Train à grande vitesse et capacité de fret

Avantages potentiels d'Alto pour le fret

Préparé pour

ALTO

Rédigé par

cpcs

En collaboration avec

HDR

Ce rapport présente un résumé des interactions entre le transport ferroviaire de marchandises et le transport ferroviaire de voyageurs dans le corridor, de la contribution du fret ferroviaire à l'économie, ainsi que des avantages potentiels qu'Alto pourrait procurer au transport ferroviaire de marchandises en atténuant les contraintes de capacité le long du corridor. Les résultats de l'analyse doivent être considérés comme des ordres de grandeur et interprétés à titre indicatif.

Opinions et limites

Sauf indication contraire, les opinions exprimées dans le présent document sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues d'Alto.

CPCS s'efforce de valider les données obtenues auprès de tiers, mais ne peut garantir l'exactitude de ces données.

Juin 2026

Content.

04
Points clés

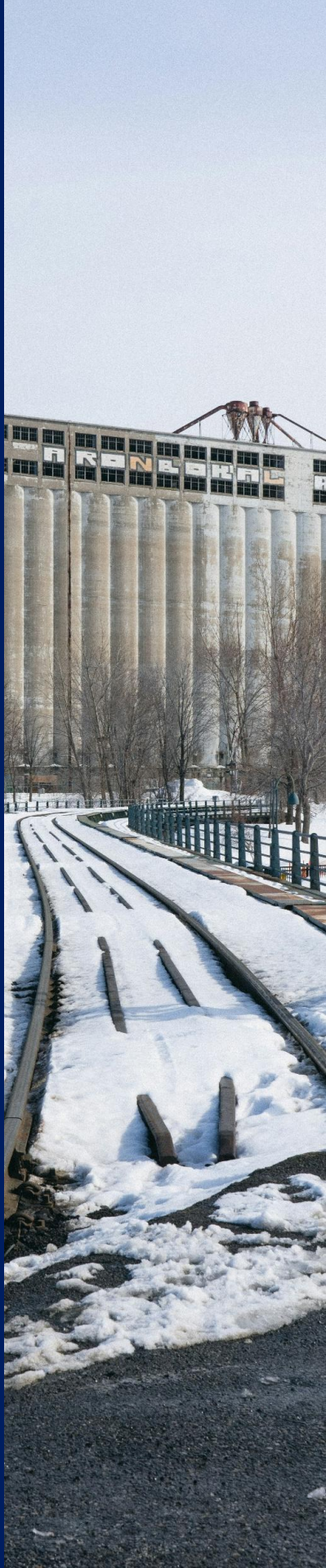
07
Comment les personnes et les marchandises circulent-elles par le rail le long du corridor Québec-Toronto ?

13
Quelle est la contribution du transport ferroviaire de marchandises à l'économie canadienne ?

17
En quoi Alto pourrait-il profiter au secteur du fret ?

01

Points clés à retenir.



Alto développe un corridor ferroviaire à grande vitesse reliant les municipalités de Québec à Toronto.

Le corridor Toronto-Montréal est actuellement le corridor ferroviaire de voyageurs le plus fréquenté et constitue un maillon important du réseau ferroviaire national de fret. Ce rapport résume le fonctionnement actuel du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, les défis auxquels il est confronté, la contribution du secteur du transport ferroviaire de marchandises à l'économie canadienne, ainsi que les avantages potentiels qu'Alto pourrait générer en matière de transport ferroviaire de marchandises.

La mise en place future d'Alto ne devrait pas entraîner la suppression des services ferroviaires locaux de transport de passagers ; au contraire, ces services devraient s'intégrer dans un réseau ferroviaire global, au sein duquel les services à grande vitesse et les services locaux fonctionneraient de manière complémentaire sur le corridor. Dans ce contexte, toute optimisation future des schémas de service refléterait l'intégration de ces services, les offres locales venant soutenir et relier le réseau principal à grande vitesse. À ce titre, l'analyse reflète des effets indicatifs sur la capacité, et les résultats concrets dépendront de la configuration finale des services de transport de passagers dans le corridor.

Les transports ferroviaires de passagers et de marchandises se partagent le corridor Québec-Toronto, ce qui pose des défis opérationnels pour les deux.

- Le corridor ferroviaire interurbain de voyageurs le plus fréquenté du Canada (Québec-Toronto) emprunte en grande partie des lignes ferroviaires qui sont **détenues par des entreprises privées** et gérées principalement par des opérateurs de fret (CN et CPKC).
- **Le segment Toronto–Montréal** est particulièrement important car il constitue une principale porte d'entrée est-ouest pour le fret. Il achemine également un volume élevé de trains de voyageurs, ce qui crée un environnement d'exploitation mixte difficile.
- Lorsque **les trains de voyageurs et de marchandises partagent la même voie,** la régulation implique des compromis qui peuvent réduire la fiabilité du service voyageurs (respect des horaires) et limiter la flexibilité du fret, en particulier pendant les périodes de forte affluence en journée.
- **Les services ferroviaires de fret et de voyageurs au Canada ont des objectifs de performance différents.** La qualité du service voyageurs est très sensible aux retards. Les services de VIA Rail sont arrivés à l'heure 72 % du temps au premier trimestre 2024 (et ce chiffre est tombé à 30 % au premier trimestre 2025 en raison de restrictions opérationnelles selon VIA Rail)[1]. Les retards ont un impact moins significatif sur les services de fret.

1 VIA Rail. 3 juin 2024. « Communiqué de presse : 1er trimestre 2025 : forte baisse de la ponctualité et du nombre de voyageurs dans un contexte de difficultés opérationnelles persistantes » (lien)

Le transport ferroviaire de marchandises contribue de manière importante à l'économie canadienne, en reliant les industries régionales aux marchés nationaux et internationaux.

- Le corridor Toronto-Montréal transporte des marchandises d'une valeur de 80 milliards de dollars et relie les produits de potasse, de blé et énergétiques de l'Ouest canadien aux marchés de l'Est, ainsi que les produits forestiers et industriels de l'Est canadien aux marchés de l'Ouest[2]. Le fret mixte et les marchandises de grande valeur sont transportés dans les deux sens.
- Une mauvaise performance du transport ferroviaire de marchandises peut perturber les chaînes d'approvisionnement et **avoir un impact négatif sur les décisions d'investissement et la compétitivité économique.**

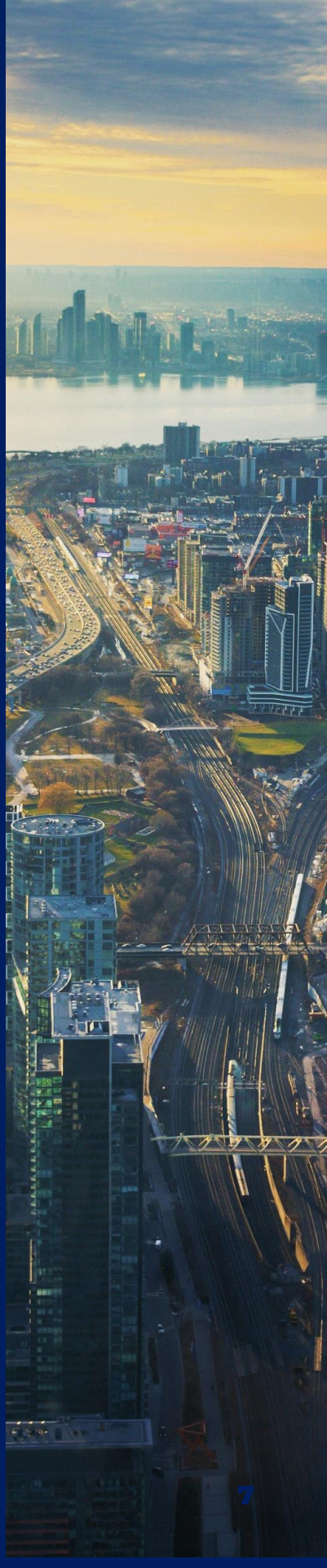
Le projet Alto pourrait générer des avantages économiques et stratégiques pour le transport ferroviaire de marchandises en réduisant le trafic de passagers sur le corridor partagé.

- Pour tenir compte de **la croissance de la demande de fret et d'une marge de capacité** (afin de gérer les pics imprévus), il serait raisonnable de préserver une capacité suffisante pour **accueillir une augmentation de 55 % des volumes de fret** sur le corridor Toronto-Montréal au cours des 30 prochaines années. Accueillir cette capacité de fret supplémentaire sans nuire aux services voyageurs impliquerait des investissements importants en l'absence d'Alto.
- Alto a le potentiel d'apporter **des avantages économiques liés au fret** en retardant ou en évitant la nécessité d'investissements en capital pour agrandir le corridor existant. Une meilleure fluidité du transport ferroviaire de marchandises pourrait également favoriser le développement industriel et un certain transfert modal vers le rail.
- Alto pourrait également apporter **des avantages stratégiques** en améliorant la résilience et la capacité globales du réseau ferroviaire. Le renforcement des lignes ferroviaires est-ouest devrait renforcer l'attractivité du Canada pour les investissements et soutenir la diversification des échanges commerciaux.

2 CPCS approximations based on various data sources including Statistics Canada Rail Origin-Destination data.

02

Comment les personnes et les marchandises circulent-elles par le rail le long du corridor Québec-Toronto ?



Alto développe un corridor ferroviaire à grande vitesse dans la région la plus peuplée du Canada, reliant les municipalités de Québec à Toronto. Il s'agit actuellement du corridor ferroviaire de voyageurs le plus fréquenté et d'un maillon important du réseau ferroviaire national de fret.

Le Canada compte deux grandes compagnies ferroviaires de fret de classe I[3], le Chemin de fer Canadien National (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique Kansas City (CPKC). Le **tronçon Toronto-Montréal constitue un corridor important tant pour le CN que pour le CPKC** (voir Figure 1 , Figure 2). Tout le trafic ferroviaire de marchandises entre l'ouest (sud-ouest de l'Ontario, ouest du Canada, la majeure partie des États-Unis) et l'est (Québec, Canada atlantique) transite par ce corridor, soit sur la ligne principale du CN, soit sur celle du CPKC. Le CN exploite environ 8 à 13 trains de marchandises par jour sur le tronçon Toronto-Montréal, et 3 à 5 trains sur le tronçon Montréal-Québec[4].

Les services ferroviaires de voyageurs sont assurés par VIA Rail, une société d'État indépendante, et **circulent principalement sur des infrastructures appartenant à des compagnies de transport ferroviaire de marchandises.** Entre Toronto et Montréal, les trains de voyageurs circulent sur des voies appartenant au CN. La répartition entre trains de voyageurs et trains de marchandises sur ce tronçon est proche de 50-50.

Le présent rapport se concentre sur le corridor Toronto-Montréal en raison de son importance en matière de transport ferroviaire de marchandises et du volume des services de transport de passagers.

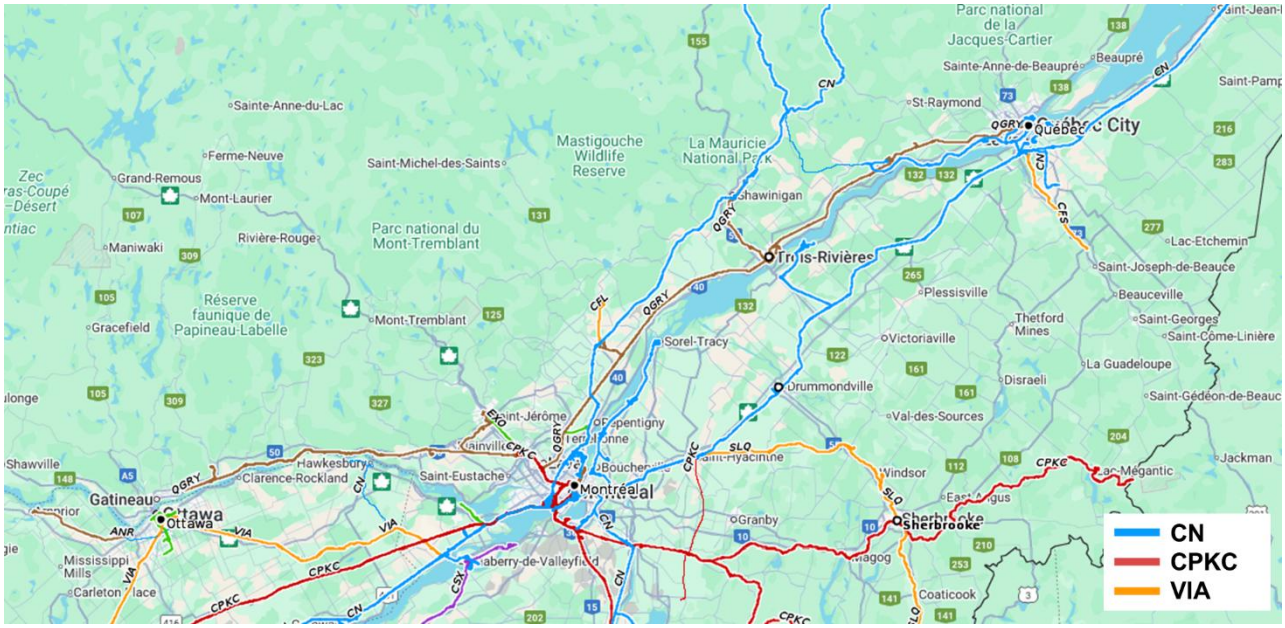
Figure 1 : Réseau ferroviaire Toronto-Montréal

Source: Atlas ferroviaire canadien de l'ACF en ligne, (consulté le 24 octobre 2025)

3 Les chemins de fer de classe I sont ceux qui réalisent un chiffre d'affaires brut d'au moins 250 millions de dollars par an, conformément au Règlement sur l'information en matière de transport modifié le 1er avril 2015 (lien)

4 Source : Analyse du CPCS des données de Rail State, de septembre 2023 à août 2025.

Figure 2 : Réseau ferroviaire Montréal-Québec



Source: Atlas ferroviaire canadien de la RAC en ligne, (consulté le 24 octobre 2025)

Comment fonctionnent les opérations mixtes de transport de marchandises et de passagers ?

En Amérique du Nord, les trains de voyageurs et les trains de marchandises partagent depuis longtemps certains tronçons de voie ferrée, mais au fil du temps, **leurs caractéristiques ont fortement divergé** : alors que les trains de voyageurs sont devenus plus rapides, les trains de marchandises sont devenus plus longs et plus lourds. Par conséquent, bien qu'un train de voyageurs roule en moyenne à environ 110 km/h, sa vitesse est souvent réduite à 50-65 km/h lorsqu'il se retrouve bloqué derrière un train de marchandises[5].

La diversité des caractéristiques des trains oblige les contrôleurs du trafic ferroviaire à faire **des choix** qui peuvent avoir une incidence sur les performances et la fiabilité des trains sur un corridor partagé : arrêter un train de marchandises sur une voie d'évitement[6] , ce qui entraîne un retard important et peut avoir des répercussions sur la capacité ; ou arrêter un train de voyageurs sur une voie d'évitement pour permettre au train de marchandises de passer à vitesse normale, ce qui améliore la fluidité du trafic de marchandises mais retarde le train de voyageurs.

5 Les opérations ferroviaires sont généralement rapportées en unités impériales plutôt qu'en unités métriques.

6 Les voies d'évitement sont des sections de voie parallèles à faible vitesse permettant aux trains de se croiser.

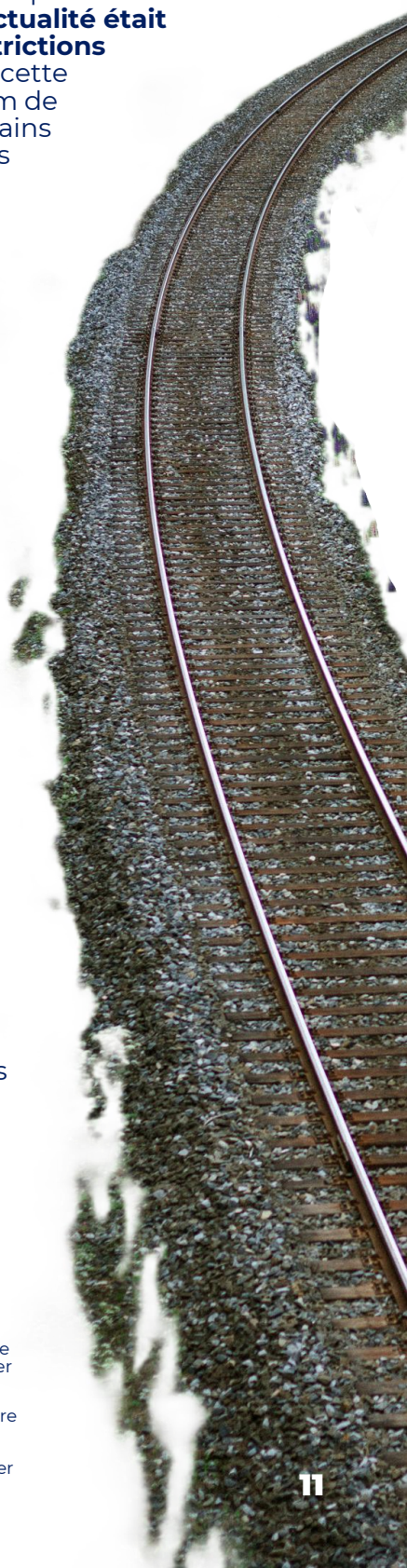
Les différences entre les modes d'exploitation et les indicateurs de performance de ces deux services sont résumées ci-dessous :

Tableau 1 : Comparaison des caractéristiques de service entre le transport ferroviaire de marchandises et le transport ferroviaire de voyageurs sur le corridor Toronto-Montréal

Caractéristiques du service	Transport ferroviaire de marchandises	Transport ferroviaire de passagers
Horaires	Fonctionne 24 h/24, 7 j/7 (trafic le plus faible entre 8 h et 20 h)	Fonctionne 16 heures par jour (volumes les plus élevés entre 8 h et 20 h)
Horaires	Les horaires sont moins précis et basés sur les engagements individuels pris envers les clients	Fonctionnement selon des horaires fixes et précis
Approche de la ponctualité	La ponctualité des arrivées est généralement moins importante. Certains types de fret (par exemple, le fret intermodal et automobile) peuvent faire l'objet d'engagements de service exigeant des arrivées dans l'heure suivant l'heure prévue.	La ponctualité de l'arrivée à destination est très importante. La « ponctualité » est mesurée en minutes (au Canada, un train arrivant à destination avec moins de 15 minutes de retard est considéré ponctuel)
Autres priorités en matière de performance	Maintenir une vitesse cible et minimiser les retards et/ou les arrêts et redémarrages imprévus (afin de réduire les coûts de carburant, de personnel et autres coûts d'exploitation). Réagir rapidement aux changements des conditions du marché et exploiter la capacité disponible. Maîtriser les coûts et fonctionner plus efficacement afin de générer de meilleurs indicateurs financiers présentés aux actionnaires.	Confort et fiabilité des services. Vitesse de trajet de bout en bout pour rivaliser avec le transport automobile.

Le partage des voies peut nuire à la ponctualité des trains de voyageurs.

La qualité du service ferroviaire voyageurs est principalement mesurée par le taux de ponctualité (TP). VIA Rail considère qu'un train est à l'heure si son arrivée s'effectue dans un délai inférieur à 15 minutes par rapport à l'heure prévue[7]. Au premier trimestre 2025, VIA Rail a annoncé que son **taux de ponctualité était tombé à 30 %, contre 72 % l'année précédente,** et a cité **les restrictions opérationnelles** imposées par le CN comme principale cause de cette baisse[8]. À titre de comparaison, aux États-Unis, l'objectif minimum de ponctualité fixé par la Federal Railroad Administration pour les trains de voyageurs interurbains est de 80 %. Le taux de ponctualité des trains de voyageurs nord-américains circulant sur des voies partagées est nettement inférieur à celui des lignes à grande vitesse disposant de voies dédiées que l'on trouve dans d'autres régions du globe. Par exemple, le Tokaido Shinkansen au Japon, qui relie Tokyo à Osaka, affichait en 2024 un retard moyen par train de seulement 1,6 minute[9]. Selon les normes nord-américaines, le Tokaido Shinkansen affiche un taux de ponctualité de 100 %.



Les trains de voyageurs occupent davantage de capacité de voie.

En raison de leurs vitesses plus élevées et de leurs horaires précis, les trains de voyageurs occupent davantage de capacité de voie que les trains de marchandises[10]. **À mesure que leur vitesse augmente par rapport à celle des trains de marchandises, la capacité de voie occupée par chaque train augmente également[11].** Le CN et le CPKC ne disposent que d'une seule ligne ferroviaire principale reliant leurs principaux marchés commerciaux à Toronto et à Montréal. Les chemins de fer de marchandises sont naturellement réticents à consacrer de la capacité aux services de voyageurs sur des lignes où les volumes de fret pourraient vraisemblablement augmenter.

Des vitesses plus élevées sur les voies nécessitent des protocoles d'entretien et d'inspection plus intensifs.

Les propriétaires de chemins de fer demanderont une compensation pour le temps et les dépenses supplémentaires nécessaires à l'entretien de leurs voies à des vitesses adaptées au service voyageurs, qui peuvent dépasser les exigences pour une utilisation exclusivement dédiée au fret. Des accords de partage des coûts seront généralement mis en place pour compenser ces activités.

7 CBC News, octobre 2025, « Via Rail verse 31 millions de dollars en bons de voyage en raison de retards » (lien)

8 VIA Rail. 3 juin 2024. « Communiqué de presse : 1er trimestre 2025 : FORTE BAISSE DE LA PONCTUALITÉ, RECUL DE LA FRÉQUENTATION DANS UN CONTEXTE DE DIFFICULTÉS OPÉRATIONNELLES PERSISTANTES » (lien)

9 Comment et pourquoi les trains japonais sont-ils si ponctuels ? 25 février 2025. (lien)

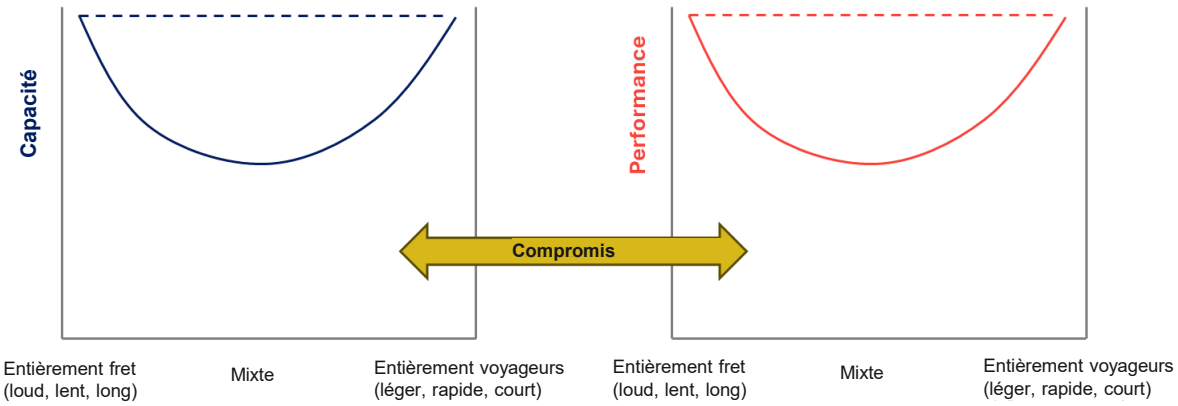
10 Lorsqu'ils opèrent sur un corridor partagé, les contrôleurs ferroviaires peuvent être amenés à réserver une voie pour un train de voyageurs en approche, voie qui pourrait autrement être utilisée immédiatement par un train de marchandises. Laisser le train de marchandises circuler en premier retarderait le train de voyageurs.

11 « L'un des facteurs clés dans le cas des corridors partagés est la différence de vitesse relative entre les trains empruntant la même voie : plus l'écart de vitesse entre les trains est important, plus la capacité nécessaire pour parcourir le même nombre de kilomètres-train est élevée. » Iacobacci M. Shared Corridors, Strange Bedfellows: Understanding the Interface between Freight and Passenger Rail. Proc., Conference Board of Canada, Ottawa, Ontario, 2010. (lien)

La capacité et la performance sont liées en cas d'exploitation mixte.

La capacité et la performance sont inextricablement liées, comme le montre l'illustration ci-dessous (figure 3), et sont toutes deux affectées en cas d'exploitation mixte. L'exploitation mixte du transport ferroviaire de marchandises et de passagers entraîne de nombreux problèmes opérationnels qui peuvent être gérés dans une certaine mesure, bien qu'il puisse y avoir des compromis (par exemple, certaines mesures visant à améliorer la capacité peuvent réduire la performance, et vice versa). **Fondamentalement, la capacité ferroviaire est plus faible – et potentiellement nettement plus faible – en cas d'exploitation mixte** par rapport à un scénario de transport ferroviaire dédié au fret ou aux passagers.

Figure 3 : Illustration – le fonctionnement mixte a une incidence sur la capacité et les performances



Source: CPCS – schéma conceptuel, à titre d'illustration.

La croissance future de la demande exercera une pression supplémentaire sur le transport ferroviaire de marchandises et de passagers.

Avec l'augmentation de la population et l'aggravation de la congestion routière, des options telles que **l'expansion du transport ferroviaire de passagers deviennent de plus en plus nécessaires** pour déplacer un nombre croissant de personnes au sein des régions et entre celles-ci. Étant donné que les lignes ferroviaires ont une capacité de voie fixe, il est **difficile d'étendre les services de passagers** sur des lignes partagées avec le fret sans ajouter une nouvelle capacité substantielle.

Au Canada, les services ferroviaires de marchandises et de passagers ont des objectifs différents.

Les chemins de fer de marchandises sont **des entreprises privées** qui ont pour objectif de transporter des marchandises pour leurs clients sur une base commerciale et à but lucratif, tout en facilitant le transport et le commerce. Les services ferroviaires de voyageurs sont le plus souvent **financés et gérés par des organismes publics,** dont l'objectif est de transporter des passagers afin de promouvoir des objectifs sociaux et économiques locaux, régionaux ou nationaux, tels que l'amélioration de la mobilité, l'accès aux marchés de l'emploi et aux bassins de main-d'œuvre, la réduction de la congestion routière et des émissions de carburant, ou le développement économique local et régional. Lorsque les objectifs de performance des usagers d'une ligne ferroviaire sont compromis en raison d'un trafic accru entraînant des retards fréquents ou une congestion de la ligne, on peut conclure que cette ligne ne dispose plus d'une capacité suffisante.[12].

12 Académies nationales des sciences, de l'ingénierie et de la médecine. 2014. Guide de modélisation de la capacité pour les opérations ferroviaires mixtes de transport de passagers et de marchandises (rapport NCHRP 773). Washington, DC : The National Academies Press.

03

Quelle est la contribution du transport ferroviaire de marchandises à l'économie canadienne ?

Le réseau ferroviaire de transport de marchandises du Canada, de classe mondiale, est très compétitif. Le Canada affiche des tarifs ferroviaires parmi les plus bas au monde, lorsqu'on les mesure en fonction des recettes de fret par tonne-mille[13]. Compte tenu de la taille du pays, le transport ferroviaire de marchandises est vital pour une économie axée sur le commerce, dans laquelle le corridor Toronto-Montréal joue un rôle important.

Le corridor Toronto-Montréal transporte chaque année des marchandises représentant 2,8 % du PIB canadien.

Le transport ferroviaire de marchandises revêt une importance cruciale pour l'économie canadienne. En 2023, environ **80 milliards** de dollars de marchandises ont été transportés par rail via le corridor Toronto-Montréal, soit l'équivalent de **2,8 % du PIB canadien[14].** Sur ce montant, on estime qu'environ **50 milliards de dollars** ont été transportés sur la ligne principale du CN (le corridor sur lequel VIA Rail opère). Cela équivaut en moyenne à **15 millions de dollars par paire de trains[15].**

En 2023, le trafic ferroviaire de marchandises dans le corridor Toronto-Montréal représentait environ 18 % du trafic ferroviaire total au Canada, en valeur, et 11 % en tonnage, ce qui suggère que le type de marchandises transportées dans ce corridor a en moyenne **une valeur** plus élevée qu'ailleurs dans le pays.

13 Rapport du CPCS pour l'Association des chemins de fer du Canada, 2023, « Comparaison internationale des tarifs de fret ferroviaire » (lien). Le Canada affiche une moyenne de 4,16 $ US par tonne-mille, contre 4,66 $ pour les États-Unis et environ le double pour les pays européens (chiffres de 2021)

14 Il convient de noter que la valeur du fret transporté n'est pas une mesure de la valeur ajoutée et ne peut donc pas être considérée comme une « composante » du PIB. La comparaison avec le PIB est fournie à titre d'indicateur économique général afin de donner une idée de l'ampleur du phénomène.

15 Les paires de trains désignent un train chargé circulant dans un sens et un train vide revenant dans le sens inverse, ce qui représente essentiellement un aller-retour dans l'exploitation ferroviaire.

Le transport ferroviaire de marchandises dans le corridor Toronto-Montréal contribue à relier les industries de tout le pays aux marchés nationaux et internationaux.

Le corridor ferroviaire Toronto-Montréal soutient plusieurs industries à travers le Canada en les reliant aux marchés canadiens et internationaux (voir le tableau 2).

Les mauvaises performances du transport ferroviaire de marchandises ont de graves conséquences

Étant donné que le transport ferroviaire de marchandises contribue de manière significative à l'économie, une baisse de ses performances aurait de graves répercussions.

- Les répercussions **à court terme** des perturbations du transport ferroviaire de marchandises comprennent une hausse des coûts d'exploitation et des répercussions en cascade potentielles pour les expéditeurs (y compris, dans les cas extrêmes, des fermetures d'usines ou des pénuries de marchandises).
- À **moyen terme,** un système de transport ferroviaire de marchandises peu fiable peut entraîner des investissements excessifs dans la préparation aux perturbations (qui pourraient être évités en résolvant le problème sous-jacent) et inciter les clients à se tourner vers d'autres chemins de fer ou d'autres modes de transport, comme le transport routier.
- À **long terme,** le manque de fiabilité du système de fret peut entraîner une baisse de la compétitivité des expéditeurs, la délocalisation d'entreprises, des investissements manqués (par exemple, des expansions, l'attraction de nouvelles entreprises) et une baisse de la compétitivité commerciale.

Tableau 2 : Statistiques clés sur l'importance du corridor ferroviaire Toronto-Montréal pour la chaîne d'approvisionnement et les industries régionales qu'il soutient

Chaîne d'approvisionnement clé	Pertinence pour les industries spécifiques à la région	Importance du corridor pour le commerce interprovincial et international (CN/CPKC combinés)
Potasse – vers l'est	Le Canada est le premier producteur et exportateur mondial de potasse, représentant environ un tiers de la production mondiale. Les 11 mines en activité se trouvent toutes en **Saskatchewan[16].**	• Transporte 10 % des exportations nationales de potasse • Valeur des marchandises : 12,4 milliards de dollars **Soutient l'industrie minière de la Saskatchewan en diversifiant les options vers les marchés d'exportation en direction de l'est.**
Blé – vers l'est	Le Canada est un important producteur et exportateur de blé, dont la production est principalement concentrée dans les provinces des Prairies , à savoir **l'Alberta, la Saskatchewan** et **le Manitoba.**	• Assure 4 % des expéditions ferroviaires de blé du pays • Valeur des marchandises : 0,5 milliard de dollars **Assure la résilience des exportateurs des provinces des Prairies qui dépendent de la Voie maritime (par exemple, pendant les fermetures hivernales).**
Produits énergétiques – vers l'est	**Le Québec** et les **provinces de l'Atlantique** (à l'exception de Terre-Neuve)[17] sont des importateurs de pétrole brut et de gaz en provenance de **l'Ouest canadien,** afin d'approvisionner les principales raffineries de pétrole de la région.	• Fournit 5 % du pétrole brut et du gaz utilisés au Québec et dans le Canada atlantique • Valeur des marchandises : 1,7 milliard de dollars **Assure la résilience des pipelines pour l'approvisionnement du Québec et du Canada atlantique à partir de l'Ouest canadien.**
Produits forestiers – vers l'ouest	La fabrication de produits forestiers est un secteur important de l'économie du **Québec**, ainsi que **du Canada atlantique** (en particulier **du Nouveau-Brunswick**).	• Transporte 10 % des produits forestiers produites au Québec et dans le Canada atlantique et 13 % des produits forestiers exportées. • Valeur des marchandises : 2,9 milliards de dollars **Élargit le marché d'exportation vers l'ouest du Québec et du Canada atlantique, notamment vers le Midwest américain.**
Fabrication industrielle (métaux, produits chimiques, plastiques) – vers l'ouest	**Le Québec** est une plaque tournante de la fabrication industrielle, notamment grâce à un important secteur de la métallurgie. Il fait partie d'une ceinture industrielle plus vaste qui s'étend **le long du fleuve Saint-Laurent,** à travers la **région du Grand Toronto, le sud-ouest de l'Ontario** et jusqu'au Midwest américain.	• Représente 17 % de la production industrielle totale du Québec en métaux, plastiques et produits chimiques, et 35 % des exportations de métaux en particulier • Valeur des produits de base : 17 milliards de dollars **Élargit le marché d'exportation du Québec et du sud de l'Ontario, notamment vers le Midwest américain.**
Fret mixte et marchandises de grande valeur – bidirectionnel	Les importations entrent dans le pays par la **côte ouest** si elles proviennent d'Asie de l'Est, ou par la **côte est** si elles proviennent de l'Est, comme l'Europe. Elles sont transbordées sur le rail et acheminées vers un terminal intermodal, puis vers des centres de distribution (CD).	• Transporte 14 % des produits alimentaires, des machines et des produits de transport acheminés par rail au Canada, ainsi que 32 % du fret mixte • Valeur des marchandises : 42 milliards de dollars **Maillon essentiel du réseau intermodal d'un océan à l'autre, desservant les centres de distribution de Toronto et de Montréal et reliant les ports de la côte Est.**

16 Ressources naturelles Canada, « Faits sur la potasse » (lien)

17 Terre-Neuve-et-Labrador est exclue des chiffres du Canada atlantique présentés dans cette section, car le marché de l'énergie y présente une

04

En quoi Alto pourrait-il profiter au secteur du fret ?

Le développement d'Alto dans le corridor Québec-Toronto devrait permettre d'offrir des services ferroviaires de transport de passagers rapides et fiables. Parallèlement, le nombre de trains de passagers circulant sur les corridors partagés devrait diminuer, libérant ainsi de la capacité pour la demande de fret dont la croissance est attendue.

Il serait raisonnable de prévoir une augmentation de 55 % du volume de trains de marchandises le long du corridor Toronto-Montréal au cours des 30 prochaines années.

Il est difficile de prévoir la croissance des volumes de trafic de marchandises en raison des incertitudes liées à l'économie et aux chaînes d'approvisionnement, ainsi que de la possibilité que le fret puisse fournir de la capacité pour faire face à des pics imprévus. Les tendances récentes de la dernière décennie montrent **une augmentation du trafic ferroviaire de marchandises national dans le corridor Toronto-Montréal,** mais une stagnation ou un déclin du trafic ferroviaire transfrontalier (traversant le corridor). Si les volumes de fret ferroviaire national augmentaient de 1,4 % par an (conformément aux tendances de 2013 à 2023) et que les volumes de fret ferroviaire transfrontalier stagnaient, cela se traduirait par un taux de croissance annuel global de 1,0 %. Cela impliquerait une augmentation de 21 % de la demande de fret sur 20 ans, ou de 34 % sur 30 ans.

De plus, une **marge de capacité** permettrait de se prémunir contre d'éventuels pics imprévus. À titre de référence, le pic du transport ferroviaire de pétrole brut en 2014 a entraîné une augmentation d'environ 5 Mt du trafic de fret par an, soit 1,15 fois la demande de fret ferroviaire. Si l'on ajoute cela à l'estimation ci-dessus, cela impliquerait la nécessité de se prémunir contre une augmentation d'au moins 40 % des volumes de fret sur 20 ans, ou de 55 % sur 30 ans.

Quels sont les avantages économiques potentiels d'Alto pour le transport ferroviaire de marchandises ?

Le projet Alto pourrait permettre d'éviter ou de reporter des investissements dans les infrastructures du corridor partagé afin de répondre à la croissance (c'est-à-dire des travaux d'extension du corridor du CN qui pourraient ne plus être nécessaires grâce à la construction d'Alto). Cet avantage serait partagé entre le transport de passagers et le transport de marchandises, en fonction du niveau des services ferroviaires de passagers qui pourraient être maintenus sur le corridor du CN.

Une augmentation de la demande de fret pourrait être induite par la réduction du service voyageurs, et donc des conflits, sur le corridor du CN. Bien qu'il soit spéculatif de supposer une quelconque demande induite, il est concevable qu'il y ait, au fil du temps, un regain d'intérêt pour des services tels que le transport de remorques sur wagons plats entre Toronto et Montréal[18]. Le transfert vers le rail de chaînes d'approvisionnement clés pourrait également contribuer à une augmentation de la demande.

De nouveaux développements industriels le long du corridor lui-même pourraient générer une demande de fret. Il est plausible que l'existence du corridor partagé – et l'incertitude quant à l'avenir du transport ferroviaire de passagers – ait constitué un frein au développement industriel le long du corridor Toronto-Montréal. La construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse distincte, réduisant ainsi le volume de trains de passagers sur le corridor du CN, pourrait envoyer un signal à l'industrie rendant les parcelles adjacentes à la voie ferrée dans ce corridor plus attractives pour le développement industriel.

Le développement industriel dans le corridor pourrait également apporter des retombées économiques plus larges grâce à l'effet multiplicateur[19]. Il est plausible que cette région devienne plus attractive pour le développement en raison d'objectifs de diversification commerciale – par exemple, si les industries accordent de plus en plus d'importance à la connectivité avec le port de Montréal (historiquement, la facilité d'accès à la frontière américaine a façonné les schémas de développement industriel dans le sud-ouest de l'Ontario).

Le transfert modal vers le rail entraînerait des avantages pour la société. Le transfert quotidien d'un train complet de fret intermodal de l'autoroute 401 vers le corridor ferroviaire, entre Toronto et Montréal, pourrait générer **environ 90 millions de dollars par an** en coûts évités pour la société (usure de la chaussée, congestion, accidents, émissions)[20] – sans compter, potentiellement, des investissements différés dans la capacité routière.

18 Le CN et le CPKC exploitaient auparavant des services de transport de remorques sur wagons plats (TOFC – également appelés « piggyback »), notamment dans le corridor Toronto-Montréal. Cela permettait aux chauffeurs routiers de conduire une remorque routière chargée sur un wagon plat ferroviaire modifié, et a contribué à rétablir la compétitivité du fret ferroviaire face à la popularité croissante du transport routier. Le TOFC a été largement supplanté par les conteneurs intermodaux, qui remplissent une fonction similaire. Le TOFC continue d'être utilisé avec succès aux États-Unis. Il convient de noter que, d'après les informations dont dispose l'équipe de consultants, ce service a été interrompu pour des raisons commerciales, et non en raison d'une surcapacité.

19 L'effet multiplicateur fait référence au concept macroéconomique selon lequel, lorsque des investissements publics ou privés injectent des capitaux dans l'économie, cela a non seulement un impact sur les bénéficiaires directs, mais stimule également l'activité économique au-delà.

20 D'après le rapport *du Congressional Budget Office des États-Unis de 2015, intitulé « Pricing freight transport to account for external costs » (lien)*, qui a quantifié quatre externalités (usure de la chaussée, congestion routière, risque d'accident et émissions), la différence de coût externe par tonne-kilomètre entre le transport routier et le transport ferroviaire s'élèverait à 0,05 $ en dollars canadiens de 2025. Autres paramètres : 150 wagons par train intermodal, 3,7 EVP par wagon (d'après les données de RailState), 10 tonnes par EVP, distance de 500 km, 365 jours par an. Multiplier par 2 pour les deux sens.

Quels sont les avantages stratégiques potentiels d'Alto pour le transport ferroviaire de marchandises ?

Alto apporte des avantages en termes de résilience au réseau ferroviaire canadien. En cas de perturbations sur l'une des lignes de fret ferroviaire, le service pourrait être réacheminé sans forcer les trains de voyageurs, les trains du CN et ceux du CP à emprunter un seul corridor. De telles perturbations ont déjà eu lieu par le passé, comme les blocages du CN à l'est de Toronto en 2020.

Alto renforce la « valeur d'option » du transport ferroviaire de marchandises – c'est-à-dire la capacité du réseau à utiliser des capacités de réserve pour faire face à des pics soudains (une valeur unique apportée par le transport ferroviaire de marchandises). Cela est pertinent car un volume très important de marchandises transite par la Voie maritime du Saint-Laurent et les pipelines au sein du corridor, pour lesquels le rail constituerait une solution de secours essentielle en cas de perturbations. À l'heure actuelle, il pourrait être difficile d'augmenter considérablement les volumes de fret sur la ligne du CN sans entraver davantage le trafic de passagers, à moins que ces trains ne circulent de nuit.

Alto soutient la diversification commerciale. La possibilité de compter sur deux lignes ferroviaires de fret est-ouest dédiées et de haute qualité devrait constituer un argument de vente pour attirer des investissements dans de nouvelles industries d'exportation au Canada.

Repenser les infrastructures.
Transformer le quotidien.

COORDONNÉES

150, rue Isabella, bureau 701
Ottawa, ON Canada, K1S 1V7

Tél: +1 (613) 237 2500
Tél: +1 (613) 237 4494
hello@cpcs.ca
www.cpcs.ca/fr/