

Le train à grande vitesse au Canada

Résultats d'un sondage à l'échelle du corridor et analyse financière.



Produit par Billie Zhang, Hisham Negm, et Ahmed El-Geneidy

Toutes les photos et cartes utilisées dans ce rapport proviennent du groupe Transportation Research at McGill (TRAM).

Novembre 2025

Pour citer, veuillez utiliser:

Zhang., B., Negm, H., & El-Geneidy, A. (2025). Le train à grande vitesse au Canada: Résultats d'un sondage à l'échelle du corridor et analyse financière. *Transportation Research at McGill*, Université McGill, Canada.

Reconnaissance territoriale

Nous aimerais reconnaître que l'Université McGill est située en territoire autochtone, lequel n'a jamais été cédé. Tiohtià:ke/Montréal a longtemps servi de lieu de rencontre et d'échange entre les peuples autochtones, y compris les Kanien'kehá:ka de la Confédération Haudenosaunee, les Hurons/Wendat, les Abénakis, et les Anishinaabeg, entre autres. TRAM reconnaît et respecte ces nations à titre d'intendant traditionnel des terres et de l'eau. Nous saluons et remercions les divers peuples autochtones qui ont enrichi de leur présence ce territoire qui accueille aujourd'hui des gens de partout dans le monde.

Remerciements

Nous tenons à remercier Kennedy Magee, Evan Roncace, Thiago Carvalho, Meredith Alousi-Jones, et Mathew Page pour leur aide précieuse dans la conception de cette étude. Cette recherche est financée par l'Université Queen's, ainsi que par la subvention à la découverte du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada (CRSNG) et la chaire de recherche du Canada de niveau 1 en planification et exploitation des transports publics.

Table des matières

I.1 Introduction	4
I.2 Méthodes de recrutement et de validation	5
I.3 Achalandage potentiel	6
I.4 Disposition à payer	7
I.5 Préférence d'emplacement de la station	8
I.6 Avantages perçus du TGV	9
I.7 Préoccupations perçues concernant le TGV	10
II. Analyse financière	11

I.1 Introduction

En février 2025, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de développer un train à grande vitesse (TGV) qui s'étendra sur environ 1 000 km le long du corridor Toronto-Québec. Le TGV, officiellement nommé « Alto », prévoit des arrêts à Toronto (TOR), Peterborough (PET), Ottawa-Gatineau (OTT), Montréal (MTL), Laval, Trois-Rivières (TRV) et Québec (QBC).

Le réseau TGV devrait apporter de nombreux avantages, notamment la création d'emplois, la stimulation de l'économie, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'augmentation des revenus touristiques, la réduction des embouteillages et le gain de temps de trajet. Grâce à des voies réservées aux passagers et à des vitesses estimées pouvant atteindre 300 km/h, le système devrait offrir des trajets plus courts et plus prévisibles, sans retards causés par le trafic de marchandises, réduisant ainsi de moitié les temps de trajet actuels. Le trajet Montréal-Toronto devrait ainsi

prendre environ trois heures.

Afin d'évaluer les attitudes, les perceptions et les attentes du public à l'égard du réseau Alto, une enquête a été menée en octobre 2025 dans toutes les villes situées le long du tracé prévu. L'enquête a permis de recueillir des données sur les habitudes de déplacement actuelles, l'utilisation prévue et les attentes à l'égard du nouveau service à grande vitesse, ainsi que les avantages et les préoccupations perçus du réseau de train à grande vitesse. Le présent rapport présente les principales conclusions de l'enquête et donne un aperçu de la façon dont les résidents perçoivent le projet Alto, de leurs espoirs, de leurs attentes et des obstacles qu'ils prévoient. Les conclusions aideront les fournisseurs de services de transport et les décideurs à mieux comprendre la demande de services et les marchés potentiels, dans le but d'améliorer les options de mobilité pour les Canadiens.



Carte illustrative du train à grande vitesse Toronto-Québec

I.2 Méthodes de recrutement et de validation

2.1 Recrutement

Le recrutement a été effectué en octobre 2025 auprès de personnes âgées de 18 ans et plus. Des dépliants numériques, en anglais ou en français selon la région, ont été diffusés via des publicités payantes sur Facebook et Instagram, ciblant les utilisateurs de chaque région.

Conformément aux meilleures pratiques en matière de recrutement de participants à des sondages, des mesures incitatives ont été mises en place pour encourager la participation. Les prix suivants ont été annoncés aux répondants et attribués par tirage au sort après la collecte des données :

- 1 x iPad Air 11 pouces (M3) (128 GB)
- 1 x AirPods 4
- 1 x Écouteurs Soundcore P20i
- 3 x Fujifilm Instax Mini 12
- 3 x Haut-parleur Anker Soundcore 2
- 1 x Haut-parleur Bose Soundlink
- 3 x Banque d'alimentation Anker (10,000 mAh)
- 2 x Écouteurs à oreille ouverte Anker
- 2 x Casque à réduction de bruit Anker
- 5 x Cartes-cadeaux de \$50
- 5 x Cartes-cadeaux de \$10

2.2 Validation des données

Après la collecte des données, une procédure rigoureuse de nettoyage des données a été appliquée. Le processus de nettoyage a été subdivisé en plusieurs étapes séquentielles, chacune constituant un filtre, réduisant le nombre de réponses valides et garantissant leur validité. Voici une description de chaque étape du processus de nettoyage, qui ont été appliquées séquentiellement dans l'ordre suivant :

1. Réponses incomplètes : toutes les enquêtes qui n'ont pas été remplies dans leur intégralité ont été écartées.

2. Adresses IP multiples : si plus de deux questionnaires ont été soumis à partir de la même adresse IP, toutes les observations provenant de cette adresse ont été supprimées.

3. Adresses e-mail répétées : si la même adresse e-mail a été utilisée pour plusieurs questionnaires, toutes les observations provenant de cette adresse ont été supprimées.

4. Âge supérieur à 90 ans : si un répondant a déclaré être âgé de plus de 90 ans, sa réponse a été supprimée.

5. Déplacements hebdomadaires : si une personne indiquait effectuer plus de 40 allers-retours vers différentes destinations par semaine, sa réponse était écartée.

6. Lieu de résidence invalide : si le lieu de résidence d'un répondant n'était pas indiqué, se trouvait en dehors des limites de la région métropolitaine de recensement (RMR) ou était situé dans un endroit invalide (par exemple, sur l'eau ou sur un pont), l'observation était écartée.

7. Vitesse de réponse : les réponses parmi les 5 % les plus rapides à remplir ont été écartées. Il est à noter que différents groupes de répondants, en fonction de leurs réponses, ont reçu des séries de questions différentes. Les 5 % de réponses les plus rapides ont été calculées séparément pour chaque groupe.

Sur les 7 852 réponses initiales, le processus de nettoyage et de validation a permis d'obtenir 6 738 réponses complètes et valides. La taille des échantillons résultants pour les réponses complètes et valides par région est présentée dans le tableau ci-dessous.

Réponses complètes et valides par région

Région	Réponses valides
Toronto	1 548
Montréal	2 318
Ottawa-Gatineau	1 066
Québec City	1 068
Trois-Rivières	308
Peterborough	430
Total	6 738

I.3 Achalandage potentiel

Les participants ont été interrogés sur leur probabilité de se rendre dans les principales destinations desservies par le TGV si le service était disponible aujourd'hui. Leurs réponses ont été utilisées pour estimer le nombre de passagers potentiels. La population totale issue du recensement de 2021 était de 13,1 millions d'habitants. **L'achalandage total** devrait être **8,8 millions** le long du corridor TGV Toronto-Québec en 2025, ce qui signifie qu'une personne sur trois vivant le long du corridor a indiqué qu'elle emprunterait le TGV au moins une fois par an.

À partir des projections démographiques municipales de l'Ontario et du Québec, **le nombre futur d'usagers** a été ajusté en fonction de la croissance démographique. D'ici 2035, date à laquelle le TGV devrait entrer en service, le nombre d'usagers pourrait atteindre 9,3 millions, puis 10,3 millions d'ici 2050, après 15 ans de service, desservant une grande partie de la population pour ses déplacements longue distance. Des projets comparables en cours de développement, tels que le TGV californien, devraient atteindre 11,8 millions d'usagers annuels d'ici 2030.

Les segments **Toronto–Montréal** et **Montréal–Ottawa** devraient être les plus fréquentés, tandis que Québec serait plus souvent une destination qu'un point de départ. Toronto devrait connaître la croissance la plus rapide en termes d'embarquements entre 2035 et 2050, suivie par Ottawa-Gatineau. La région de Montréal devrait connaître une croissance modérée tout en conservant une importante base de clientèle.

Une personne sur trois vivant le long du corridor emprunterait le TGV au moins une fois par an.

Embarquements quotidiens prévus le long du corridor du TGV (aller simple)

	TOR	PET	OTT	MTL	TRV	QBC	Total des embarq.
TOR		807	1 080	1 701	348	814	4 750
PET	138		34	26	8	13	219
OTT	882	62		960	62	215	2 181
MTL	1 110	122	1 139		490	1 067	3 928
TRV	17	2	14	109		85	227
QBC	140	59	141	310	128		777
Total des débarq.	2 287	1 051	2 408	3 106	1 035	2 195	12 081

Nombre annuel prévu d'usagers le long du corridor TGV (aller simple) (en milliers)

	TOR	PET	OTT	MTL	TRV	QBC	Total des embarq.
TOR		295	394	621	127	297	1 734
PET	50		12	9	3	5	80
OTT	322	22		350	23	79	796
MTL	405	44	416		179	389	1 434
TRV	6	0.5	5	40		31	83
QBC	51	21	51	113	47		284
Total des débarq.	835	384	879	1 134	378	801	4 410

Projection du nombre de passagers futurs, avec croissance démographique (aller simple)

RMR	2035	2040	2050
TOR	1 813 000	1 898 000	2 100 000
PET	87 000	91 000	99 000
OTT	913 000	977 000	1 107 000
MTL	1 439 000	1 449 000	1 453 000
TRV	85 000	86 000	87 000
QBC	298 000	305 000	317 000
Corridor	4 635 000	4 806 000	5 162 000

I.4 Disposition à payer

Interrogés sur leur disposition à payer (DAP) pour des destinations spécifiques, les participants sont, en moyenne, prêts à payer environ 20 dollars canadiens de plus pour un service de train à grande vitesse par rapport au tarif actuel de VIA Rail. Les valeurs de la disposition à payer sont étroitement liées à la distance parcourue, qui présente une relation approximativement linéaire entre les paires origine-destination. Comme le montre le tableau ci-dessous, les trajets interurbains plus longs, tels que Toronto-Québec et Toronto-Montréal, correspondent aux valeurs de DAP les plus élevées, tandis que les paires de distances plus courtes, telles que Toronto-Peterborough et Montréal-Trois-Rivières, affichent une DAP nettement inférieure.

Les résultats suggèrent également que la popularité et la raison du voyage jouent un rôle

Disposition à payer indiquée pour chaque paire OD (unité en dollars canadiens)

	TOR	PET	OTT	MTL	TRV	QBC
TOR		44	82	101	87	119
PET	31		50	69	62	85
OTT	88	56		57	62	89
MTL	93	71	58		43	62
TRV	88	83	66	42		39
QBC	111	81	84	64	41	

dans la DAP. Par exemple, les voyages impliquant Trois-Rivières affichent des valeurs de DAP nettement inférieures malgré des distances comparables, ce qui peut refléter une demande de transport perçue comme plus faible ou un nombre moins important de motifs de voyage majeurs associés à cette destination.

La disposition à payer reflète la préférence des passagers et la valeur perçue du service, et elle est généralement inférieure au tarif maximal qu'ils seraient prêts à payer. Les coûts monétaires des modes de transport concurrents doivent être pris en compte dans la détermination de la structure tarifaire, tels que les tarifs aériens et les coûts de conduite, afin de garantir que les tarifs du TGV restent attractifs tout en soutenant la viabilité financière. Les politiques tarifaires et de subvention pourraient donc être conçues en fonction des niveaux de DAP, par exemple en proposant des remises ou des subventions ciblées afin d'équilibrer la demande, d'améliorer l'accessibilité et de maintenir l'efficacité des revenus sur l'ensemble du corridor du TGV.

**+ C\$20
que le tarif VIA Rail**

Les Canadiens sont prêts à payer environ C\$20 de plus pour un service à grande vitesse par rapport au tarif actuel de VIA Rail.

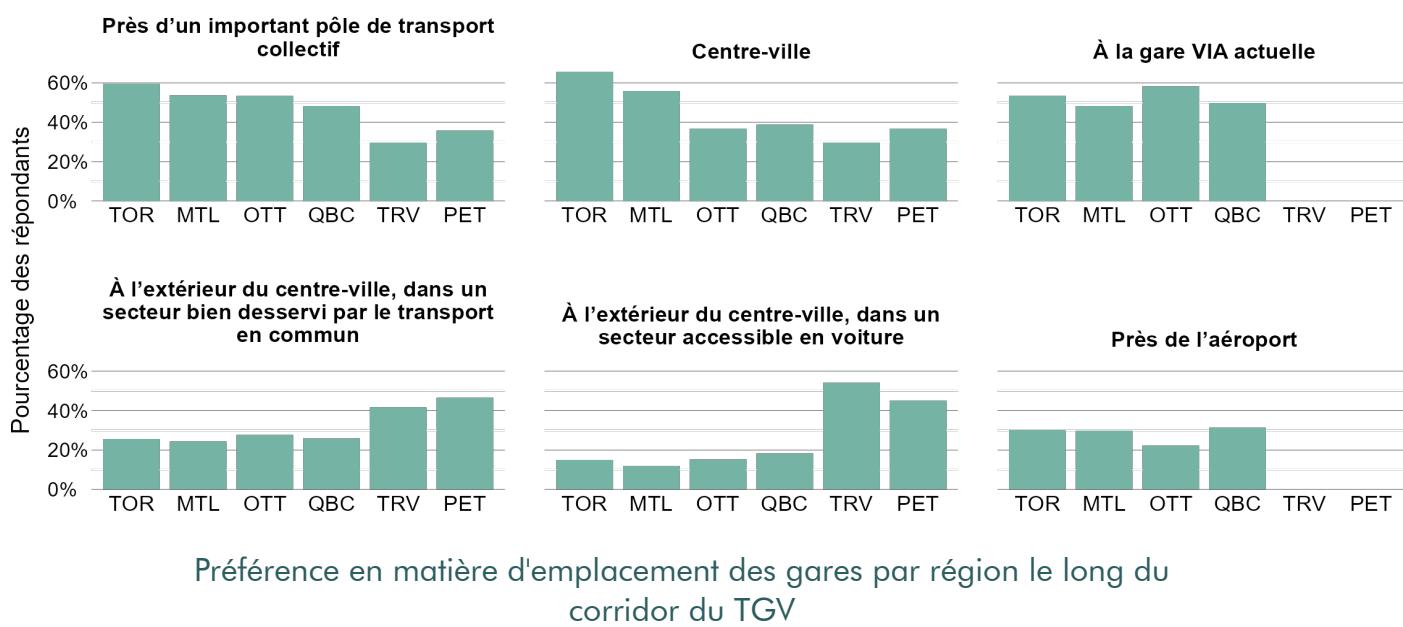
I.5 Préférence d'emplacement de la station

Les Canadiens manifestent une préférence similaire pour que les **gares TGV soient situées au centre-ville et à proximité des principaux pôles de transport en commun**. Les résultats du sondage révèlent des tendances distinctes en matière de préférence pour l'emplacement des gares selon la taille des villes. Dans les grandes régions métropolitaines comme Toronto et Montréal, les répondants manifestent une forte préférence pour la connectivité multimodale dans l'emplacement des gares, et « à proximité des principaux pôles de transport en commun » a reçu un niveau de préférence supérieur ou égal à celui du centre-ville dans la plupart des cas.

Dans les villes de taille moyenne, notamment Ottawa-Gatineau et Québec, les préférences s'orientent légèrement vers la gare VIA actuelle et les emplacements à proximité des principaux pôles de transport, ce qui reflète le potentiel d'intégration des nouveaux services de TGV à l'infrastructure ferroviaire interurbaine existante et aux nœuds de transport établis.

Dans les villes plus petites telles que Peterborough et Trois-Rivières, l'accessibilité en voiture est le principal critère pris en compte. Les emplacements préférés sont ceux qui sont éloignés du centre-ville, mais accessibles en voiture, par exemple à proximité des autoroutes ou des parkings incitatifs. Les sites accessibles par les transports en commun et éloignés du centre-ville sont également quelque peu privilégiés.

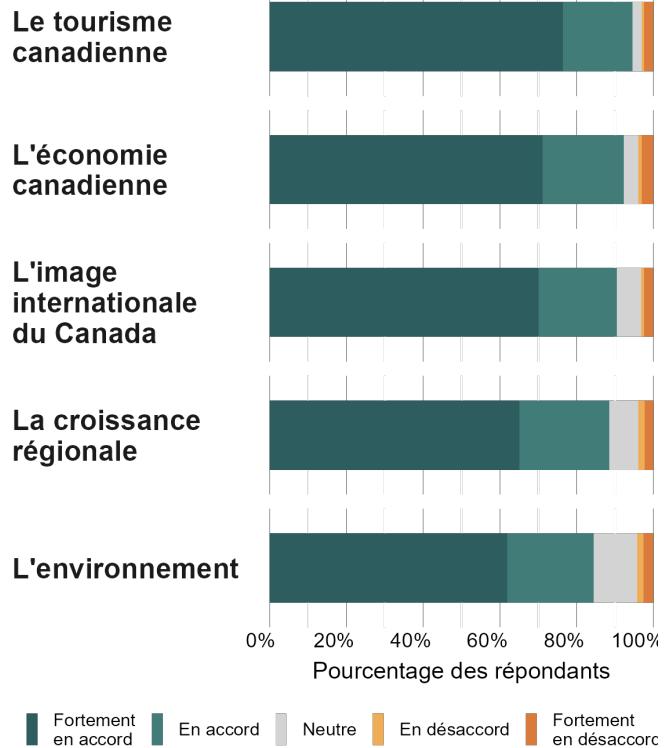
Dans la plupart des villes, les gares situées à proximité des principaux pôles de transport bénéficient d'un niveau de préférence comparable à celui des gares du centre-ville, ce qui indique que les points de correspondance intermodaux bien desservis peuvent constituer des alternatives efficaces aux gares du centre-ville. Il est essentiel de prévoir un nombre suffisant de places de stationnement à proximité de ces gares pour les utilisateurs professionnels. Dans des villes comme Montréal et Toronto, où les places de stationnement sont limitées dans le centre-ville, des correspondances directes et ponctuelles seront essentielles pour garantir l'accessibilité et l'attractivité.



I.6 Avantages perçus du TGV

Interrogés sur les avantages potentiels du projet de train à grande vitesse, les résidents du corridor Toronto-Québec ont exprimé des opinions extrêmement positives. Près de 90 % des répondants estiment que le train à grande vitesse aurait des retombées considérables sur l'image internationale, l'économie et le tourisme du Canada, et qu'il contribuerait de manière positive à l'environnement et à la croissance économique des régions situées le long du corridor.

L'opinion publique soutient fermement l'idée que le TGV serait un projet transformateur pour le Canada. Les répondants le considèrent non seulement comme un mode de transport plus rapide, plus pratique et plus durable, mais aussi comme un investissement important dans les infrastructures nationales qui pourrait améliorer la connectivité et la compétitivité régionale. Le niveau élevé d'accord observé dans toutes les régions sondées démontre que le public perçoit le TGV comme un projet qui correspond aux objectifs de développement locaux et nationaux.



Avantages perçus du TGV

(Le TGV est bénéfique pour...)



Près de 90 % des répondants estiment que le TGV apporterait des avantages considérables à l'image internationale, à l'économie et au tourisme du Canada, tout en contribuant positivement à l'environnement et à la croissance économique des régions situées le long du corridor.

I.7 Préoccupations perçues concernant le TGV

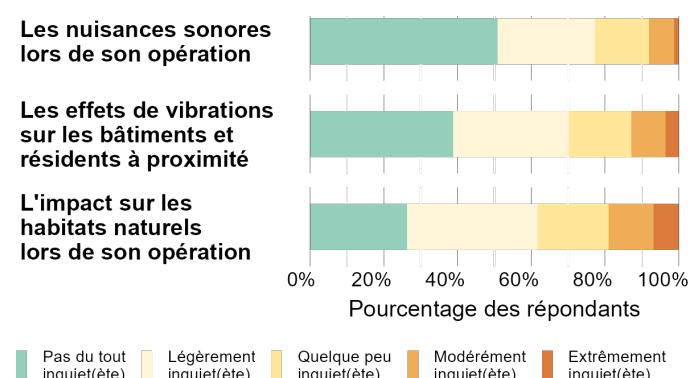
Les répondants ont exprimé plusieurs préoccupations concernant la phase de construction du TGV. Plus de 75 % des participants ont indiqué être préoccupés par les délais potentiels dans la construction et les dépassements de coûts, ce qui montre une prise de conscience généralisée des défis auxquels sont généralement confrontés les projets d'infrastructure à grande échelle. Ces préoccupations suggèrent que la transparence et l'efficacité pendant la mise en œuvre du projet seront importantes pour maintenir la confiance du public.

En comparaison, les préoccupations liées aux impacts environnementaux sont relativement modérées. Environ 40 % des répondants ont déclaré ne pas du tout être inquiets des impacts de la construction du TGV sur la pollution de l'air, et 50% ont affirmé ne pas être préoccupés par les impacts sonores. Les préoccupations concernant l'impact sur les habitats naturels et le processus d'acquisition des terrains étaient légèrement plus élevées, environ 30 % des répondants se disant modérément ou extrêmement préoccupées.

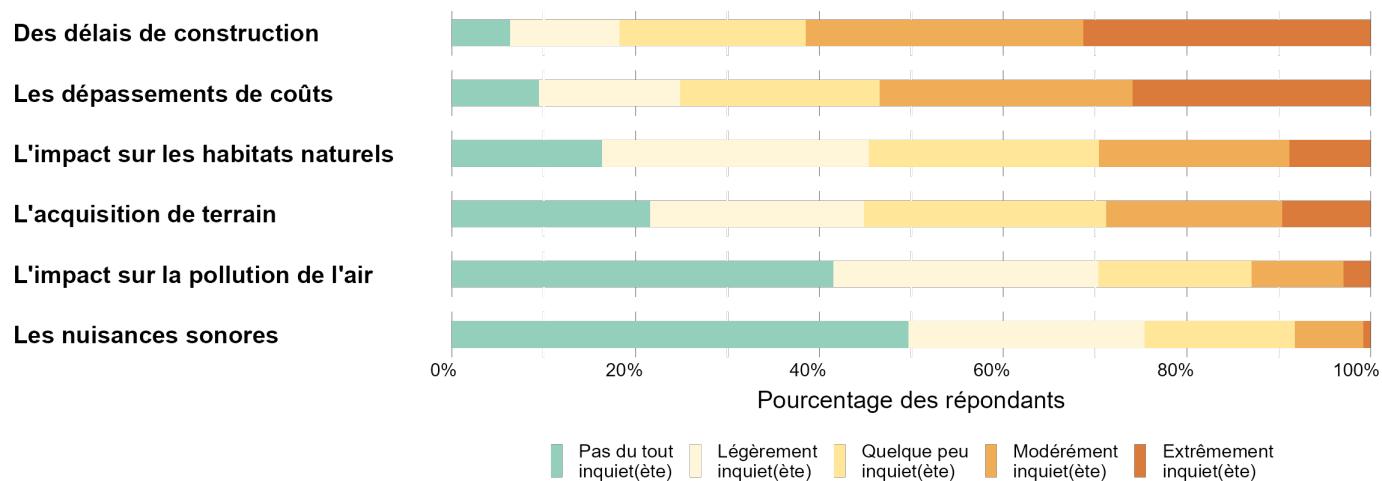
Les préoccupations environnementales perçues pendant la phase d'exploitation du TGV reflètent généralement les tendances observées pour les

préoccupations liées à la construction. Les répondants ont exprimé un niveau d'inquiétude relativement faible concernant la perturbation des habitats naturels et les impacts sonores, moins de 10 % des participants se disant extrêmement préoccupés par ces questions.

Les impacts des vibrations ont également été considérés comme des préoccupations mineures. L'intensité relativement faible des préoccupations liées à l'exploitation peut refléter l'attente générale selon laquelle les corridors du TGV seront situés loin des zones résidentielles, ce qui réduira l'exposition directe aux effets du bruit et des vibrations.



Préoccupations perçues concernant le fonctionnement du TGV



Préoccupations perçues concernant la construction du TGV

II. Analyse financière

À partir des résultats obtenus concernant le nombre de passagers potentiels (section I.3) et la disposition à payer (section I.4), nous avons effectué une **analyse comptable financière** afin d'évaluer la **faisabilité du projet** et d'examiner les coûts et les revenus. Le système que nous avons évalué comprend deux types de service. Le premier service (**ligne régulière**) couvre la totalité du trajet de 1 000 kilomètres et dessert six régions : Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Trois-Rivières et Québec, avec un temps de trajet prévu de 5 heures et 42 minutes. Le deuxième service (**ligne express**) est un service sans arrêt reliant Toronto et Montréal, sur une distance de 538 kilomètres. Cette conception réduit considérablement la durée du trajet le long du corridor; par rapport au service actuel de VIA **le service express raccourcit la durée du trajet Toronto-Montréal** de 5 heures et 30 minutes **à environ 2 heures et 36 minutes** dans un sens. L'analyse suppose une vitesse moyenne de 200 km/h sur la ligne régulière et de 250 km/h sur la ligne express. Nous supposons également un temps d'arrêt de 30 minutes aux deux extrémités des itinéraires pour les deux services.

Nombre d'usagers et taille

Sur la base des prévisions de fréquentation établies à partir des données de l'enquête présentées à la section I.3, le nombre total de passagers effectuant un trajet simple par jour devrait être de 12 081*. Cela correspond à une fréquentation quotidienne totale de 24 162* trajets si l'on tient compte des trajets aller-retour. L'enquête n'ayant pas pris en compte les touristes internationaux, nous avons ajouté 10 % à cette estimation. Avec cet ajout, **le nombre de passagers prévu** pour la première année d'exploitation est de **26 847 passagers par jour***.

En supposant que les jours de pointe (vendredi et dimanche) atteignent 120 % de la fréquentation habituelle et que la demande augmente de 6,8 % par an entre la première et la sixième année, de 0,8 % par an entre la 7e et la 11e année, et de 1 % par an entre la 12e et la 50e année, **le nombre**

quotidien prévu de passagers pour la 50e année est de **57 226 passagers**** pour **un jour normal** et **68 671 passagers*** pour **un jour de pointe**. Nos calculs utilisent la demande prévue pour la 50e année et un intervalle approximatif de 43 minutes pour la ligne régulière et de 40 minutes pour la ligne express, avec des départs entre 6 h et 21 h. Le système est supposé fonctionner avec deux rames couplées de huit voitures, chacune pouvant accueillir 650 passagers (1 300 passagers par départ).

Pour répondre à la demande prévue pour l'année 50, le système aura besoin d'un total de 40 rames couplées, soit l'équivalent de 80 rames de huit voitures. Ces calculs tiennent compte d'un supplément de 5 % de rames pour les situations d'urgence. Au coût de **C\$60 millions par rame de huit voitures, le coût total d'acquisition s'élève à environ C\$4,8 milliards***.

Pour répondre à la demande au cours de l'année 50, le système nécessitera un total de 40 rames couplées*, soit l'équivalent de 80 rames de huit voitures.

Coûts de construction

Le coût de construction est estimé à C\$70 millions par kilomètre, ce qui comprend la construction des voies, des gares et des services publics, avec C\$5 milliards supplémentaires alloués à l'acquisition de terrains sur la base d'études de cas similaires en

Amérique du Nord. **Le coût total en capital** est estimé à **C\$79,8 milliards***, y compris l'achat de véhicules. Cette estimation correspond à l'annonce faite par le gouvernement fédéral d'investir entre C\$60–90 milliards dans le projet TGV.

Le coût total en capital est estimé à C\$79,8 milliards*, y compris l'acquisition de véhicules.

Modèle PPP et récupération de la plus-value

Pour soutenir la faisabilité, **un modèle de partenariat public-privé** pourrait être adopté, dans lequel **le gouvernement fédéral** financerait **un tiers** du coût total (C\$26,6 milliards*), et les investisseurs privés financeront les deux tiers restants, remboursés à un taux d'intérêt annuel d'environ 8 %.

La valorisation foncière devrait générer des gains liés à l'aménagement foncier et immobilier équivalant à environ 15 % du coût total (C\$12 milliards). Dans ce cadre, **le coût net en capital**, c'est-à-dire le montant à emprunter, s'élève à environ **C\$41,23 milliards***, ce qui est un niveau gérable sur une période de 50 ans.

La récupération de la plus-value foncière devrait générer des gains liés au développement foncier et immobilier équivalant à environ 15 % du coût total (C\$12 milliards*).

Tarifs et revenus

Le tarif standard est fixé à 1,2 fois la disposition à payer telle qu'elle ressort de l'enquête (section I.4) afin de tenir compte de l'inflation, car la ligne devrait être mise en service dans un avenir proche, et le tarif premium est fixé à deux fois le tarif standard. Chaque rame de train à grande vitesse de huit voitures a une capacité nominale de 650 passagers, deux voitures étant réservées à la classe premium et six à la classe standard.

Les voitures de première classe comptent chacune 70 sièges, disposés en 17,5 rangées de quatre sièges chacune, tandis que les voitures de classe standard comptent chacune 85 sièges, disposés en 17 rangées de cinq sièges chacune. Sur la base de ces hypothèses et du nombre de passagers prévu, avec une augmentation annuelle de 1 % du prix des billets, **le revenu annuel moyen prévu** est d'environ **C\$2,78 milliards*** pour les 50 ans.

Évaluation de la demande annuelle en matière de TGV, des revenus et des besoins en subventions
 (Le tableau présente certains résultats par tranches de cinq ans.)

Année	Demande annuelle (passagers/an)	Revenus (\$C/an)	Subventions (\$C/an)
1	10,36 millions	C\$1,26 milliards	C\$2,53 milliards
5	13,48 millions	C\$1,71 milliards	C\$2,09 milliards
10	14,86 millions	C\$1,98 milliards	C\$1,83 milliards
15	15,59 millions	C\$2,18 milliards	C\$1,63 milliards
20	16,38 millions	C\$2,41 milliards	C\$1,41 milliards
25	17,22 millions	C\$2,66 milliards	C\$1,17 milliards
30	18,09 millions	C\$2,94 milliards	C\$0,90 milliards
35	19,02 millions	C\$3,25 milliards	C\$0,60 milliards
40	19,99 millions	C\$3,59 milliards	C\$0,27 milliards
45	21,01 millions	C\$3,96 milliards	- C\$0,10 milliards
50	22,08 millions	C\$4,38 milliards	- C\$0,50 milliards
Total, fin d'année 50	864,61 millions* passagers	C\$138,85 milliards*	C\$52,60 milliards*

Ces calculs reposent sur le modèle de partenariat public-privé (PPP) proposé, selon lequel un tiers du coût total est pris en charge par le gouvernement et 15 % du coût total est couvert par la plus-value foncière.

Remboursement du prêt

Avec un prêt de C\$41,23 milliards destiné à couvrir les coûts d'investissement et un taux d'intérêt annuel de 8 %, le remboursement annuel requis sur 50 ans s'élève à environ C\$3,66 milliards* pour le promoteur. Le coût d'exploitation annuel est estimé à C\$84 000 par kilomètre, d'après des études de cas similaires en Amérique du Nord, avec une augmentation annuelle de 1 %, le coût d'exploitation moyen par an est de C\$166,56 millions*. Après prise en compte des revenus annuelles et déduction des remboursements d'investissement et des coûts d'exploitation, les subventions prévues

nécessaires chaque année s'élèvent à environ C\$1,05 milliards*. Le système devient autosuffisant à partir de la 44e année, avec un recouvrement complet des coûts grâce aux revenus provenant des titres de transport et à la valorisation foncière. Sur une période de 43 ans, **le gouvernement devra verser C\$54,4 milliards*** au promoteur pour les coûts d'investissement et d'exploitation, **en plus d'un investissement initial de C\$26,6 milliards***. Le gouvernement pourra commencer à récupérer ces C\$81 milliards* après la 43e année grâce aux revenus générées par le TGV.

Le succès du TGV repose sur C\$12 milliards* de valorisation foncière.

*Ces résultats s'appuient sur les informations annoncées par ALTO, les données d'enquête et les hypothèses énoncées. Ils doivent être interprétés avec prudence, car ils peuvent évoluer en fonction des nouvelles données disponibles. D'autres modèles de financement seront évalués afin d'explorer d'autres scénarios financiers à mesure que de nouvelles informations seront disponibles.

Le train à grande vitesse au Canada:
Résultats d'un sondage à l'échelle
du corridor et analyse financière

