

Un témoin bienveillant

Comment un mémoire favorable à ALTO énumère ce que le projet ne peut offrir

À propos du mémoire déposé par Trajectoire Québec, le 24 avril 2026
Évalué à la lumière des travaux de l'Initiative

Trajectoire Québec — organisme de défense des usagers du transport collectif au Québec, actif depuis plus de quatre décennies — a déposé un mémoire favorable dans le cadre de la consultation d'ALTO, le 24 avril 2026. Il appuie le train à grande vitesse. Mais les neuf recommandations qui portent cet appui décrivent des gares en centre-ville, des tarifs abordables, davantage de gares intermédiaires, le maintien du service conventionnel et une intégration fluide aux réseaux locaux. C'est là le cahier des charges d'un train à grande fréquence conventionnel. Ce n'est pas ce qu'un tracé neuf à 300 km/h est conçu pour être. Confronté à la conception réelle d'ALTO, le mémoire le plus bienveillant du dossier devient une liste des lacunes du projet.

Un appui, et ce sur quoi il repose

Trajectoire a été l'un des premiers appuis de la proposition de train à grande fréquence de VIA Rail (le TGF). Son mémoire soutient désormais le train à grande vitesse — mais de façon conditionnelle, « *dans la mesure où* » le projet assure accessibilité, intégration et équité. Le récit même du mémoire attribue le passage de la grande fréquence à la grande vitesse non pas à un argumentaire technique ou économique, mais à un sondage de 2024 qu'il cite — 92 % préférant la grande vitesse à la grande fréquence — et aux préférences exprimées par des maires. Ce que l'organisme réclame n'a pas changé lorsque son appui, lui, a changé. Il voulait un train interurbain fréquent, fiable, abordable et bien connecté avant le virage, et il en veut toujours un. Les recommandations décrivent ce train. L'appui repose par-dessus.

Neuf recommandations, évaluées

Le sommaire du mémoire énumère lui-même neuf recommandations. Mises en regard de la conception qu'ALTO fait effectivement avancer et des travaux de l'Initiative, elles dessinent une constante.

#	Recommandation (abrégée)	Constat
1	Gares en centre-ville, universellement accessibles, intégrées aux réseaux locaux et interurbains	Conflit structurel
2	Intégration urbaine sans barrières infranchissables pour piétons et cyclistes	Conflit structurel
3	Abordable et accessible à toutes et tous	Contredit par l'économie

4	Contrôle serré des coûts; participation privée au besoin; pas d'éviction du transport urbain	Contredit par l'économie
5	Gares aux aéroports de Montréal-Trudeau (YUL) et de Québec / Jean-Lesage (YQB)	Absent du projet
6	Modifier le mandat d'ALTO pour prévoir plus de gares intermédiaires	Contraire à la prémisse
7	Préserver et améliorer le service interurbain conventionnel sur le réseau existant	Non traité
8	Expérience client aux standards européens et asiatiques, distincte de l'avion	Indéterminé
9	Assurer l'acceptabilité sociale par des consultations rigoureuses et proactives	En échec

Accès au centre-ville et intégration urbaine (1 et 2). Les conflits les plus nets. Un tracé conçu pour les vitesses de 250 km/h et plus que les trois soumissionnaires de l'appel d'offres ont proposées de façon indépendante — constat confirmé par la note d'information A-2025-00015 du Bureau du Conseil privé (BCP) — doit être intégralement dénivelé et clôturé sur toute sa longueur. Cette coupure *est* précisément la barrière infranchissable que la recommandation 2 demande d'éviter; c'est une condition de la circulation à cette vitesse, non un détail accessoire. La même physique repousse les gares vers l'extérieur : une voie à grande vitesse ne peut être insérée dans des centres-villes denses à un coût que le projet acceptera d'assumer, ce qui pousse les gares vers la périphérie plutôt que vers le cœur. Les exemples mêmes de Trajectoire — l'attrait de la gare du Palais au centre-ville plutôt que de Sainte-Foy à Québec, l'effet incitatif à l'automobile de la gare excentrée d'Ottawa — sont des mises en garde vers lesquelles la conception d'ALTO tend, et non dont elle s'éloigne. La mesure de friction prospective de l'Initiative résume l'écart en une seule comparaison : une dorsale à haute performance obtient environ 29, contre environ 65 pour ALTO.

Abordabilité et discipline des coûts (3 et 4). Trajectoire cite une fourchette de coûts externe de 60 à plus de 100 milliards de dollars. La régression sur classe de référence de l'Initiative situe plutôt ALTO à près de 143 millions de dollars le kilomètre à l'estimation centrale, à l'intérieur d'un intervalle de prédiction à 95 % de 76 à 264 milliards, pour un ratio avantages-coûts d'environ 0,07. Un projet portant une telle économie et l'achalandage faible qu'implique la classe de référence — environ 0,29 déplacement par habitant — subit une pression structurelle vers des tarifs élevés, de recouvrement des coûts : l'inverse de la tarification équitable qu'exige la recommandation 3. Et la crainte précise de la recommandation 4 — que le projet évince l'investissement fédéral dans le transport urbain — est exactement l'éviction budgétaire vers laquelle pointe cette économie. Rien au dossier n'indique le contrôle serré des coûts que réclame la recommandation.

Nombre de gares (5 et 6). Chaque arrêt intermédiaire érode l'avantage de temps de parcours qui est la seule justification du choix d'un tracé neuf à 300 km/h plutôt que d'améliorations à plus haute fréquence sur le corridor existant. La recommandation 6 — qu'Ottawa modifie le mandat d'ALTO pour ajouter des gares — demande donc au gouvernement de défaire en partie la prémisse du projet. Trajectoire concède à demi la tension, en proposant des voies d'évitement pour que les trains express dépassent les trains

locaux; c'est un contournement d'un conflit inscrit dans le concept même. Les gares aéroportuaires (recommandation 5) ne figurent pas, à ce que montre le plan public.

Le réseau existant (7). Une ligne voyageurs neuve et distincte ne fait rien, à elle seule, pour préserver ou améliorer le service conventionnel de VIA sur le corridor — le service même que Trajectoire a autrefois défendu sous la bannière de la grande fréquence. L'Initiative a documenté une substitution discrète de référentiel dans les documents de coûts d'ALTO, où le scénario de référence à grande fréquence est remplacé par un « rail conventionnel » indifférencié : signe que le comparateur du réseau existant est traité avec désinvolture plutôt que protégé. L'approche à double actif qui satisferait cette recommandation — une nouvelle dorsale voyageurs qui libère aussi le réseau patrimonial pour un meilleur service conventionnel et de fret — est le geste central du cadre HPR. ALTO ne l'offre pas.

Les deux questions ouvertes. L'expérience client (recommandation 8) est un choix opérationnel arrêté tard dans la réalisation; le dossier n'offre aucun signal dans un sens ou dans l'autre, et il est juste de la dire indéterminée. La consultation (recommandation 9) est la plus tranchante de toutes. La friction communautaire, selon l'indice de l'Initiative, est passée de 43 à 54 après le cycle de consultation — le processus a accru l'opposition au lieu de bâtir l'acceptabilité qu'exige la recommandation. L'appel poli d'un organisme favorable à des consultations rigoureuses et proactives est, mesuré à l'aune de ce mouvement, le constat que la consultation a jusqu'ici échoué à son propre test.

Invités à dire ce qui ferait le succès d'ALTO, ses partisans ont décrit un train à grande fréquence. L'appui au train à grande vitesse repose sur un cahier des charges que la grande vitesse ne peut satisfaire.

Le fil conducteur

Placez les recommandations les unes à côté des autres et une seule forme se dégage. Accès au centre-ville, plus de gares, tarifs abordables, intégration aux réseaux, maintien du service conventionnel : point par point, c'est la proposition de valeur du train à grande fréquence conventionnel — la thèse que l'Initiative défend sous le cadre HPR — reformulée par un organisme convaincu d'appuyer autre chose. Le témoin le plus bienveillant du dossier de consultation décrit le projet par ce qui lui manque. Cela mérite d'être noté précisément *parce que* le témoin est favorable : l'écart entre ce qu'ALTO est et ce que ses partisans souhaitent n'est pas un artefact partisan. Il est visible même pour ceux qui encouragent le train.

Ce qui est structurel, et ce qui ne l'est pas

Deux des constats défavorables tiennent aux plans évolutifs d'ALTO plutôt qu'à la physique. La présence de correspondances aéroportuaires (recommandation 5) et le degré de centralité qu'auront finalement les gares terminales dépendent de décisions qu'ALTO n'a pas entièrement publiées; l'un et l'autre pourraient s'améliorer. Les autres évaluations découlent de la conception elle-même — la coupure et l'implantation périphérique qu'entraîne un tracé dénivelé à 250 km/h et plus, ainsi que l'économie des

coûts et de l'achalandage établie par les travaux de l'Initiative sur classe de référence. Celles-là ne bougent pas avec le plan. Elles ne bougent qu'avec le choix technologique.

S O U R C E

Trajectoire Québec, *Train à grande vitesse entre Québec et Toronto : une occasion à saisir pour améliorer les transports interurbains au Québec*. Mémoire présenté à ALTO, 24 avril 2026.

<https://trajectoire.quebec/publication/train-grande-vitesse-entre-quebec-toronto-une-occasion-saisir-pour-ameliorer-transports>