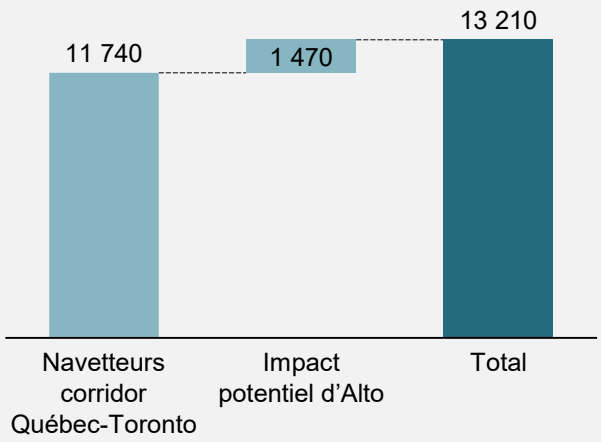
[178] *Feng et al., 2023*

[179] *Statistique Canada, tableau 98-10-0006-01, 2022*

[180] *Savage, 2025*

Le faible niveau actuel de navettage interurbain laisse entrevoir une marge de progression importante. En 2021, seulement 0,3 % des personnes en emploi dans les villes où des gares sont prévues travaillaient dans une autre de ces villes. Or, il a été démontré que le TGV peut être un catalyseur de navettage interurbain[181]. En Allemagne, l'expansion du réseau à grande vitesse montre qu'une réduction de 1 % du temps de trajet est associée à une hausse de 0,25 % du nombre de navetteurs interrégionaux. À titre illustratif, en appliquant cet impact au corridor Québec–Toronto, la réduction des temps de trajet sur les principales liaisons pourrait faire augmenter de 12,5 % le nombre de navetteurs, soit quelque 1 470 navetteurs additionnels[182] (Graphique 36). Cette estimation doit toutefois être interprétée comme un ordre de grandeur prudent. Elle repose sur l'emploi observé en 2021 et sur l'application d'une relation estimée dans un autre contexte. Le très faible niveau initial de navettage dans le corridor, soit 0,3 %, pourrait par ailleurs laisser une marge de progression plus importante que dans les marchés où le navettage interurbain est déjà plus développé. Le calcul présenté ici demeure toutefois illustratif et repose sur l'hypothèse d'une relation linéaire.

Graphique 36 : Illustration de l'impact potentiel d'Alto sur le navettage dans le corridor Québec–Toronto
Navetteurs en 2021, en nombre



Sources : Statistique Canada – Recensement 2021 de la population, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Au-delà du navettage individuel, la réduction des temps de déplacement pourrait aussi assouplir certaines contraintes liées aux choix de lieu de résidence et d'emploi. Dans les ménages comptant deux travailleurs, elle pourrait faciliter la coordination de carrières exercées dans des villes différentes. Elle pourrait également élargir l'accès à des postes spécialisés ou de gestion pour les travailleurs qui souhaitent demeurer dans de plus petites communautés, tout en donnant aux employeurs un accès à un bassin plus large de candidats.

Alto s'inscrit par ailleurs dans un contexte de retour progressif au travail en présentiel après plusieurs années marquées par un recours accru au télétravail. De nombreuses organisations exigent désormais une présence au bureau plusieurs jours par semaine, notamment dans les services professionnels et techniques, la finance et l'administration publique (ex. Gouvernement du Canada).

Graphique 37 : Le retour au bureau s'accélère au Canada
Extraits de presse, 2026

FT FINANCIAL TIMES 2026

Companies push for stronger return-to-office rules despite pushback

De grands employeurs resserrent leurs exigences de présence au bureau, malgré la résistance d'une partie des employés.

RADIO-CANADA Janvier 2026

Vers un recul généralisé du télétravail en 2026

Le télétravail recule dans la fonction publique : 3 jours au bureau au Québec, 5 jours en Ontario et 4 jours au fédéral à compter de juillet.

Global NEWS Février 2026

Return-to-work mandates sparks 'renewed demand' for Canadian offices

Les retours au bureau imposés par RBC, Rogers ou Starbucks Canada (3 à 5 jours par semaine) relancent la demande de bureaux au pays.

Sources : Financial Times, Radio-Canada, Global News, 2026.

[181] *Heuermann et Schmieder (2019)*

[182] *En supposant que la relation entre le temps de trajet et le nombre de navetteurs est linéaire.*

Au Québec, la part des employés faisant du télétravail a diminué de 4,3 points de pourcentage entre 2023 et 2026 (de 26,3 % à 22 %), contre une diminution de 3,8 points de pourcentage en Ontario entre 2023 et 2026 (de 27,3 % à 23,5 %)[183]. Cette tendance pourrait se poursuivre, notamment dans la fonction publique fédérale, où les employés admissibles au travail hybride doivent travailler sur place quatre jours par semaine depuis le 6 juillet 2026[184].

– La grande vitesse ferroviaire est particulièrement bien adaptée pour ce type de marché du travail. Par exemple, l'aller-retour entre Ottawa et Toronto ou entre Montréal et Québec pourra maintenant être tout à fait envisageable pour un travailleur, ce que les modes de transport actuels ne permettent pas.
– Dans ce contexte, Alto contribuera à réduire la barrière de la distance entre les travailleurs et leur lieu de travail grâce à des temps de déplacement plus courts et plus prévisibles.

Le temps de déplacement n'est toutefois pas la seule friction qui limite l'intégration des marchés du travail entre le Québec et l'Ontario. Les travailleurs des deux territoires sont beaucoup moins susceptibles de déménager dans un autre que les travailleurs ailleurs au Canada, même en tenant compte d'autres caractéristiques individuelles. Des données récentes confirment cette tendance, le Québec et l'Ontario affichant les plus faibles taux de mobilité interprovinciale de la main-d'œuvre au pays[185]. La langue constitue une explication plausible, du moins pour le Québec, les francophones étant considérablement moins susceptibles que les anglophones de déménager d'un état fédéré à l'autre[186]. Les exigences provinciales en matière de permis d'exercice et d'autres obstacles internes limitent aussi la mobilité de la main-d'œuvre et le commerce, et leur coût économique est considérable[187]. Ces frictions pourraient limiter la mesure dans laquelle une réduction du temps de déplacement modifie les habitudes de navettage, d'embauche et de relocalisation de part et d'autre de la frontière provinciale.

Attraction et rétention des travailleurs

Le projet de TGV d'Alto pourra également renforcer l'attractivité des villes du corridor en élargissant l'éventail des possibilités de carrière accessibles aux travailleurs. Comme évoqué précédemment, cette meilleure mobilité pourrait notamment permettre aux travailleurs de demeurer dans leur communauté tout en accédant à des emplois situés dans d'autres villes[188]. Cet effet pourrait être particulièrement important dans les plus petites communautés, où certaines possibilités de progression professionnelle, notamment vers des postes spécialisés ou de gestion, sont moins nombreuses. En facilitant l'accès à des employeurs et à des possibilités professionnelles répartis dans l'ensemble du corridor, Alto pourrait ainsi soutenir la rétention des travailleurs tout en élargissant les bassins de recrutement des entreprises. Cette dynamique pourrait être particulièrement pertinente dans les secteurs intensifs en savoir, lesquels représentent environ 60 % de l'activité économique du corridor[189].

– La décision de déménager ne dépend pas uniquement du salaire, mais aussi des perspectives de carrière, de la qualité de vie et des considérations familiales. En élargissant le nombre d'emplois accessibles sans nécessiter un changement de lieu de résidence, Alto pourrait offrir davantage de possibilités de carrière au sein du corridor et réduire l'un des motifs pouvant inciter certains travailleurs à chercher des opportunités ailleurs.

Dans un contexte où le corridor compte près de 20 universités et accueille environ 580 000 étudiants, la capacité à retenir dans le corridor les diplômés qui y ont étudié constitue un enjeu important[190].

Ainsi, un corridor intégré pourrait faire partie d'une proposition plus large de rétention des talents. Plutôt que de dépendre des possibilités d'emploi offertes dans une seule ville, les travailleurs pourraient accéder concrètement à une part beaucoup plus importante de l'activité économique du corridor, y compris à des entreprises de premier plan dans la finance, la technologie, les industries créatives et l'immobilier. Le TGV ne crée pas, à lui seul, de talents

[183] *Vailles (2026).*
[184] *Gouvernement du Canada (2026).*
[185] *Statistique Canada (2026). La mobilité interprovinciale de la main-d'œuvre au Canada : un aperçu.*
[186] *Statistique Canada (2023). Migration interprovinciale et interrégionale des populations francophone et anglophone du Canada.*
[187] *Alvarez, J. et al. (2019).*
[188] *Savage (2025).*
[189] *Données obtenues via Signal49.*
[190] *Statistique Canada, tableau 37-10-0277-01, 2025*

et ne garantit pas leur rétention. Il peut toutefois réduire les barrières géographiques qui limitent les choix professionnels. Pour les travailleurs dont les compétences sont recherchées dans plusieurs grands centres, une meilleure connectivité pourrait accroître l'accès aux possibilités tout en facilitant le maintien dans le corridor plutôt que la recherche d'opportunités plus éloignées.

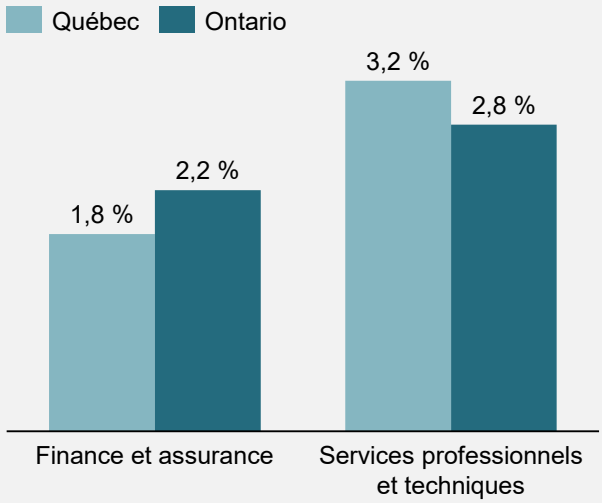
Répondre à la rareté de la main-d'œuvre

Le TGV constitue également un outil avec lequel les entreprises peuvent pallier la rareté de la main-d'œuvre. De prime abord, la rareté de main-d'œuvre est un concept où la finalité pour les entreprises est unique, en ce sens qu'elle engendre une incapacité à pourvoir les postes disponibles. Or, cette rareté peut se matérialiser de différentes façons, soit par une rareté en *quantité de travailleurs*, à savoir qu'il manque de travailleurs disponibles pour combler les postes offerts, et la rareté en *qualité de travailleurs*, à savoir qu'un bassin de travailleurs est disponible, mais que leur profil ne correspond pas à celui recherché par les entreprises, que ce soit en raison par exemple de compétences ou d'expérience insuffisantes. C'est principalement sur ce second type de rareté que le train à grande vitesse exerce un effet, en permettant aux employeurs de recruter dans plusieurs marchés du travail plutôt que de dépendre d'une seule ville ou région, élargissant ainsi le bassin de travailleurs qualifiés pour pourvoir les postes disponibles.

– À mesure que les temps de parcours diminuent, les travailleurs accèdent à des occasions mieux alignées sur leurs compétences, tandis que les employeurs puisent dans un bassin de talents plus large et plus diversifié. Cet appariement amélioré entre emploi et compétences contribue à la productivité globale en réduisant les inefficacités dans l'allocation de la main-d'œuvre à travers l'économie.

Les bénéfices potentiels d'un marché du travail plus intégré pourraient être particulièrement pertinents lorsque la demande et l'offre de travail sont réparties de façon inégale dans le corridor. Par exemple, l'Ontario affiche un taux de postes vacants plus élevé que le Québec dans l'industrie de la finance et de l'assurance, tandis que l'inverse est observé pour l'industrie des services professionnels et techniques[191]. Une meilleure mobilité de la main-d'œuvre pourrait rendre une plus grande part du marché de l'emploi ontarien dans les services financiers accessible aux travailleurs québécois, et inversement pour ceux dans les services professionnels et techniques, contribuant ainsi à connecter les talents disponibles aux zones où la demande est plus forte.

Graphique 38 : Taux de postes vacants dans l'industrie de l'intermédiation financière
Québec et Ontario, 2026T1



Sources : Statistique Canada, Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Sur plusieurs liaisons, les temps de parcours prévus par Alto rapprocheraient les déplacements interurbains de durées compatibles avec certains trajets domicile-travail. Le trajet Montréal–Trois-Rivières prendrait environ 50 minutes, Toronto–Peterborough environ 40 minutes et Montréal–Ottawa environ une heure. Ces temps de parcours pourraient rendre possibles des déplacements réguliers entre des marchés du travail aujourd'hui davantage séparés par la distance.

Le train à grande vitesse ne peut pas, à lui seul, résoudre les pénuries structurelles de main-d'œuvre, par exemple celles découlant d'un manque de travailleurs en raison du vieillissement de la population. Sa contribution consiste plutôt à réduire les pénuries qui découlent de la séparation géographique et d'un appariement imparfait entre les lieux de résidence des travailleurs et les lieux où se trouvent les possibilités d'emploi.

[191] *Statistique Canada, tableau 14-10-0442-01, 2026*

Quantifier les retombées économiques

Les bénéfices économiques d'Alto ne se limitent pas aux gains de temps des voyageurs. Une fois le réseau pleinement opérationnel, le projet pourrait générer des retombées récurrentes à l'échelle de l'économie canadienne, principalement par une hausse de la productivité, une offre effective de main-d'œuvre plus élevée et une augmentation des dépenses touristiques. Ces effets se traduiraient notamment par une croissance du PIB réel, des revenus plus élevés pour les ménages, davantage de revenus et d'investissements pour les entreprises, ainsi que des recettes publiques additionnelles.

Objectifs et interprétation des résultats

L'objectif de cette section est d'évaluer les impacts économiques de long terme associés à la mise en service du TGV dans le corridor Québec–Toronto. Ces impacts économiques sont calculés à l'aide d'un modèle d'équilibre général calculable (EGC) statique, dont la méthodologie présente plusieurs avantages.

- En effet, un modèle d'équilibre général calculable (EGC) est une représentation mathématique de l'économie qui permet de modéliser l'ensemble des interactions entre les agents économiques (ménages, entreprises et gouvernements).
- Cette approche permet d'analyser comment un choc économique, tel qu'un changement de productivité ou une politique publique, modifie la répartition des ressources entre les secteurs et les agents économiques[192].
- Dans le cas du projet d'Alto, les retombées sont donc celles liées à la nature de l'infrastructure de transport, à son utilisation et aux effets qui en découlent. Les retombées vont donc au-delà des seuls effets de la construction.

  La modélisation en EGC permet donc d'estimer de manière réaliste et rigoureuse **l'impact net** sur l'économie du TGV, contrairement aux modèles de type entrées-sorties.

Les modèles EGC vs les modèles entrées-sorties

La distinction entre les résultats d'un modèle d'équilibre général calculable et ceux d'un cadre entrées-sorties dans le cadre d'un choc de dépenses d'investissement est importante. En effet, une analyse entrées-sorties mesure les activités directes, indirectes et induites soutenues par une dépense de construction, mais elle ne permet pas d'assimiler ces retombées à une création nette de richesse. L'estimation de l'effet net exige de tenir compte du financement des dépenses, de la disponibilité des ressources, des ajustements de prix et de l'éviction potentielle de l'investissement privé. Le modèle EGC représente explicitement ces mécanismes et permet ainsi d'interpréter les résultats comme des écarts par rapport à une trajectoire de référence sans projet. Pour ces raisons, les modèles EGC sont mieux adaptés à l'évaluation des effets économiques nets d'un projet structurant de grande ampleur comme le TGV, dont les impacts se déploient sur plusieurs décennies.

Il importe dès lors de préciser que les impacts économiques calculés font référence à la période où le TGV sera entièrement mis en service. Les impacts économiques des dépenses durant la phase de construction, de même que celles associées au fonctionnement (entretien, réparations, etc.) n'y sont en effet pas inclus. Le rationnel derrière ce choix méthodologique tient au fait que les bénéfices économiques des infrastructures de transport comme le TGV sont de nature structurante, à savoir qu'ils se matérialisent sur plusieurs décennies. Ainsi, **les impacts économiques sont ceux de long terme.**

[192] *Pour plus de détails sur les effets économiques des mécanismes présentés, voir le document « Semi-technical Summary » : https://www.altotrain.ca/sites/default/files/2026-06/aviseo-cge-macro-summary_en.pdf*

– Les trains à grande vitesse influencent l'économie principalement en réduisant le coût global des déplacements interurbains, grâce à des temps de trajet plus courts et à une fiabilité accrue.
– En termes économiques, cette réduction améliore l'accessibilité entre les lieux, les entreprises et les travailleurs, modifiant ainsi l'accès aux marchés et l'organisation spatiale de l'activité économique.

Ces gains d'accessibilité génèrent des impacts structurants qui vont bien au-delà des dépenses directes liées à la construction et à l'exploitation.

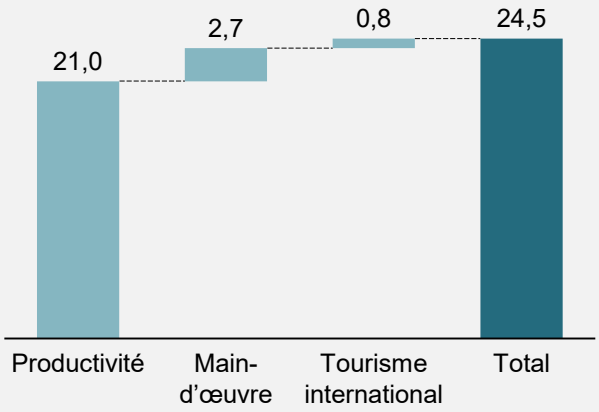
Ainsi, le choc économique a été calibré par le truchement de trois chocs positifs et complémentaires attribuables à la mise en service du TGV, soit une hausse de la productivité, de l'offre de travail, et du tourisme[193]. Puisque le choc a été modélisé uniquement pour les régions le long du corridor, les résultats présentés dans la section suivante sont concentrés au Québec et en Ontario. Les impacts économiques indirects sur le reste du Canada n'ont donc pas été modélisés.

Retombées économiques globales

Selon les estimations d'Aviseo, le projet de TGV entre Québec et Toronto générera une hausse permanente du PIB réel au Canada de l'ordre de 24,5 G$ par année en moyenne une fois le système pleinement opérationnel, soit environ 1,1 % du PIB réel canadien. À titre indicatif, le PIB réel du Canada se situait autour de 2 330 G$ en 2025, selon les comptes par industrie de Statistique Canada. Cette augmentation ne constitue pas un gain ponctuel, mais plutôt un niveau d'activité économique plus élevé et soutenu à long terme[194]. L'impact sur le PIB correspond à une seule année indicative d'exploitation et ne doit pas être interprété comme un impact cumulatif sur toute la durée de vie du projet.

L'ampleur de cet effet est considérable. Une hausse annuelle de 24,5 G$ représente plus de la moitié de la croissance générée par une année typique, sur la base d'un rythme moyen d'environ 2,0 % entre 2000 et 2025. Autrement dit, une fois pleinement opérationnel, le TGV ajouterait chaque année à l'économie canadienne l'équivalent de plus de six mois de croissance économique typique.

Graphique 39 : Décomposition des retombées économiques du TGV
Canada, en G$ par année, $ constants de 2019



Sources : Modélisation et analyse Aviseo Conseil, 2026.

Les résultats présentés dans cette section reposent sur une modélisation réalisée en 2024. Ces estimations ont depuis été actualisées à l'aide d'un modèle d'équilibre général calculable (EGC) mis à jour et d'hypothèses raffinées. Les résultats de la nouvelle modélisation seront publiés en 2027.

Accroître la productivité

Dans le cas du TGV d'Alto, les gains de productivité découlent principalement des effets d'agglomération. Ces gains se traduiront par une augmentation de 21,0 G$ du PIB, soit 86 % des retombées économiques du projet, faisant de la productivité le principal canal par lequel Alto crée de la valeur économique. L'impact de l'augmentation de la productivité attribuable au TGV s'opère en deux temps.

– D'abord, la hausse de la productivité se traduit par une diminution des coûts de production, puisque les entreprises peuvent produire davantage avec la même quantité de main-d'œuvre et de capital. Cette baisse des coûts de production permet aux entreprises d'abaisser leurs prix de vente.

[193] *Ces chocs ont été calibrés selon une revue de la littérature exhaustive. Pour plus d'informations, consultez le document « Semi-technical Summary » : https://www.altotrain.ca/sites/default/files/2026-06/aviseo-cge-macro-summary_en.pdf*

[194] *Statistique Canada, tableau 36-10-0434-01*

– La baisse des prix stimule ensuite la demande des ménages, des entreprises et, dans certains cas, des marchés d'exportation. Pour répondre à cette demande accrue, les entreprises augmentent leur production, ce qui génère de nouveaux revenus, soutient l'emploi et stimule l'activité dans l'ensemble de l'économie, de sorte que le PIB réel agrégé augmente.

Les effets de cette hausse de productivité se répercutent ensuite sur plusieurs indicateurs économiques. La croissance de la production contribue à l'augmentation du PIB réel via les revenus des ménages, des entreprises et des gouvernements. À mesure que les revenus et les bénéfices augmentent, l'épargne privée progresse également, ce qui favorise une hausse de l'investissement privé.

Le canal de la productivité agit donc comme un multiplicateur économique. En permettant aux entreprises et aux travailleurs d'interagir plus efficacement, le TGV génère des gains qui se diffusent progressivement à l'ensemble de l'économie du corridor.

Effets sur l'emploi

En réduisant les temps de trajet entre les différents pôles économiques du corridor, Alto augmentera l'offre effective de main-d'œuvre dans l'économie. Le TGV rend en effet davantage d'emplois accessibles dans un temps de trajet raisonnable, incitant certaines personnes à intégrer le marché du travail, à y participer davantage, à accepter des emplois plus éloignés ou à augmenter leur nombre d'heures travaillées.

– Spécifiquement, le canal du marché du travail est modélisé comme une augmentation exogène de l'offre de main-d'œuvre, combinant (i) les gains de temps de trajet (via le transfert modal vers le réseau de trains à grande vitesse) et (ii) la demande induite (trajets supplémentaires et, potentiellement, travailleurs supplémentaires).

Ainsi, le nombre d'emplois équivalent temps complet augmente à la suite de la mise en service du TGV. Avec davantage de travailleurs disponibles, les entreprises peuvent augmenter leur production afin de répondre à la demande accrue des ménages, des autres entreprises et des marchés d'exportation. Cette croissance de l'activité soutient à son tour l'emploi, les revenus du travail et l'activité économique globale. Au total, cet effet de cascade de l'emploi entraîne des gains annuels de PIB de l'ordre de 2,7 G$.

En outre, le projet contribuerait à la création de 50 000 emplois lors de la phase de construction, puis 5 000 emplois permanents pour exploiter et maintenir le réseau. Les effets se feraient également ressentir du côté des fournisseurs et entreprises de la chaîne de valeur du projet, qui présentent un potentiel d'augmentation de leurs effectifs pour répondre à la demande de matériaux, biens et services dans le cadre du projet. Ces impacts n'ont toutefois pas été pris en compte dans la modélisation des retombées économiques du projet.

Hausse du tourisme

En améliorant l'accessibilité entre les grandes villes du corridor, Alto pourrait stimuler tant le tourisme international que le tourisme intérieur. Dans la modélisation EGC présentée ici, toutefois, le choc touristique retenu porte uniquement sur l'augmentation des dépenses des visiteurs internationaux au Canada. Des temps de déplacement plus courts et une meilleure connectivité entre les grands pôles touristiques faciliteront les séjours multidestinations, accroîtront l'attrait de certaines villes auprès des visiteurs internationaux et encourageront des séjours plus longs.

L'effet du tourisme international est ainsi modélisé comme une augmentation exogène des dépenses touristiques au Canada attribuable à une meilleure accessibilité le long du corridor. Il en découle une augmentation des dépenses touristiques en Ontario et au Québec, principalement dans les secteurs de l'hébergement, de la restauration, du transport, du commerce de détail et des loisirs, ce qui se traduira par une hausse du PIB de 0,8 G$ par année en moyenne. Sans le TGV d'Alto, ces dépenses n'auraient pas eu lieu.

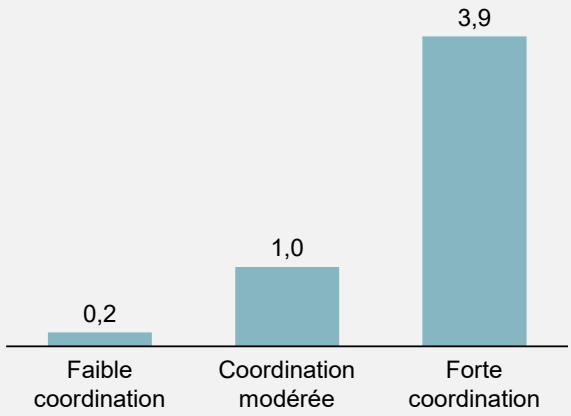
Le projet Alto pourrait également stimuler le tourisme intérieur dans les villes du corridor. Ces retombées doivent toutefois être interprétées différemment de celles associées au tourisme international. Dans plusieurs cas, elles correspondraient davantage à une réaffectation des dépenses touristiques à l'intérieur du Canada qu'à une création nette de nouvelles dépenses. Par exemple, un voyageur de Toronto qui choisit de visiter Québec plutôt qu'une autre destination canadienne génère des retombées pour la destination visitée, mais ses dépenses auraient vraisemblablement eu lieu ailleurs au pays.

Les gains nets pour l'économie canadienne seraient surtout observés lorsque l'amélioration de la connectivité incite des Canadiens à remplacer un voyage à l'étranger par une destination située dans le corridor. Alto pourrait néanmoins accroître la valeur économique du tourisme intérieur en favorisant des séjours multidestinations et une meilleure répartition des retombées touristiques entre les villes du corridor, qui sont actuellement fortement concentrées à Toronto et à Montréal.

L'étude réalisée par CPCS pour le compte d'Alto permet d'ailleurs d'éclairer les retombées potentielles de l'augmentation du tourisme tant intérieur qu'international dans le corridor Québec–Toronto à l'aide d'un modèle entrées-sorties. Les expériences internationales montrent que la capacité d'un réseau de train à grande vitesse à stimuler durablement le tourisme dépend largement de la coordination entre les destinations desservies. Les gains sont généralement plus importants lorsque les acteurs touristiques collaborent afin de développer des itinéraires communs, coordonner leurs efforts de promotion, améliorer les connexions locales autour des gares et faciliter les déplacements entre les attractions. À l'inverse, en l'absence d'une telle coordination, les bénéfices tendent davantage à se concentrer dans les destinations déjà les plus établies.

Sur cette base, CPCS estime qu'Alto pourrait soutenir entre 177 M$ et 3,9 G$ de PIB additionnel ainsi qu'entre 2 000 et 43 000 emplois selon le degré de coordination atteint entre les destinations du corridor (Graphique 40). Bien qu'il ne soit pas possible d'isoler précisément la part des retombées attribuable au seul tourisme intérieur, le rapport suggère que les bénéfices d'Alto proviendraient d'abord d'une hausse des déplacements entre les villes du corridor Québec–Toronto. Les retombées associées aux visiteurs internationaux apparaissent plus limitées, ceux-ci continuant majoritairement d'accéder au corridor par avion. L'amélioration de la connectivité pourrait toutefois renforcer l'attrait du corridor auprès de cette clientèle en facilitant les séjours multidestinations, particulièrement dans un contexte de forte coordination des stratégies touristiques[195].

Graphique 40 : Impact des dépenses touristiques additionnelles sur le PIB selon le degré de coordination des acteurs touristiques
RMR du corridor Alto; 2023; en G$ de 2025



Note : Les estimations de CPCS représentent des retombées économiques soutenues par l'activité touristique additionnelle dans le corridor. Elles ne correspondent pas nécessairement à des retombées nettes créées pour l'économie canadienne.

Source : CPCS, 2026.

Ce que ces gains signifient pour la population canadienne

La hausse permanente de l'activité économique mesurée par le PIB générera des gains tangibles pour les ménages et les entreprises.

Des revenus plus élevés pour les ménages

L'activité économique accrue, et la hausse des heures travaillées qui en découlera, se traduiront par une hausse de 11,2 G$ annuellement du revenu disponible des ménages situés le long du corridor une fois le réseau pleinement opérationnel. Ce revenu correspond aux sommes dont disposent les ménages après impôts pour consommer, épargner ou investir. Concrètement, des revenus plus élevés peuvent se traduire par une plus grande capacité à couvrir les dépenses courantes, à épargner en vue de la retraite ou à réaliser des projets importants tels que l'achat d'une propriété, des études ou des rénovations. À l'échelle de l'économie, cette hausse du pouvoir d'achat soutient également la consommation des ménages, qui représente l'un des principaux moteurs de la croissance économique.

[195] *CPCS, Ibid.*

Davantage d'investissements et de revenus pour les entreprises

Les estimations montrent que la hausse de la production des entreprises, laquelle est nécessaire pour répondre à la demande accrue des ménages, entraînera une augmentation de 10,1 G$ des revenus des entreprises, ainsi qu'une augmentation de 15,4 G$ de l'investissement privé. Pour les entreprises, des revenus plus élevés signifient davantage de ressources pour financer leur croissance, moderniser leurs équipements, développer de nouveaux produits ou investir en recherche et développement. L'investissement privé représente notamment les dépenses effectuées pour l'acquisition de bâtiments, d'équipements, de technologies, de logiciels ou d'autres actifs productifs permettant d'accroître la capacité de production et la compétitivité à long terme des entreprises.

Des recettes publiques additionnelles

À mesure que les salaires, la consommation et les revenus des entreprises augmentent avec l'expansion de l'activité économique, l'assiette fiscale s'élargit, de sorte que les revenus des gouvernements augmentent parallèlement aux gains de production liés à la productivité, à la main-d'œuvre et au tourisme. Ainsi, la croissance économique anticipée grâce à Alto générera 6,4 G$ de revenus gouvernementaux[196] supplémentaires par année. Ces revenus, qui proviennent des impôts sur le revenu, des taxes à la consommation et de l'impôt sur les bénéfices des entreprises, pourront ensuite être utilisés pour financer les programmes et services publics tels que la santé, l'éducation, les infrastructures, les programmes sociaux ou encore la réduction de la dette publique. L'augmentation des recettes fiscales bénéficiera ainsi à toute la population, pas seulement celle située le long du corridor.

Les revenus fiscaux additionnels seraient perçus par les gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada, à hauteur de 1,6 G$, 2,1 G$ et 2,6 G$ par année[197] respectivement. Pour mesurer l'ampleur de ces revenus, il s'agit pour le Québec de l'équivalent du budget de dépenses du ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, et pour l'Ontario du budget du ministère du Développement économique, Création d'emplois et Commerce.

Bien qu'Alto soit situé au Québec et en Ontario, ses retombées fiscales s'étendraient bien au-delà du corridor. Plus de 40 % des revenus additionnels reviendraient au gouvernement fédéral, qui finance des programmes et des services destinés à l'ensemble de la population et redistribue une part importante de ses revenus partout au Canada. C'est donc en grande partie par l'entremise des finances publiques fédérales que le reste du pays bénéficierait des retombées du TGV, que ce soit en soutenant des programmes nationaux ou en finançant des projets d'infrastructure ailleurs au Canada.

Autrement dit, les gouvernements disposent de plus de revenus, ou n'ont pas à hausser les impôts, pour financer les soins de santé, l'éducation, les transports ou les programmes sociaux. Il s'agit ainsi d'un levier qui permet aux gouvernements d'investir davantage sans nécessairement augmenter les taux d'imposition.

La façon dont ces sommes seront utilisées dépendra des décisions budgétaires des gouvernements concernés.

À cet égard, il est important de distinguer le rôle d'une infrastructure de transport de celui des gouvernements en matière d'équité. Un projet comme Alto a pour fonction première de réduire le coût de la distance, sans égard à la répartition des retombées entre les différentes régions ou tranches de la population. Il est en effet normal, et attendu, qu'une infrastructure linéaire comme un TGV profite davantage aux populations et aux entreprises situées à proximité du corridor, que ce soit en matière d'accès, de mobilité ou de développement économique local.

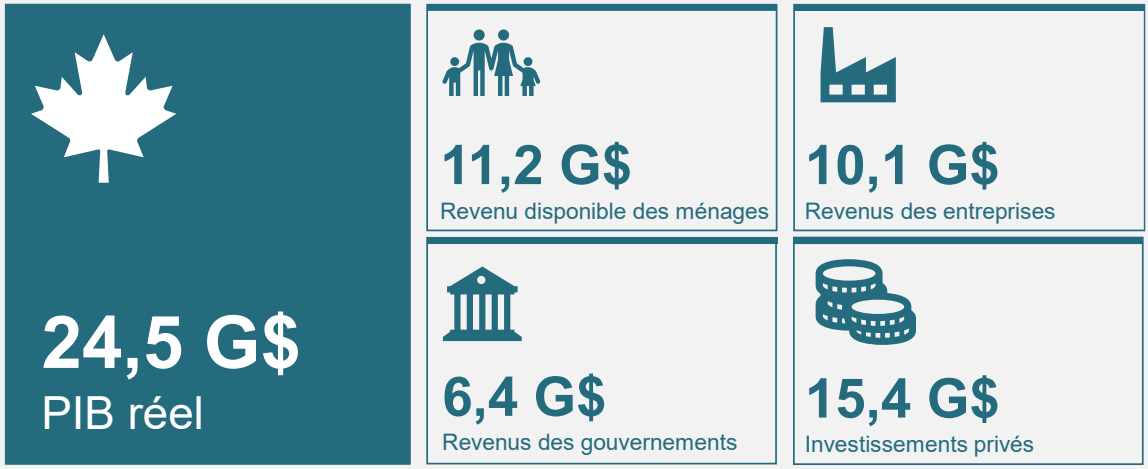
Cette concentration géographique des bénéfices directs ne constitue toutefois pas un problème d'équité en soi, dans la mesure où les gouvernements disposent des outils nécessaires pour redistribuer les gains économiques générés à l'ensemble de la population, indépendamment de la proximité au corridor. C'est précisément le rôle de la fiscalité, alors que les revenus additionnels perçus par les gouvernements servent à financer des programmes et services accessibles à tous les citoyens, peu importe leur lieu de résidence. Autrement dit, la responsabilité d'assurer une équité dans les bénéfices globaux d'un projet comme Alto ne repose pas sur l'infrastructure elle-même, mais sur les choix

[196] *Les revenus gouvernementaux sont agrégés, et représentent donc les revenus des gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario.*

[197] *Les totaux peuvent ne pas correspondre à 6,4 G$ en raison des arrondis.*

budgétaires et les politiques de redistribution des gouvernements. Il faut toutefois souligner que les coûts de financement seraient vraisemblablement assumés à l'échelle fédérale, ce qui souligne la nécessité de redistribuer de la manière la plus équitable possible les revenus fiscaux additionnels générés par le TGV.

Sommaire des impacts économiques annuels du TGV sur l'économie canadienne
Canada, en milliards de dollars constants de 2019

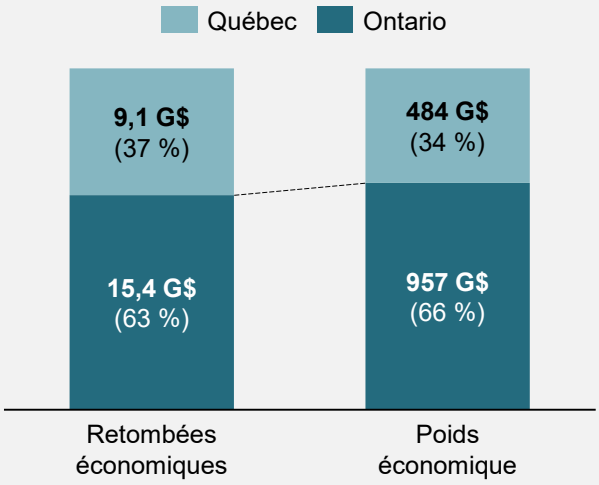


Note : Les revenus gouvernementaux sont agrégés. Les valeurs présentées à droite correspondent à des concepts distincts du PIB. Elles ne peuvent donc pas être additionnées pour représenter l'impact économique en matière de PIB.
Source : Simulations et analyses Aviseo Conseil, 2026.

Gains régionaux

Les retombées économiques du projet se diffuseront à l'intérieur du corridor Québec–Toronto. Il est estimé que plus du tiers (37 %) des gains de PIB annuels générés par Alto seraient captés par le Québec, contre près de deux tiers (63 %) en Ontario (Graphique 41). Il s'agit d'une répartition globalement similaire à celle du poids économique respectif.

Graphique 41 : Comparaison entre le poids économique et la part des retombées
Québec et Ontario; en $ de PIB réel



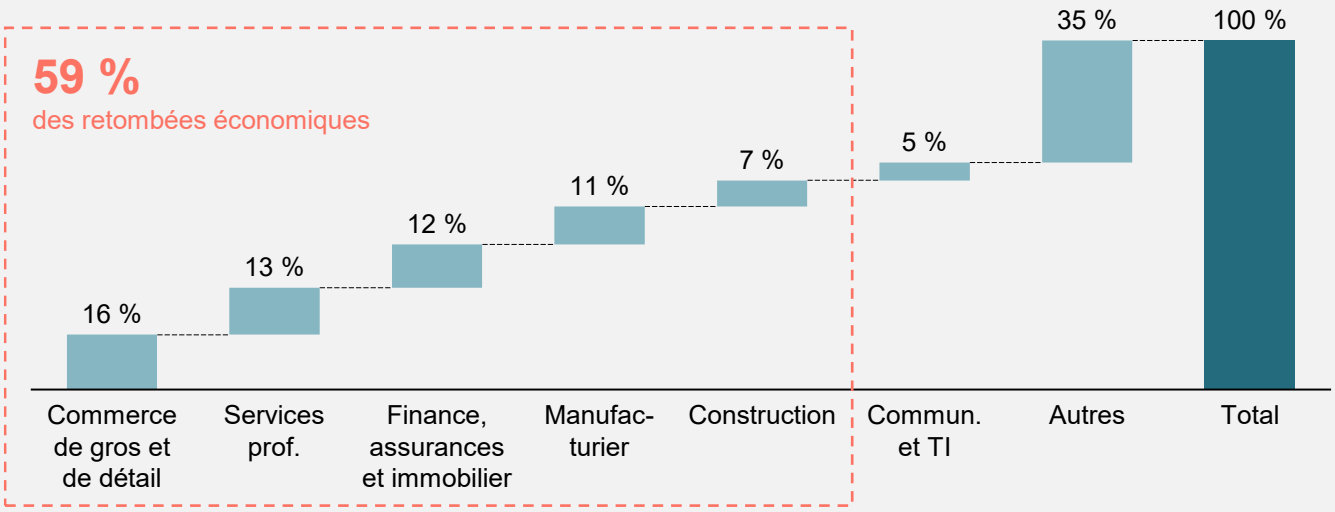
Source : Statistique Canada, modélisations et analyse Aviseo Conseil, 2026.

Gains sectoriels

D'un point de vue sectoriel, les gains économiques associés à Alto se concentreraient principalement dans les industries dont la performance dépend plus fortement de l'accessibilité aux marchés, aux clients et aux talents. Si les bénéfices seront observés dans l'ensemble de l'économie, les services, le commerce et les activités à forte intensité de déplacements professionnels seront les principaux bénéficiaires du TGV. Selon les estimations d'Aviseo, cinq industries regrouperaient à elles seules près de 60 % de l'augmentation annuelle du PIB attribuable à la mise en service d'Alto, soit le commerce de gros et de détail (16 %), les services professionnels (13 %), la finance, assurance et immobilier (12 %), le manufacturier (11 %) et la construction (7 %).

Ces résultats suggèrent que les bénéfices d'Alto se concentreront principalement dans les secteurs qui constituent déjà le cœur de l'économie du corridor. Ensemble, ces cinq industries représentent près de 58,5 % du PIB combiné du Québec et de l'Ontario, soit une proportion très proche de leur poids dans les gains économiques projetés.

Graphique 42 : Décomposition sectorielle des retombées économiques
Canada, en % des retombées économiques



Source : Modélisation et analyse Aviseo Conseil, 2026.

Au-delà du PIB : améliorer la qualité de vie et le bien-être

Le projet de TGV entre Québec et Toronto générera des bénéfices qui dépassent largement les retombées économiques mesurées par le PIB, une mesure incomplète du bien-être de la population. En plus de stimuler l'activité économique, Alto permettra aux voyageurs de gagner du temps et de voyager de façon plus sécuritaire, d'accéder plus facilement aux services et de profiter d'un plus grand choix dans les modes de déplacement, en plus de générer des bénéfices environnementaux. Ces gains de bien-être constituent une part importante de la valeur créée par le projet et se distinguent des bénéfices monétaires présentés dans la section précédente.

La présente section donne un aperçu de ces bénéfices. Il convient toutefois de noter qu'aucune mesure exhaustive des impacts du projet sur le bien-être pendant toute sa durée de vie n'est encore disponible. Les éléments présentés ici doivent donc être considérés comme une première étape, puisqu'ils illustrent la nature et l'ampleur potentielle de ces bénéfices, sans en saisir la pleine valeur.

Mesurer la prospérité au-delà de la production économique

Le PIB constitue l'indicateur de référence pour mesurer l'activité économique, mais il comporte plusieurs limites. Au premier chef, il comptabilise la valeur des biens et services produits dans une économie dans une période donnée, sans refléter les effets positifs ou négatifs qui découlent du processus de production. En ce sens, le PIB est une mesure imparfaite du bien-être de la population[198] (Graphique 43).

– Par exemple, la production d'une automobile contribue au PIB, alors que les émissions de gaz à effet de serre qu'elle génère n'en sont pas retranchées. Une économie peut ainsi générer davantage de production tout en engendrant simultanément des coûts pour la société qui demeurent peu visibles dans le PIB[199].

Cette limite est particulièrement pertinente dans le domaine des transports. La congestion, la pollution ou les coûts liés aux accidents peuvent affecter directement la qualité de vie sans être reflétés dans la mesure de la production économique. À l'inverse, des déplacements plus rapides, un service plus fiable ou une meilleure accessibilité peuvent générer des gains importants pour le bien-être des citoyens sans nécessairement se traduire par une hausse équivalente du PIB. L'évaluation d'un projet comme Alto gagne ainsi à compléter les retombées économiques traditionnelles par une analyse plus large de ses effets sur le bien-être et la qualité de vie de la population.

Les méthodes d'évaluation contemporaines des infrastructures de transport reflètent d'ailleurs de plus en plus cette réalité[200]. Elles considèrent notamment le temps de déplacement, la fiabilité du service, l'accessibilité, l'inclusion et les effets sur les milieux de vie comme des dimensions pertinentes du bien-être, même lorsqu'elles ne se traduisent pas directement par une hausse du PIB. Par exemple, des déplacements plus rapides libèrent du temps pour d'autres activités, et un service plus fiable réduit l'incertitude ainsi que la marge de sécurité que les voyageurs doivent prévoir. De son côté, une meilleure accessibilité augmente le nombre de services, d'activités et de destinations qu'on peut atteindre dans un temps raisonnable. **Ces bénéfices augmentent le bien-être des voyageurs, mais ne sont pas captés pleinement par le PIB.**

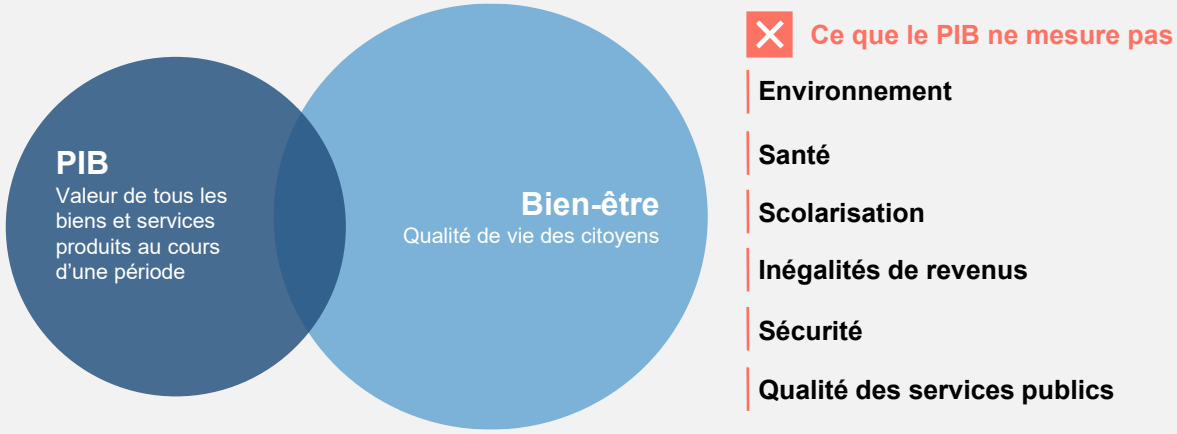
Les bénéfices du projet s'étendent également à la sécurité routière. En transférant une partie des déplacements de la route vers le rail, Alto réduit l'exposition aux collisions. Sur l'horizon d'évaluation, Alto estime que le projet permettra d'éviter jusqu'à 26 000 blessures et 400 décès, pour des bénéfices liés à la sécurité routière évalués à environ 610 M$.

[198] *Harvard Business Review (2019).*

[199] *Ces coûts sont appelés « externalités négatives ».*

[200] *U.K. Department for Transport (2024).*

Graphique 43 : Schématisation du PIB et de la mesure de la qualité de vie
Pour illustration



Source : Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Mesurer la prospérité au-delà du PIB permet ainsi de compléter les effets sur la production et la productivité par des dimensions qui touchent plus directement la vie quotidienne des citoyens, notamment le temps disponible, la fiabilité des déplacements, l'accessibilité, la sécurité et la qualité de l'environnement.

Des bénéfices pour les générations futures

Les infrastructures ferroviaires à grande vitesse sont conçues pour être utilisées pendant plusieurs décennies. Une partie de leur valeur concerne donc les générations futures, soit celles qui bénéficieront durablement des nouvelles possibilités de mobilité qu'elles rendent possibles. Cet enjeu est particulièrement important dans le corridor Québec–Toronto, où la population des régions desservies devrait augmenter de près de 18 % entre 2025 et 2050, soit près de 3 millions de personnes supplémentaires. Cette croissance démographique accentuera les besoins de mobilité et la pression exercée sur les réseaux de transport au cours des prochaines décennies. Les bénéfices du projet ne seront toutefois pas limités aux seuls utilisateurs du TGV. En transférant une partie des déplacements vers le rail, Alto contribuera également à libérer de la capacité sur les infrastructures existantes et à réduire certaines externalités liées au transport, au bénéfice plus largement de la population du corridor.

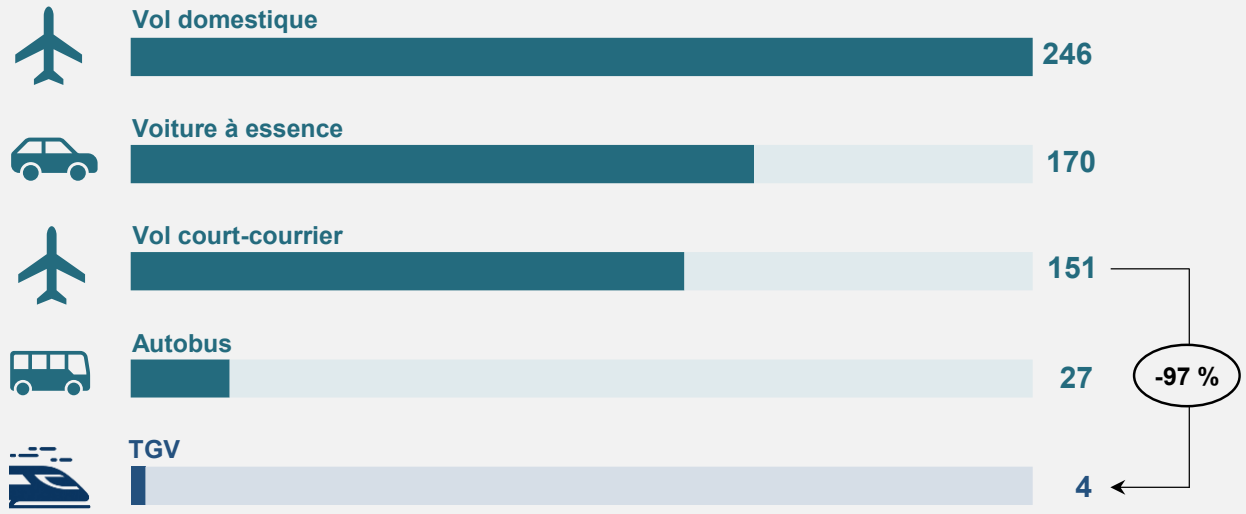
Dans ce contexte, les bénéfices environnementaux constituent une dimension importante de cette valeur à long terme. Ils reposent notamment sur le transfert d'une partie des déplacements effectués en voiture ou en avion vers un réseau ferroviaire électrifié. Selon les projections d'Alto, la part modale moyenne de l'automobile dans les différents segments du corridor passera d'environ 74 % à 59 %, tandis que celle de l'avion passera d'environ 14 % à 8 %. Ce changement dans les habitudes de déplacement réduira directement les émissions associées au transport interurbain.

À titre de comparaison, les facteurs d'émission britanniques montrent qu'en phase d'exploitation, un déplacement en TGV d'Eurostar génère 4 g de CO_2e par passager-kilomètre, contre 27 g pour un autobus, 170 g pour une voiture à essence et entre 151 g et 246 g pour un vol intérieur, selon la distance. Ainsi, pour un voyage entre Montréal et Toronto, le TGV représentera une réduction d'environ 97 % des émissions de gaz à effet de serre. Cette baisse des GES doit d'ailleurs être interprétée comme un minimum, puisque l'électricité au Royaume-Uni est plus émissive que celle au Québec et en Ontario.

- Au Royaume-Uni, l'électricité est produite à plus de 30 % par le gaz naturel[201].
- Au Québec et en Ontario, l'électricité est produite à plus de 90 % par des sources d'énergie zéro-émission, soit l'hydroélectricité et le nucléaire. Ainsi, il est probable que le TGV d'Alto émette moins de 4 g de CO_2e par passager-kilomètre.

[201] *Agence internationale de l'énergie.*

Graphique 44 : Émissions de GES selon le mode de transport
Royaume-Uni, Émissions par passager-kilomètre, en gCO_2e



Source : Our World in Data, gouvernement du Royaume-Uni, ministère de la Sécurité énergétique et de la Carboneutralité (2022), Analyse Aviseo Conseil, 2026.

Ces ordres de grandeur illustrent l'écart d'intensité carbone entre les différents modes de transport et l'avantage que peut représenter le transfert d'une partie des déplacements vers un réseau ferroviaire électrifié.

Au total, le transfert de la part modale de l'automobile et de l'avion à la faveur du train à grande vitesse permettra d'éviter jusqu'à 39,1 millions de tonnes d'émissions de gaz à effet de serre sur l'horizon d'évaluation de 60 ans[202]. En termes monétaires, la valeur de cette réduction est estimée à 7,2 G$ au maximum[203]. Mentionnons que ces bénéfices environnementaux s'étendent à l'ensemble de la population, puisqu'une réduction des émissions améliore le bilan environnemental sur tout le territoire.

Les bénéfices environnementaux ne concernent toutefois pas uniquement les gaz à effet de serre. La diminution des déplacements automobiles réduit également les émissions de polluants atmosphériques qui affectent la qualité de l'air et la santé, notamment les particules fines, les oxydes de soufre, les oxydes d'azote, les hydrocarbures et le monoxyde de carbone. La réduction des émissions de ces polluants atmosphériques représente un gain de 27 M$, dont profitera l'ensemble de la population du corridor exposée à ces polluants, y compris les personnes qui n'utiliseront pas le TGV.

Plus largement, le développement d'un réseau ferroviaire électrifié s'inscrit dans les orientations de transition écologique et de décarbonation des transports poursuivies au Québec et au Canada. Le Plan pour une économie verte 2030 du Québec fait notamment de l'électrification des transports un axe de la réduction des émissions de GES, tandis que le Plan de réduction des émissions pour 2030 du gouvernement fédéral souligne le rôle du transfert modal et de modes de transport plus propres dans la décarbonation du secteur[204]. La valeur d'Alto pour les générations futures ne réside donc pas uniquement dans la longévité de l'infrastructure. Elle tient aussi à sa capacité à répondre durablement à une demande de mobilité croissante tout en offrant une alternative électrifiée à la voiture et à l'avion, avec des bénéfices à long terme sur les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air et la transition vers une mobilité moins carbonée.

Il convient toutefois de noter que l'analyse ne tient pas compte des effets induits du TGV. En stimulant une nouvelle activité économique, le projet est susceptible de générer une consommation d'énergie et

[202] *Ces projections tiennent compte d'une augmentation de la part de marché des véhicules zéro émission.*

[203] *En dollars de 2024. Les valeurs monétaires sont estimées selon le coût social du carbone tel que calculé par le Gouvernement du Canada.*

[204] *Gouvernement du Québec (2020), Plan pour une économie verte 2030; Environnement et Changement climatique Canada (2022), Plan de réduction des émissions pour 2030.*

une demande de transport supplémentaire au-delà du corridor lui-même.

La valeur des choix

Au-delà des déplacements effectués au quotidien, la valeur d'un réseau de transport tient aussi aux possibilités qu'il rend accessibles. En économie des transports, cette notion est appelée « valeur d'option »[205]. Dans le corridor Québec–Toronto, une liaison ferroviaire à grande vitesse ajouterait une alternative à la voiture, à l'avion et aux services ferroviaires existants. Cette possibilité peut être utile lorsque le mode habituellement utilisé devient moins intéressant ou indisponible en raison du prix, des conditions de circulation, des perturbations ou simplement des préférences du voyageur. La disponibilité d'une option supplémentaire possède donc une valeur qui dépasse son utilisation quotidienne.

Pour le cas canadien, cette option incrémentale revêt une importance particulière, en raison des limites des modes de transport actuels. Comme mentionné précédemment, le marché aérien intérieur canadien est caractérisé par une concurrence limitée, ce qui limite l'offre, tandis que le transport ferroviaire opéré par VIA Rail se heurte à des enjeux de fiabilité et de ponctualité. Au-delà du transport, le Canada se démarque également par une faible concurrence dans plusieurs autres industries, comme les télécommunications et l'alimentation.

Dans ce contexte, l'ajout d'une alternative ferroviaire, plus rapide et plus fiable en raison de son réseau entièrement dédié, devrait renforcer la concurrence entre les modes de transport, au bénéfice des utilisateurs. Les travaux menés sur les marchés européens montrent que cette concurrence peut modifier la capacité offerte et la fréquence des services aériens. Les transporteurs peuvent notamment réduire le nombre de sièges offerts sur les liaisons concurrencées par le train à grande vitesse, tout en réduisant moins fortement leurs fréquences, voire en les augmentant dans certains cas, afin de préserver l'attractivité de leur service. Les effets varient toutefois selon les caractéristiques des liaisons et des réseaux, notamment la présence d'un aéroport-pivot. Dans certains cas, le train à grande vitesse peut même jouer un rôle complémentaire en alimentant les vols long-courriers dans les grands aéroports[206].

Sur le plan tarifaire, les travaux européens montrent également qu'une intensification de la concurrence ferroviaire peut exercer une pression à la baisse sur les tarifs aériens. Une concurrence ferroviaire accrue peut notamment conduire les compagnies aériennes à réduire leurs tarifs, tandis qu'une amélioration de la compétitivité du train en matière de temps de parcours accentue cette pression. Des travaux récents montrent également que l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires à grande vitesse peut exercer sur les tarifs aériens une pression comparable à celle découlant de l'arrivée d'un transporteur aérien supplémentaire. Cet effet apparaît plus marqué sur les liaisons plus longues et celles desservant des aéroports-pivots, et semble en partie passer par une augmentation de la fréquence des services ferroviaires[207]. Les bénéfices d'une nouvelle option de transport peuvent ainsi également profiter à certains voyageurs qui continuent d'utiliser l'avion, par l'intermédiaire d'ajustements de prix ou de service des transporteurs.

Le TGV élargit également les choix professionnels sous l'angle du bien-être. En rapprochant les principaux pôles du corridor, il permet à davantage de travailleurs d'accéder à des possibilités de carrière sans devoir nécessairement renoncer à leur milieu de vie. La valeur créée ne réside donc pas uniquement dans l'accès à un plus grand bassin d'emplois, mais aussi dans la possibilité de poursuivre ses ambitions professionnelles tout en préservant ses attaches familiales, sociales et communautaires.

Le même raisonnement s'applique aux choix résidentiels. En rapprochant les principaux pôles du corridor, le TGV élargit l'éventail des milieux de vie où les ménages peuvent s'établir tout en conservant l'accès à leur marché d'emploi. Cette plus grande liberté de choix constitue un bénéfice en soi, puisqu'elle permet de choisir son lieu de résidence selon ses préférences, ses attaches et ses priorités. La valeur créée par Alto ne repose donc pas uniquement sur les déplacements à bord du train. Elle tient aussi aux possibilités qu'offre une meilleure connectivité entre les principaux pôles du corridor, qu'il s'agisse du mode de transport, de la carrière ou du lieu de résidence. Cette liberté de choix constitue une dimension du bien-être que ni le PIB ni le nombre de passagers ne reflètent entièrement.

[205] *U.K. Department of Transport, 2022*

[206] *Dobruszkes (2011); Albalate et al. (2015)*

[207] *Bergantino et al. (2015); Capozza (2016); Borsati et al. (2026).*

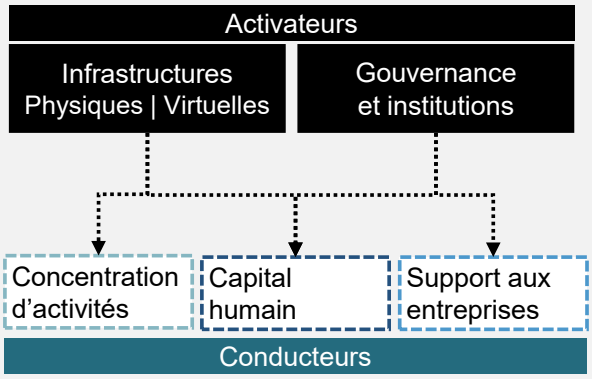
Maximiser les bénéfices d'Alto

Les expériences internationales montrent que la grande vitesse ferroviaire ne génère pas automatiquement des retombées économiques. Si une nouvelle gare améliore l'accessibilité d'un territoire, la capacité de convertir cette accessibilité en développement régional dépend largement des politiques et des choix d'aménagement qui l'accompagnent. Les bénéfices d'Alto dépendront donc autant de son intégration au territoire que de la performance du service ferroviaire. Pour maximiser les retombées du projet, les gares devront être efficacement reliées aux réseaux de transport locaux, régionaux et interurbains, tout en s'inscrivant dans des milieux de vie denses, mixtes et accessibles.

Toutes les conditions réunies

En matière de développement économique, il n'y a pas de recette spécifique, mais on connaît de grands facteurs de succès. La littérature sur le développement économique régional montre que les infrastructures ne créent pas à elles seules la prospérité, mais qu'elles constituent un puissant activateur de croissance lorsqu'elles s'inscrivent dans un écosystème favorable. Les infrastructures créent les conditions permettant aux acteurs économiques de se développer, d'investir et de collaborer efficacement.

Graphique 45 : Facteurs clés de succès en développement économique
Aviseo Conseil



Sources : Brookings Institution et Mid-America Regional Council, et analyse Aviseo Conseil, 2026.

Le schéma ci-dessus illustre bien cette logique. Les infrastructures physiques et virtuelles ainsi que les institutions civiques et publiques agissent comme des conditions gagnantes qui permettent l'émergence de conducteurs de développement tels que le capital humain, l'entrepreneuriat, l'innovation et la productivité.

Les infrastructures améliorent la mobilité des personnes, des biens et de l'information, réduisent les coûts de transaction et élargissent les marchés accessibles aux entreprises. Elles contribuent ainsi à la concentration des activités économiques et à la formation de masses critiques favorables à l'innovation. De manière conceptuelle, donc la grande vitesse prévue par Alto active tous les leviers souhaités pour favoriser le développement économique.

De l'accessibilité au développement régional

L'avantage de la technologie de la grande vitesse est que l'on peut apprendre de l'expérience des dernières décennies. Ses bénéfices économiques potentiels sont clairs. Ils reposent d'abord sur sa capacité à améliorer l'accessibilité entre les villes. La réduction significative des temps de déplacement rapproche les travailleurs, les entreprises, les institutions et les marchés. Or, l'expérience internationale montre que ce potentiel économique ne se réalise pas automatiquement.

L'aménagement des gares, notamment de leur accessibilité, et d'espaces pour l'écosystème économique régional est un facteur de succès incontournable.

Ainsi, la présence d'une gare ne garantit pas à elle seule ni l'arrivée de nouveaux investissements, ni la création d'emplois, ni une transformation durable du territoire. Les résultats observés dans différents pays varient considérablement d'une ville à l'autre, même lorsque celles-ci sont desservies par le même réseau de train à grande vitesse. Certaines villes ont réussi à attirer de nouvelles activités économiques, à revita-

liser certains quartiers ou à renforcer leur rôle régional, tandis que d'autres ont enregistré des retombées plus limitées. Les recherches sur les expériences européennes montrent d'ailleurs que les bénéfices associés à une nouvelle gare dépendent davantage de la capacité des collectivités à tirer parti de la nouvelle accessibilité que de l'infrastructure elle-même[208].

Cette réalité est particulièrement importante pour les villes intermédiaires. Une meilleure connexion avec les grands centres peut renforcer leur attractivité, élargir leurs marchés et faciliter l'accès à des talents, à des clients et à des partenaires. Toutefois, ces bénéfices ne sont ni automatiques ni uniformément répartis. Ils dépendent notamment de la capacité des territoires à accueillir de nouveaux ménages et entreprises, à développer leur offre de logements et à mettre en valeur leurs atouts économiques existants.

Les expériences internationales montrent également que les gains associés à la grande vitesse sont généralement plus importants lorsque celle-ci s'inscrit dans une stratégie plus large de développement territorial. Les politiques de transport, de logement, d'aménagement du territoire et de développement économique jouent souvent un rôle déterminant dans la capacité des villes à tirer parti d'une amélioration de l'accessibilité pour attirer de nouveaux investissements, soutenir la création d'emplois et développer de nouvelles activités économiques[209].

Pour Alto, l'enjeu ne sera donc pas uniquement de relier plus rapidement les différentes villes du corridor, mais également de convertir cette nouvelle accessibilité en développement territorial durable. À cet égard, deux facteurs apparaissent particulièrement importants à la lumière des expériences internationales :

– L'intégration efficace des gares aux autres modes de transport afin de faciliter les déplacements porte-à-porte
– Le développement de milieux de vie complets autour des stations, permettant de concentrer les logements, les emplois et les services.

L'intégration aux autres modes de transport

Pour un usager, ce n'est pas seulement le temps passé dans le train qui compte, mais le déplacement complet, porte à porte, depuis son point de départ jusqu'à sa destination finale. Ainsi, la valeur d'un réseau de TGV dépend non seulement de la performance individuelle du train lui-même, mais également de sa capacité à s'intégrer effectivement aux autres modes de transport[210].

Un TGV rapide, mais mal connecté au reste du territoire, ne livre donc qu'une fraction de son plein potentiel.

Pour Alto, cela signifie que la valeur créée sera hautement tributaire de sa connectivité avec les réseaux de transport en commun urbain des villes desservies, le réseau ferroviaire de VIA Rail, les services d'autobus interurbains et le transport aérien. Les voyageurs doivent pouvoir rejoindre facilement leur destination finale sans que les gains de temps réalisés à bord du TGV soient annulés par des correspondances longues ou complexes.

– Bien qu'Alto ne puisse contrôler la performance individuelle des modes de transport complémentaires, le positionnement des gares doit être déterminé en concordance avec ces réseaux existants pour maximiser les interconnexions.
– Une gare mal connectée, où les correspondances sont longues, peu fiables ou mal synchronisées avec les horaires du TGV, réduirait le bassin de personnes et d'entreprises pour qui Alto devient une option réaliste. Les gains de productivité en seraient donc d'autant réduits.

Cette intégration est particulièrement importante pour les villes intermédiaires et les territoires situés à l'extérieur du corridor immédiat. Une gare bien reliée aux réseaux régionaux peut étendre considérablement la zone d'influence d'Alto et permettre à un plus grand nombre de collectivités de profiter de la nouvelle accessibilité.

L'intégration multimodale joue également un rôle important pour le tourisme. Une connexion efficace entre le TGV, les réseaux de transport collectif et les principaux aéroports peut faciliter les déplacements

[208] *Wenner et Thierstein (2022).*

[209] *OCDE (2026), Unlocking the Potential of Intermediary Cities for Regional Development*

[210] *Cervero (1998)*

multidestinations et élargir l'accès sans voiture aux différentes attractions du corridor.

Les expériences internationales montrent qu'il n'existe pas un modèle unique pour assurer une intégration efficace entre le train à grande vitesse et les autres modes de transport, notamment l'avion. Certains réseaux privilégient une intégration directe du TGV aux aéroports, alors que d'autres misent plutôt sur des gares situées dans les centres-villes ou les principaux pôles urbains, reliées efficacement aux aéroports et aux réseaux de transport collectif. Dans les deux cas, l'objectif demeure le même : réduire le temps de correspondance, faciliter les déplacements porte-à-porte et maximiser l'accessibilité du réseau.

- **À Lyon,** l'intégration directe de la gare de Lyon-Saint-Exupéry à l'aéroport permet des correspondances rapides entre les services ferroviaires à grande vitesse et le transport aérien. Cette configuration vise à élargir la zone de chalandise de l'aéroport en permettant aux voyageurs d'y accéder efficacement à partir d'un vaste territoire desservi par le réseau TGV.
- **Le cas de Cologne** illustre également cette logique d'intégration multimodale. Les liaisons ferroviaires à grande vitesse sont utilisées pour élargir la zone de chalandise et faciliter l'accès aux vols court-courriers. Le train et l'avion sont alors conçus comme des modes complémentaires au sein d'un même système de mobilité plutôt que comme des modes concurrents.
- **À Turin**, la gare de Porta Susa, située au cœur de la ville, est reliée à l'aéroport par une liaison ferroviaire dédiée, tout en offrant des correspondances avec le réseau ferroviaire national, régional et le transport collectif urbain. Cette approche privilégie l'accessibilité au centre-ville et aux principaux pôles d'activités tout en maintenant un lien efficace avec le transport aérien.

Dans plusieurs pays européens, les gares à grande vitesse sont ainsi devenues de véritables plateformes de mobilité permettant de combiner facilement train, transport collectif et transport aérien au sein d'un même déplacement.

Pour Alto, la qualité de ces connexions influencera donc directement la capacité du réseau à diffuser ses bénéfices au-delà des seules villes desservies.

Aménagement axé sur le transport collectif et quartiers de gare

Si l'intégration multimodale permet de maximiser l'accessibilité offerte par le réseau, l'aménagement des secteurs entourant les gares constitue un second levier important pour transformer cette accessibilité en retombées économiques durables. Les expériences internationales montrent qu'une gare de TGV génère généralement davantage de retombées lorsqu'elle s'insère dans un milieu urbain dynamique où les logements, les emplois, les commerces et les services sont facilement accessibles. Cette approche, connue sous le nom de développement axé sur le transport en commun ou TOD pour *transit-oriented development*, vise à faire de la gare un véritable pôle d'activités plutôt qu'un simple point d'embarquement.

Une gare bien reliée permet aux voyageurs de poursuivre leur déplacement; un quartier de gare bien conçu leur permet également d'habiter, de travailler et d'accéder à des services à proximité.

Pour les citoyens, la concentration des logements, des emplois et des services à proximité de la gare facilite les déplacements quotidiens. Elle permet d'accomplir davantage de trajets à pied, à vélo ou en transport collectif et peut ainsi réduire la dépendance à l'automobile et les dépenses qui y sont associées, ce qui donne plus de marge de manœuvre pour des achats à plus grandes composantes locales. La proximité des commerces, des services publics et des lieux de loisirs permet également de gagner du temps en rapprochant plusieurs destinations du domicile, du lieu de travail et de la station[211,212]. La concentration de résidents, de travailleurs et de destinations à proximité des gares peut également élargir le bassin d'usagers et soutenir l'achalandage du réseau tout au long de la journée.

En plus de simplifier les déplacements et activités quotidiennes, une gare peut agir comme levier d'attraction et de développement économique. Ainsi, le regroupement de résidents, de travailleurs et de voyageurs peut accroître la fréquentation du secteur de la gare et soutenir la présence de commerces et de services de proximité, en concordance avec le concept de développement axé sur le transport en commun. Ces derniers facilitent l'accès aux achats et

[211] *Freemark (2026).*

[212] *Wang et al (2023).*

aux services depuis le domicile et le lieu de travail, tout en contribuant à la vitalité des espaces publics[213].

L'emplacement de la gare influencera toutefois la nature de ses effets sur le paysage urbain. Une gare située au centre-ville s'insère généralement dans un secteur déjà densifié, avec une meilleure connectivité aux réseaux de transport complémentaires et une facilité de se déplacer à pied. Une gare péricentrale, c'est-à-dire située en bordure immédiate du centre-ville, bénéficie souvent d'une plus grande disponibilité foncière, ce qui peut faciliter la création d'un nouveau quartier mixte autour de la station. Selon le contexte, le TGV peut donc soutenir la transformation d'un quartier existant ou contribuer à structurer un nouveau pôle urbain[214].

- **À Lille**, en France, l'arrivée du TGV a contribué au développement du quartier d'affaires Eurallile, transformant d'anciens espaces sous-utilisés en un nouveau pôle tertiaire connecté directement aux réseaux ferroviaires, au métro, au tramway et aux autobus. La gare Lille-Europe a ainsi servi de point d'appui à l'extension du centre-ville et à la requalification du secteur[215].
- **À Reims**, aussi en France, le développement urbain associé au TGV a sensiblement différé entre la gare située au centre-ville et celle implantée en périphérie. Alors que la gare centrale bénéficiait d'une forte intégration au réseau urbain existant, le développement autour de la gare Champagne-Ardenne TGV, situé à 8 km du centre-ville, a nécessité des investissements complémentaires en transport collectif, en logements, en bureaux et en espaces publics afin de tirer pleinement parti de la nouvelle accessibilité[216 217].

Ces exemples montrent que les retombées associées aux quartiers de gare dépendent moins de la présence de l'infrastructure elle-même que de la capacité des collectivités à planifier leur développement à long terme (Graphique 46). Les secteurs entourant les gares représentent ainsi une occasion de convertir les gains d'accessibilité en nouveaux investissements, en logements et en activités économiques. L'ampleur de ces retombées varie toutefois selon le contexte. Les expériences internationales montrent qu'elles sont généralement maximisées lorsque les gares s'inscrivent dans des territoires densifiés et bien connectés, s'appuient sur une économie diversifiée et renforcent des pôles urbains déjà attractifs. Une planification anticipée de l'intégration multimodale et du développement des secteurs de gare demeure alors essentielle pour transformer les gains d'accessibilité en croissance durable[218].

Graphique 46 : Exemples internationaux de développement urbain autour des gares de TGV
Pour illustration



Quartier Euralille, Lille, France



Gare de Champagne-Ardenne, Reims, France

[213] *Valley Transportation Authority.*
[214] *Facchinetti-Mannone (2011).*
[215] *École Normale Supérieure (2011).*
[216] *Grand Reims Mobilité.*
[217] *Université de Reims, n. d.*
[218] *Weiß and Münter, 2022*

Conclusion

Le corridor Québec–Toronto occupe une place unique dans l'économie canadienne. Il regroupe une part importante de la population, de l'activité économique, des talents, des institutions de recherche et des centres décisionnels du pays. Cette concentration exceptionnelle d'actifs économiques constitue l'une des principales forces du Canada, mais elle s'accompagne également de défis croissants. La croissance démographique, l'augmentation des besoins de mobilité, les contraintes de capacité des infrastructures existantes et le retard de productivité face aux autres économies développées exercent une pression croissante sur la capacité de la région à soutenir efficacement la croissance économique du Canada. Les décisions prises aujourd'hui en matière de mobilité, de connectivité et d'investissement détermineront largement la capacité du corridor à relever ces défis et à demeurer un moteur de croissance, d'innovation et de compétitivité pour l'économie canadienne.

Si la construction d'un TGV entraîne des coûts, il est important de se rappeler que l'inaction ne constitue pas un scénario sans coût. Même en l'absence d'Alto, les gouvernements devront continuer d'investir massivement afin d'accroître la capacité des infrastructures existantes et répondre à une demande de mobilité appelée à croître au cours des prochaines décennies. Le véritable choix ne porte donc pas sur la nécessité d'investir, mais sur le type d'infrastructure qui permettra le mieux de soutenir le développement économique du corridor.

Alto est avant tout une infrastructure de mobilité, mais son importance ne réside pas uniquement dans sa fonction de transport. En rapprochant les travailleurs, les entreprises, les institutions et les marchés qui composent le corridor, le projet pourrait renforcer la productivité, élargir les marchés du travail, faciliter les échanges commerciaux Québec-Ontario, favoriser la diffusion des connaissances et soutenir le développement économique régional. En ce sens, la valeur du projet ne repose pas uniquement sur les déplacements qu'il permettrait d'effectuer, mais également sur les nouvelles opportunités économiques qu'il pourrait rendre possibles.

Ces bénéfices ne sont pas uniquement théoriques. Ils se traduisent également par des retombées économiques tangibles pour les travailleurs, les entreprises et les gouvernements. Selon les estimations d'Aviseo, la mise en service complète d'Alto pourrait notamment générer une hausse permanente du PIB réel canadien de l'ordre de 24,5 G$ par année, dont 21,0 G$ attribuables aux gains de productivité, 2,7 G$ à l'élargissement effectif du marché du travail et 0,8 G$ à l'augmentation des dépenses touristiques. Ces retombées reflètent le potentiel d'Alto à accroître durablement la capacité productive de la principale région économique du pays.

Les bénéfices potentiels d'Alto dépassent toutefois les seules retombées économiques mesurées par le PIB. Des déplacements plus rapides et plus fiables peuvent accroître l'accès à l'emploi, aux services et aux destinations touristiques, tout en offrant davantage de flexibilité dans les choix de mobilité. Le transfert d'une partie des déplacements vers un réseau ferroviaire électrifié pourrait également contribuer à améliorer la sécurité des déplacements, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à soutenir les objectifs de transition énergétique poursuivis par le Canada. Une part importante de la valeur créée par Alto réside ainsi dans des bénéfices qui ne sont pas pleinement captés par les indicateurs économiques traditionnels.

En définitive, la question soulevée par Alto dépasse celle du transport. Elle concerne plus largement la façon dont le Canada entend développer, connecter et faire croître sa principale région économique au cours du XXI^{e} siècle. Au-delà des infrastructures elles-mêmes, ce sont les possibilités qu'Alto rend accessibles qui façonneront durablement le corridor Québec–Toronto.

Bibliographie

Affaires mondiales Canada. (2026). *Diversification commerciale du Canada.* Consulté le 8 octobre 2026. https://international.canada.ca/fr/affaires-mondiales/campagnes/diversifier-commerce

Ahlfeldt, G. M. et Feddersen, A. (2018). *From Periphery to Core: Measuring Agglomeration Effects Using High-Speed Rail.* Journal of Economic Geography 18 (2), 355-390. https://doi.org/10.1093/jeg/lbx005

Aksoy, C. G., Barrero, J. M., Bloom, N., Davis, S. J., Dolls, M. et Zarate, P. (2023). *Time Savings When Working from Home.* AEA Papers and Proceedings 113, 597-603. https://doi.org/10.1257/pandp.20231013

Albalate, D. et Fageda, X. (2016). *High Speed Rail and Tourism: Empirical Evidence from Spain.* Transportation Research Part A: Policy and Practice 85, 174-185. https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.01.009

Albalate, D., Bel, G. et Fageda, X. (2015). *Competition and cooperation between high-speed rail and air transportation services in Europe.* Journal of Transport Geography, 42, 166-174. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.07.003

Alto. (2026). *Frequently Asked Questions (FAQs).* https://www.altotrain.ca/en/frequently-asked-questions

Alto. (2026). *Le train à grande vitesse : une occasion économique pour le Canada.* Août 2026. https://www.altotrain.ca/fr/nouvelles/le-train-grande-vitesse-une-occasion-economique-pour-le-canada

Alto. (2026). *Moving Canada Forward.* 26 juin 2026.

Alvarez, J., Krznar, I. et Tombe, T. (2019). *Internal Trade in Canada: Case for Liberalization.* Document de travail du FMI no 19/158.

Andersson, F., Burgess, S. et Lane, J. (2007). *Cities, matching and the productivity gains of agglomeration.* Journal of Urban Economics, 61(1), 112-128.

Aoki, T. (2022). *Economic Effects of Consumption by Visitors to Ishikawa Prefecture – Analysis from 2015 Ishikawa Input–Output Table.* Kanazawa Seiryo University Bulletin 56 (1). https://www.seiryo-u.ac.jp/u/research/gakkai/ronbunlib/e_ronsyu_pdf/No140/01_aoki140.pdf

Baek, J. et Park, W. (2022). *The Impact of Improved Passenger Transport System on Manufacturing Plant Productivity.* Regional Science and Urban Economics 96, 103805. https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2022.103805

Banque de l'infrastructure du Canada. (2025). *Montréal-Trudeau International Airport Transformation.* https://cib-bic.ca/en/projects/trade-and-transport/montreal-trudeau-international-airport-transformation/

Banque mondiale. (2014). *Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China: Main Report.* Rapport no ACS9734.

Barrero, J. M., Bloom, N. et Davis, S. J. (2020). *60 Million Fewer Commuting Hours Per Day: How Americans Use Time Saved by Working from Home.* Becker Friedman Institute Working Paper(2020)-132. https://bfi.uchicago.edu/working-paper/60-million-fewer-commuting-hours-per-day-how-americans-use-time-saved-by-working-from-home/

Bazin-Benoît, S. et Delaplace, M. (2013). *Desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme : entre accessibilité, image et outil de coordination.* Téoros 32 (2), 37-46. https://www.erudit.org/fr/revues/teoros/2013-v32-n2-teoros02536/

Bazin-Benoît, S., Beckerich, C. et Delaplace, M. (2014). *Valorisation touristique du patrimoine et dessertes TGV. Le cas de quatre villes intermédiaires proches de Paris.* Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 865-883. https://doi.org/10.3917/reru.145.0865

BDC. (2024). *Le casse-tête de la productivité au Canada : Des solutions pour les propriétaires d'entreprises.* Mai 2024. https://www.bdc.ca/fr/a-propos/analyses-recherche/productivite

Bergantino, A. S., Capozza, C. et Capurso, M. (2015). *The impact of open access on intra- and inter-modal rail competition. A national level analysis in Italy.* Transport Policy, 39, 77-86. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.01.008

Bernard, A. B., Moxnes, A. et Saito, Y. U. (2019). *Production Networks, Geography, and Firm Performance.* Journal of Political Economy, 127(2), 639–688. https://www.jstor.org/stable/26846655

Bhatt, A. et Kato, H. (2021). *High-speed rails and knowledge productivity: A global perspective.* Transport Policy, volume 101. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.12.006

Borsati, M., Fageda, X., Fitzová, H. et Pařil, V. (2026). *When Oligopoly Meets Oligopoly: Airline Price Responses to High-Speed Rail Liberalization.* SSRN. 8 avril 2026. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=6545298

Bottasso, A., Conti, M., Ferrara, A. R. et Robbiano, S. (2023). *High-Speed Railways and Firms Total Factor Productivity: Evidence from a Quasi-Natural Experiment.* IZA Discussion Paper(16572). https://www.iza.org/publications/dp/16572

Boulatoff, C., İşcan, T. B. et Kotlyarova, Y. (2022). *Does Distance Matter for Trade in Services?* The Case of Interprovincial Trade in Canada. Open Economies Review, 33(1), 157–185. https://doi.org/10.1007/s11079-021-09629-3

Bureau de la concurrence Canada. (2025). *Prêt pour le décollage : renforcer la concurrence dans le transport aérien. Une étude de marché sur l'industrie du transport aérien au Canada.* 19 juin 2025. https://bureau-concurrence.canada.ca/fr/comment-nous-favorisons-concurrence/education-sensibilisation/publications/autorisation-decollage-accroitre-concurrence-entre-compagnies-aeriennes

Bureau du vérificateur général du Canada. (2026). *Rapport du vérificateur général du Canada au conseil d'administration de VIA Rail Canada Inc.* https://www.canada.ca/en/auditor-general/our-work/audit-reports/special-examinations-2026-via-rail-canada-inc.html

Bursa, B. (2024). *Mode Choice and Value of Time on Long-Distance Vacation Trips.* Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2678(12), 1691-1705. https://doi.org/10.1177/03611981241252837

CAA-Québec. (2017). *Quand tout s'arrête : Évaluation des points d'engorgement au Canada.* https://www.caa.ca/app/uploads/2021/02/Canadian_National_Bottlenecks_Study_FR_1_4_17.pdf

California High-Speed Rail Authority. (2026). *2026 Business Plan.* https://hsr.ca.gov/communications-outreach/reports/business-plans/2026-business-plan/

California High-Speed Rail Authority, Office of the Inspector General. (2026). *Review of 2026 Business Plan.* https://hsr.ca.gov/office-of-the-inspector-general/inspector-general-reports/

Campa, J. L., Arce, R., López-Lambas, M. E. et Guirao, B. (2018). *Can HSR Improve the Mobility of International Tourists Visiting Spain? Territorial Evidence Derived from the Spanish Experience.* Journal of Transport Geography 73, 94-107. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.10.014

Campa, J. L., López-Lambas, M. E. et Guirao, B. (2016). *High Speed Rail Effects on Tourism: Spanish Empirical Evidence Derived from China's Modelling Experience.* Journal of Transport Geography 57, 44-54. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.09.012

Campa Cascales, J. L. de la, Arce Ruiz, R. M. et López Lambas, M. E. (2017). *El tren de Alta Velocidad como factor dinamizador del turismo en el ámbito cultural de los museos. Análisis en tres comunidades autónomas españolas.* Revista de Obras Públicas 164 (3586), 80-87. https://oa.upm.es/49949/

Campa Cascales, J. L., Pagliara, F., López Lambas, M. E., Arce Ruiz, R. M. et Guirao Abad, B. (2019). *Impact of High-Speed Rail on Cultural Tourism Development: The Experience of the Spanish Museums and Monuments.* Sustainability, 11(20), 5845. https://doi.org/10.3390/su11205845

Capozza, C. (2016). *The effect of rail travel time on airline fares: First evidence from the Italian passenger market.* Economics of Transportation, 6, 18-24. https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2016.06.002

Carbo, J. M., Graham, D. J., Anupriya, Casas, D. et Melo, P. C. (2019). *Evaluating the Causal Economic Impacts of Transport Investments: Evidence from the Madrid–Barcelona High Speed Rail Corridor.* Journal of Applied Statistics 46 (9), 1714-1723. https://doi.org/10.1080/02664763.2018.1558188

Cascetta, E., Coppola, P. et Velardi, V. (2013). *High speed rail demand: Before and after evidences from the Italian market.* disP – The Planning Review, 49(2), 51-59. https://doi.org/10.1080/02513625.2013.831581

Castillo-Manzano, J. I., Castro-Nuño, M., López-Valpuesta, L., Pedregal-Tercero, D. J. et Garrido-Michó, J. M. (2018). *High Speed Rail: Fast Tracking Tourism in the EU?* Annals of Tourism Research, 71, 64–66. https://doi.org/10.1016/j.annals.2018.02.005

CBRE. (2026). *Scoring Tech Talent 2026.* https://www.cbre.com/insights/books/scoring-tech-talent-2026

Central Japan Railway Company. (2025). *Annual Report 2025, résultats de l'exercice 2024.*

Centre des congrès de Québec. (2025). *Une année 2024-2025 marquée par le renouveau et la performance.* 8 juillet 2025. https://www.convention.qc.ca/nouvelles/performance-economique-bilan-annuel-2024-2025

Cervero, R. (1998). *The Transit Metropolis: A Global Inquiry.* Washington, DC : Island Press.

Chaires de recherche du Canada. (2025). *Titulaires de chaire – printemps 2025.* Consulté le 16 septembre 2026. https://www.chairs-chaires.gc.ca/media-medias/lists-listes/2025/spring-printemps-fra.aspx

Charnoz, P., Lelarge, C. et Trevien, C. (2018). *Communication Costs and the Internal Organisation of Multi-Plant Businesses: Evidence from the Impact of the French High-Speed Rail.* The Economic Journal 128 (610), 949-994. https://doi.org/10.1111/ecoj.12592

Chen, Z. et Haynes, K. E. (2015). *Impact of High-Speed Rail on International Tourism Demand in China.* Applied Economics Letters 22 (1), 57-60. https://doi.org/10.1080/13504851.2014.925043

Cheng, J. et Chen, Z. (2024). *Impact of High-Speed Rail on City Attractiveness.* Socio-Economic Planning Sciences 95, 102024. https://doi.org/10.1016/j.seps.2024.102024

Chèze, C. et Nègre, R. (2017). *Wider economic impacts of high-speed rail: example of agglomeration benefits assessment on Bretagne Pays de Loire high speed rail project.* Transportation Research Procedia, 25, 5307-5324. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.02.056

City of Peterborough. (2026). *Business Directory – Peterborough Regional Airport.* https://www.peterborough.ca/business-building-development/airport/business-directory/

City of Peterborough. (2026). *Community Profile.* https://www.peterborough.ca/business-building-development/economic-development/why-peterborough/community-profile/

City of Peterborough. (2026). *Key Sectors.* https://www.peterborough.ca/business-building-development/economic-development/key-sectors/

City of Peterborough. (2026). *Why Peterborough?* https://www.peterborough.ca/business-building-development/economic-development/why-peterborough/

Cleantech Commons. (2026). *Cleantech Commons at Trent University.* https://cleantechcommons.ca/

Combes, P.-P. et Lafourcade, M. (2012). *Revue de la littérature académique quantifiant les effets d'agglomération sur la productivité et l'emploi.*

Communauté métropolitaine de Montréal. (2024). *Congestion routière : une facture annuelle de 6 G$ pour la région métropolitaine de Montréal.* https://cmm.qc.ca/communiques/congestion-routiere-une-facture-annuelle-de-6-g-pour-la-region-metropolitaine-de-montreal-2/

Communauté métropolitaine de Québec. (2024). *Portrait-diagnostic sur le transport de marchandises dans la CMQuébec.* https://cmquebec.qc.ca/wp-content/uploads/2026/05/2026_CMQuebec_Portrait-Transports-marchandises_vf.pdf

Conference & Meetings World. (2026). *Rogers Centre Ottawa sees surge of first-time conferences and sector spin-offs.* 19 mai 2026. https://www.c-mw.net/rogers-centre-ottawa-sees-surge-of-first-time-conferences-and-sector-spin-offs/

Conseil du secteur de la fabrication de pointe. (2024). *Rapport final 2024.* https://www.ontario.ca/files/2024-10/medjct-advanced-manufacturing-report-2024-fr-2024-10-03.pdf

CPCS. (2026). *Tourism in the Alto Corridor.* Juin 2026. https://www.altotrain.ca/sites/default/files/2026-06/202606-alto-tourism-impacts_en.pdf

CPCS. (2026). *Train à grande vitesse et capacité de fret : avantages potentiels d'Alto pour le fret.* Août 2026. https://www.altotrain.ca/sites/default/files/2026-06/high-speed-rail-and-freight-capacity-fr_final.pdf

Département de Géographie, École normale supérieure Paris-PSL. (s. d.). *Euralille: l'intermodalité au service de la requalification urbaine.* Consulté le 23 septembre 2026. https://geographie.ens.psl.eu/euralille-l-intermodalite-au.html

Department for Transport. (2022). *TAG Unit A4.1 – Social Impact Appraisal.* Royaume-Uni. https://www.gov.uk/government/publications/tag-unit-a4-1-social-impact-appraisal

Department for Transport. (2024). *Review of TAG Impacts through a Wellbeing Lens.* Royaume-Uni. https://www.gov.uk/government/publications/transport-appraisal-and-wellbeing

Department for Transport. (2025). *Second Evaluation of High Speed 1.* Gouvernement du Royaume-Uni. https://www.gov.uk/government/publications/hs1-second-evaluation

Department for Transport et High Speed Two (HS2) Limited. (2026). *HS2 6-monthly report to Parliament: May 2026.* 19 mai 2026. https://www.gov.uk/government/speeches/hs2-6-monthly-report-to-parliament-may-2026

Destination Toronto. (2026). *Record-breaking 2025 sees 28 million visitors boost Toronto's economy by over $9 billion.* 28 janvier 2026. https://www.destinationtoronto.com/media/media-blog/post/record-breaking-2025-sees-28-million-visitors/

Dobruszkes, F. (2011). *High-speed rail and air transport competition in Western Europe: A supply-oriented perspective.* Transport Policy, 18(6), 870-879. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.06.002

Duan, L., Niu, D., Sun, W. et Zheng, S. (2021). *Transportation infrastructure and capital mobility: evidence from China's high-speed railways.* The Annals of Regional Science, 67(3), 617-648. https://doi.org/10.1007/s00168-021-01059-w

Duranton, G. et Turner, M. A. (2011). *The fundamental law of road congestion: Evidence from US cities.* American Economic Review, 101(6), 2616-2652.

Environnement et Changement climatique Canada. (2022). *Plan de réduction des émissions pour 2030 : prochaines étapes du Canada pour un air pur et une économie forte.* Gouvernement du Canada. https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/plan-climatique/survol-plan-climatique/reduction-emissions-2030/plan.html

Exon Smith, K. et Terplan, E. (2025). *Keeping High-Speed Rail on Track: Learning from Other North American Projects.* University of Toronto, School of Cities. 6 juin 2025. https://schoolofcities.utoronto.ca/keeping-high-speed-rail-on-track-learning-from-other-north-american-projects/

Facchinetti-Mannone, V. (2011). *Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ?* Présentation PowerPoint préparée dans le cadre de la 8e Rencontre franco-suisse des urbanistes, « Interface & Métropole,. 8 juillet 2011. Consulté le 23 septembre 2026. Document PDF.

Feng et al. (2023). *Impact of high-speed rail on high-skilled labor mobility in China.* Transport Policy. https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X23000069?via%3Dihub

Ferrovie dello Stato Italiane. (2024). *Gruppo FS, Piano Strategico 2025-2029: 100 miliardi di investimenti per accompagnare la crescita del Paese.* 12 décembre 2024. https://www.fsitaliane.it/it/media/comunicati-stampa/2024/12/12/gruppo-fs-piano-strategico-2025-2029-100-miliardi-investimenti-accompagnare-crescita-paese.html

Freemark, Y. (2026). *Transit-Oriented Development Can Help Cities Grow. Which Urban Areas Are Doing Best?* Urban Institute,. 4 juin 2026. Consulté le 23 septembre 2026. https://www.urban.org/urban-wire/transit-oriented-development-can-help-cities-grow-which-urban-areas-are-doing-best

Getzmann, S., Arnau, S., Karthaus, M., Reiser, J. E. et Wascher, E. (2018). *Age-Related Differences in Pro-active Driving Behavior Revealed by EEG Measures.* Frontiers in Human Neuroscience, 12, 321. https://doi.org/10.3389/fnhum.2018.00321

Gosselin, G., Houle, S. et Theckedath, D. (2026). *VIA Rail: Its Past, Its Present and the High-Speed Rail Project.* Bibliothèque du Parlement, publication no 2025-14-E.

Gouvernement de l'Ontario. (2024). *Budget de l'Ontario 2024 : Bâtir un Ontario meilleur.* https://budget.ontario.ca/2024/pdf/2024-ontario-budget-en.pdf

Gouvernement de l'Ontario. (s. d.). *Profil professionnel : Développeurs et programmeurs/programmeuses de logiciels (CNP 21222).* Guichet-Emplois Ontario. Consulté le 4 septembre 2026. https://www.services.labour.gov.on.ca/labourmarket-ui/jobProfile?nocCode=21222&lang=fr

Gouvernement de l'Ontario. (s. d.). *Projections démographiques pour l'Ontario.* https://www.ontario.ca/page/ontario-population-projections

Gouvernement du Canada. (2025). *Our plan: Building Canada Strong.* Consulté le 8 octobre 2026. https://budget.canada.ca/2025/report-rapport/intro-en.html

Gouvernement du Québec. (2020). *Plan pour une économie verte 2030 : Politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques.* https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-economie-verte-2030.pdf

Gouvernement du Québec. (2023). *Lancement d'une nouvelle zone d'innovation – Vallée de la transition énergétique : une troisième zone d'innovation prend forme.* 29 mai 2023. https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/lancement-dune-nouvelle-zone-dinnovation-vallee-de-la-transition-energetique-une-troisieme-zone-dinnovation-prend-forme-48234

Gouvernement du Québec. (2026). *Plan québécois des infrastructures 2026-2036 – Bilan de l'état des infrastructures publiques.* https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/secretariat-du-conseil-du-tresor/publications-adm/budgets/2026-2027/6_plan_quebecois_infrastructures.pdf

Graham, D. J. (2007). *Agglomeration, Productivity and Transport Investment.* Journal of Transport Economics and Policy, 41(3), 317-343. https://ideas.repec.org/a/tpe/jtecpo/v41y2007i3p317-343.html

Graham, D. J. et Melo, C. P. (2011). *Assessment of Wider Economic Impacts of High-Speed Rail for Great Britain.* Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2261(1), 15-24. https://doi.org/10.3141/2261-02

Gutiérrez, A., Miravet, D., Saladié, Ò. et Anton Clavé, S. (2020). *High-Speed Rail, Tourists' Destination Choice and Length of Stay: A Survival Model Analysis.* Tourism Economics, 26(4). https://doi.org/10.1177/1354816619855286

Heuermann, D. F. et Schmieder, J. F. (2019). *The Effect of Infrastructure on Worker Mobility: Evidence from High-Speed Rail Expansion in Germany.* Journal of Economic Geography 19 (2), 335-372. https://academic.oup.com/joeg/article-abstract/19/2/335/4974876

Inoue, H., Nakajima, K. et Saito, Y. (2017). *The Impact of the Opening of High-Speed Rail on Innovation.* RIETI Discussion Paper Series, 17-E-034. https://www.rieti.go.jp/en/publications/summary/17030035.html

Institut d'aménagement des territoires, d'environnement et d'urbanisme de Reims (IATEUR). (2023). *De la ville post-crise vers une ville durable.* Reims : Université de Reims Champagne-Ardenne. Consulté le 24 septembre 2026. https://www.univ-reims.fr/minisite_114/media-files/49815/iateur_expo_3-de-la-ville-post-crise-vers-une-ville-durable-reduit.pdf

Institut de la statistique du Québec. (2024). *Produit intérieur brut aux prix de base par industrie, régions administratives, régions métropolitaines de recensement, Québec.* https://statistique.quebec.ca/fr/document/produit-interieur-brut-prix-base-industrie-regions-administratives-regions-metropolitaines-recensement-quebec

Institut de la statistique du Québec. (2026). *Principaux indicateurs sur le Québec et ses régions – Trois-Rivières.* https://statistique.quebec.ca/fr/vitrine/region/04/mrc/371

Institut Fraser. (2025). *Clearing the Runway: Reforms to Enhance Air Travel Competition in Canada.* https://www.fraserinstitute.org/sites/default/files/2025-05/clearing-the-runway-reforms-to-enhance-air-travel-competition.pdf

International Union of Railways (UIC). (2025). *High-Speed Rail Atlas 2024.* 6e éd. https://shop.uic.org/en/other-documents/14927-high-speed-rail-atlas-2024.html

International Union of Railways (UIC). (2026). *High-Speed Rail Atlas 2025.* 7e éd. https://shop.uic.org/en/other-documents/15122-high-speed-rail-atlas-2025.html

Invest in Hamilton. (2026). *Innovating the Future of Manufacturing.* Consulté le 16 septembre 2026. https://investinhamilton.ca/sectors/manufacturing

Jiao, J., Wang, J., Zhang, F., Jin, F. et Liu, W. (2020). *Roles of accessibility, connectivity and spatial interdependence in realizing the economic impact of high-speed rail: Evidence from China.* Transport Policy, 91, 1-15. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.03.001

Kapoor, A. et Debroy, B. (2019). *GDP Is Not a Measure of Human Well-Being.* Harvard Business Review,. 4 octobre 2019. https://hbr.org/2019/10/gdp-is-not-a-measure-of-human-well-being

Kim, E. et Yi, Y. (2019). *Impact Analysis of High-speed Rail Investment on Regional Economic Inequality: A Hybrid Approach Using a Transportation Network-CGE Model.* Journal of Transport Economics and Policy, vol. 53, no 3, p. 238-257. https://www.jstor.org/stable/26800453

Korea National Railway. (s. d.). *KR Profile.* https://english.kr.or.kr/sub/info.do?m=010101

Legaspi, J., Hensher, D. et Wang, B. (2015). *Estimating the wider economic benefits of transport investments: The case of the Sydney North West Rail Link project.* Case Studies on Transport Policy, volume 3, numéro 2. https://doi.org/10.1016/j.cstp.2015.02.002

Lincicome, S. (2025). *High-Speed Fail.* Cato Institute. 14 mai 2025. https://www.cato.org/commentary/high-speed-fail

Long, C. X. et Yi, W. (2024). *Information Effects of High-Speed Rail: Evidence from Patent Citations in China.* China Economic Review 84, 102115. https://doi.org/10.1016/j.chieco.2024.102115

Loumeau, G. et Russo, A. (2026). *Second-Hand Gentrification: Theory and Evidence from High-Speed Rail Extensions.* Journal of Urban Economics 154, 103892. https://doi.org/10.1016/j.jue.2026.103892

Lu, Y., Yang, S. et Li, J. (2022). *The influence of high-speed rails on urban innovation and the underlying mechanism.* PLoS ONE, 17(3), e0264779. https://doi.org/10.1371/journal.pone.0264779

Matas, A., Raymond, J. L. et Roig, J. L. (2020). *Evaluating the Impacts of HSR Stations on the Creation of Firms.* Transport Policy 99, 396-404. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.09.010

MEIE. (2023). *Portrait manufacturier des régions du Québec.* https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/economie/publications-adm/rapport/portrait_manufacturiers_quebec.pdf

Meng, X., Lin, S. et Zhu, X. (2018). *The resource redistribution effect of high-speed rail stations on the economic growth of neighbouring regions: Evidence from China.* Transport Policy, 68, 178-191. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.05.006

Ministère des Transports de l'Ontario. (2022). *Connecting the GGH: A Transportation Plan for the Greater Golden Horseshoe.* https://files.ontario.ca/mto-ggh-transportation-plan-en-2022-03-10.pdf

Ministère des Transports du Québec. (2018). *Transporter le Québec vers la modernité – Cadre d'intervention en transport routier de marchandises.* https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/Plan_de_mobilite_durable/PMD-03-cadre-intervention.pdf

Miwa, N., Bhatt, A., Morikawa, S. et Kato, H. (2022). *High-Speed Rail and the Knowledge Economy: Evidence from Japan.* Transportation Research Part A: Policy and Practice 159, 398-416. https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.01.019

Montréal International. (2026). *Montréal : Une industrie des sciences de la vie interconnectée.* Consulté le 8 octobre 2026. https://www.montrealinternational.com/fr/grands-secteurs/sciences-de-la-vie-et-technologies-de-la-sante/

Nadou, F. (2010). *La notion de « villes intermédiaires » : une approche différenciée du rôle des villes moyennes entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques.* Mémoire de recherche. HAL, ⟨halshs-00596204⟩.

National Development and Reform Commission, Ministry of Transport et China Railway Corporation. (2016). *Medium- and Long-Term Railway Network Plan.* https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/ghwb/201607/t20160720_962188.html

Niu, D., Sun, W. et Zheng, S. (2020). *Travel costs, trade, and market segmentation: Evidence from China's high-speed railway.* Papers in Regional Science, 99, 1799–1826. https://doi.org/10.1111/pirs.12557

OCDE. (2025). *PIB par heure travaillée.* Consulté le 17 septembre 2026. https://www.oecd.org/fr/data/indicators/gdp-per-hour-worked.html

OCDE. (2026). *Unlocking the Potential of Intermediary Cities for Regional Development in Klagenfurt, Austria.* OECD Regional Development Papers (190). Paris: OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/df0052f0-en

OCDE. (2026). *Unlocking the Potential of Intermediary Cities for Regional Development.* OECD Regional Development Studies. Paris: OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/55b14922-en

Office National des Chemins de Fer (ONCF). (2024). *Rapport ESG 2024.* https://www.oncf.ma/content/download/112874/2632910/file/Rapport%20ONCF%20ESG%20Rassemble%CC%81%202024%20Page%20par%20page%20BD.pdf

Office National des Chemins de Fer (ONCF). (2024). *Rapport financier annuel 2024.* https://www.oncf.ma/fr/Voyageurs/Relation-client/Telechargements

Ontario. (2026). *Choix du Canada : Candidature de Toronto pour l'obtention du siège social de la Banque de la défense, de la sécurité et de la résilience.* Consulté le 16 septembre 2026. https://www.ontario.ca/fr/page/choix-du-canada-candidature-de-toronto-pour-lobtention-du-siege-social-de-la-banque-de-la

Our World in Data. (2022). *Carbon Footprint of Travel per Kilometer, 2022.* Données du UK Government, Department for Energy Security and Net Zero. https://ourworldindata.org/grapher/carbon-footprint-travel-mode

Pagliara, F. et Mauriello, F. (2020). *The Effects of Investments in New Transport Technologies such as HSR on the Tourism Industry.* The Open Transportation Journal, 14. https://doi.org/10.2174/1874447802014010035

Palais des congrès de Montréal. (2026). *Tourisme d'affaires 2025 : Une performance remarquable pour Montréal et le Québec.* 27 janvier 2026. https://congresmtl.com/tourisme-daffaires-2025-une-performance-remarquable-pour-montreal-et-le-quebec

Preston, J. (2013). *The Economics of Investment in High-Speed Rail: Summary and Conclusions.* International Transport Forum Discussion Papers. OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/5jz40rnjkgxw-en

Québec International. (2026). *Les sciences de la vie et les technologies de la santé : Une industrie en pleine effervescence à Québec.* Consulté le 8 octobre 2026. https://www.quebecinternational.ca/fr/choisir-quebec/industries-de-quebec/sciences-de-la-vie

Renfe. (2023). *Los servicios AVE de Renfe Madrid-Barcelona cumplen 15 años.* https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/renfe-al-dia/sala-de-prensa/Servicios-ave-de-renfe-madrid-barcelona-cumplen-15-aniversario

Research InfoSource. (2025). *Canada's Top 50 Research Universities 2025.* Consulté le 17 septembre 2026. https://researchinfosource.com/cil/2025/top-50-research-universities/list

Rice, P., Venables, A. J. et Patacchini, E. (2006). *Spatial determinants of productivity: Analysis for the regions of Great Britain.* Regional Science and Urban Economics, volume 36, numéro 6. https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2006.03.006

Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA). (s. d.). *Integrating Retail into TOD.* Consulté le 23 septembre 2026. https://www.vta.org/cdt/integrating-retail-tod-home-page

Savage, M. (2025). *The bridge changing lives and boosting business.* BBC News. https://www.bbc.com/news/articles/c3vdwwdg0v6o

Seneca Polytechnic. (2026). *Peterborough Campus.* https://www.senecapolytechnic.ca/campuses/peterborough.html

Shi, K. et Wang, J. (2024). *The influence and spatial effects of high-speed railway construction on urban industrial upgrading: Based on an industrial transfer perspective.* Socio-Economic Planning Sciences, volume 93. https://doi.org/10.1016/j.seps.2024.101886

SNCF Réseau. (s. d.). *LGV+ Paris–Lyon.* https://www.sncf-reseau.com/fr/le-reseau-de-demain/les-grands-projets-de-developpement

State Council of the People's Republic of China. (2025). *China's High-Speed Railways Offer Majority of Passenger Trips in 2024.* Données de la National Railway Administration. https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202501/16/content_WS6788b867c6d0868f4e8eedc4.html

State Council of the People's Republic of China. (2025). *China's Operating High-Speed Railway to Hit 60,000 km by 2030.* Données de China State Railway Group. https://english.www.gov.cn/news/202501/02/content_WS67764b48c6d0868f4e8ee732.html

State Council of the People's Republic of China. (2026). *China's Railway Mileage Tops 165,000 km.* Données de China State Railway Group. https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202601/04/content_WS6959fd54c6d00ca5f9a0863e.html

Statistique Canada. (2022). *Tableau 98-10-0006-01 - Chiffres de population, régions métropolitaines de recensement, agglomérations de recensement, centres de population et régions rurales.* https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=9810000601

Statistique Canada. (2023). *Migration interprovinciale et interrégionale des populations de langue française et de langue anglaise du Canada, Recensement en bref.* https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/as-sa/98-200-X/2021017/98-200-X2021017-eng.cfm

Statistique Canada. (2025). *Tableau 27-10-0273-01 - Dépenses intérieures brutes en recherche et développement, selon le type de science et selon le secteur de financement et le secteur d'exécution.* 27 novembre 2025. https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=2710027301

Statistique Canada. (2025). *Tableau 36-10-0468-01 - Produit intérieur brut aux prix de base, par région métropolitaine de recensement.* https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=3610046801

Statistique Canada. (2025). *Tableau 37-10-0277-01 - Effectifs postsecondaires, selon le domaine d'études détaillé, l'établissement, et les caractéristiques du programme et de l'étudiant.* 11 novembre 2025. https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3710027701

Statistique Canada. (2025). *Tableau 37-10-0278-01 - Diplômés postsecondaires, selon le domaine d'études détaillé, l'établissement, et les caractéristiques du programme et de l'étudiant.* 11 novembre 2025. https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3710027801

Statistique Canada. (2026). *La mobilité interprovinciale de la main-d'œuvre au Canada : un aperçu, no 11-621-M2026004 au catalogue.*

Statistique Canada. (2026). *Tableau 14-10-0442-01 - Postes vacants, employés salariés, taux de postes vacants et moyenne du salaire horaire offert selon le sous-secteur de l'industrie, données trimestrielles non désaisonnalisées.* https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=1410044201

Statistique Canada. (2026). *Tableau 14-10-0467-01 - Caractéristiques de l'emploi selon la région métropolitaine de recensement, moyennes mobiles de trois mois, données non désaisonnalisées.* 4 septembre 2026. https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1410046701

Statistique Canada. (2026). *Tableau 36-10-0206-01 - Indices de la productivité du travail, du coût unitaire de main-d'œuvre et des mesures connexes dans le secteur des entreprises, désaisonnalisées.* https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3610020601

Statistique Canada. (2026). *Tableau 36-10-0608-01 - Compte économique d'infrastructure, investissement et stock net par actif, par industrie et par fonction de l'actif.* https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=3610060801

Statistique Canada. (2026). *Tableau 98-10-0456-01 - Catégorie du lieu de travail selon les secteurs d'industries, la grande catégorie des professions et le genre : Canada, provinces et territoires, divisions de recensement et subdivisions de recensement.* https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=9810045601

Storper, M. et Venables, A. J. (2004). *Buzz: Face-to-Face Contact and the Urban Economy.* Journal of Economic Geography 4 (4), 351-370. https://doi.org/10.1093/jnlecg/lbh027

Sun, D., Zeng, S., Ma, H. et Shi, J. J. (2021). *How Do High-Speed Railways Spur Innovation?* IEEE Transactions on Engineering Management, volume 70, numéro 11. https://doi.org/10.1109/TEM.2021.3091727

Tetlow, G. et Shearer, E. (2021). *HS2: Lessons for Future Infrastructure Projects.* Institute for Government. https://www.instituteforgovernment.org.uk/publication/hs2-lessons-future-infrastructure-projects

Toronto Global. (2026). *Life Sciences in the Toronto Region.* Consulté le 8 octobre 2026. https://torontoglobal.ca/life-sciences/

Transport Canada. (2026). *Les transports au Canada 2025 : Rapport annuel.* Gouvernement du Canada. https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-annuels-transports-canada

Trent University. (2026). *Trent By the Numbers.* https://www.trentu.ca/about/trent-numbers

Umlauf, T. et Fung, E. (2026). *Years Late, Billions Over Budget: California's High-Speed Rail Hasn't Laid a Track.* The Wall Street Journal. https://www.wsj.com/us-news/years-late-billions-over-budget-californias-high-speed-rail-hasnt-laid-a-track-bac525ee

Université du Québec à Trois-Rivières. (2026). *Faits et chiffres.* https://www.uqtr.ca/faits-et-chiffres/index.shtml

Vailles, F. (2026). *Encore très populaire, le télétravail.* La Presse,. 22 juin 2026. https://www.lapresse.ca/affaires/chroniques/2026-06-22/canada/encore-tres-populaire-le-teletravail.php

Wang, B., de Jong, M., van Bueren, E., Ersoy, A. et Meng, Y. (2023). *Transit-Oriented Development in China: A Comparative Content Analysis of the Spatial Plans of High-Speed Railway Station Areas.* Land 12 (9), 1818. https://doi.org/10.3390/land12091818

Wang, J. et Cai, S. (2020). *The construction of high-speed railway and urban innovation capacity: Based on the perspective of knowledge Spillover.* China Economic Review, volume 63. https://doi.org/10.1016/j.chieco.2020.101539

Wang, S., Tang, D., Zhang, Z., Zhao, X. et Liu, S. (2025). *High-Speed Transport Infrastructure and Labor Distribution: International Lessons on Spatial-Temporal Governance Structures.* SSRN. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=5346080

Waterloo EDC. (2026). *Qu'est-ce que le Toronto-Waterloo Couloir ?* Consulté le 18 septembre 2026. https://www.waterlooedc.ca/blog/what-is-toronto-waterloo-corridor

Weiß, M. et Münter, A. (2022). *High-Speed Rail as a Driver of Urban Development? A Contrasting Comparison of Station Areas in Germany.* European Journal of Spatial Development 19 (7), 1-40. https://doi.org/10.5281/zenodo.7445753

Wen, Y., Hu, A. et Xin, Y. (2026). *High-Speed Railway Connection and the Inter-Regional Investment of Listed Companies.* Pacific-Basin Finance Journal 98, 103192. https://doi.org/10.1016/j.pacfin.2026.103192

RESPONSABLE DE L'ÉTUDE

Jean-Pierre Lessard
Associé - Fondateur

RECHERCHE, ANALYSE ET RÉDACTION

Nicolas Therrien
Directeur

Hajar El Khoudri
Consultante

Aude Hermenier
Analyste

Élodia Matteau
Consultante principale

MODÉLISATION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Mathieu Paquet
Associé

Camille Baillargeon
Consultante principale

AVISEO
stratégie + économie

Une ambition économique

COMMENT LE TRAIN À GRANDE VITESSE D'ALTO PEUT TRANSFORMER L'ÉCONOMIE CANADIENNE

AVISEO
stratégie + économie