

Corridor Laurentien

**Projet pour un transport
ferroviaire de personnes entre
Montréal et Québec, au nord et
au sud du fleuve St-Laurent**



Anthoni Barbe
Août 2026

Projet ferroviaire du Corridor Laurentien

Repenser nos déplacements collectifs

Le développement économique du Québec reposera sur sa capacité à connecter efficacement les citoyens, les travailleurs, les entreprises et les visiteurs. Entre Montréal et Québec, les déplacements demeureront fortement dépendants du réseau routier et de l'automobile, malgré la présence de corridors ferroviaires structurants reliant les principales régions du sud du Québec. Une mobilité performante représentera un facteur déterminant de compétitivité, de développement durable et d'attractivité des territoires. Pour plusieurs ménages, la possession d'une automobile représentera une part importante du budget familial. Cette dépendance affectera également les jeunes, les étudiants, les personnes âgées ainsi que les citoyens qui ne pourront ou ne souhaiteront pas conduire. Dans ce contexte, le Corridor Laurentien créera une nouvelle approche du transport ferroviaire entre Montréal et Québec.

Figure 1 : train de Charlevoix



Le projet utilisera principalement les infrastructures ferroviaires existantes afin de créer un réseau de transport de personnes composé de deux lignes complémentaires :

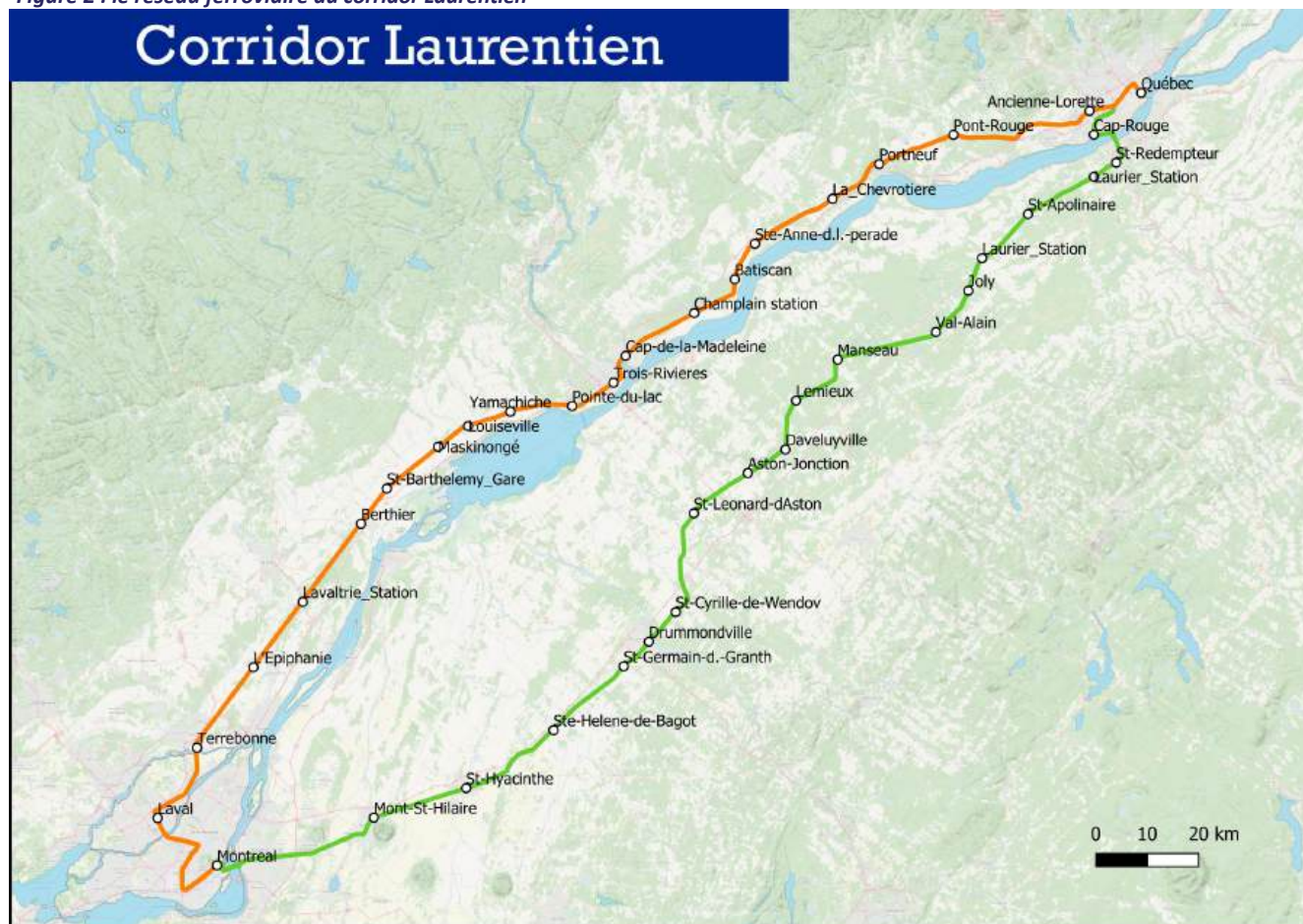
Montréal–Trois-Rivières–Québec
et
Montréal–Drummondville–Québec.

Le Corridor Laurentien transformera les infrastructures ferroviaires déjà présentes sur le territoire en un véritable outil de mobilité régionale et interurbaine. Le service atteindra une vitesse maximale pouvant aller jusqu'à **180 km/h**

En bref

- ❖ **Population desservie : plus de 5 500 000 personnes**
- ❖ **19 arrêts entre Montréal et Québec sur le corridor nord, 18 au sud.**
- ❖ **Utilisation du réseau ferroviaire existant sur environ 500 kilomètres**
- ❖ **Service adapté aux déplacements quotidiens, aux loisirs et au tourisme**

Figure 2 : le réseau ferroviaire du corridor Laurentien



Un moteur de développement économique régional

Accès à la main-d'œuvre et compétitivité des entreprises

Le Corridor Laurentien contribuerait à créer un corridor économique reliant plusieurs pôles industriels majeurs du Québec en permettant:

- d'élargir les bassins de recrutement pour les entreprises ;
- de favoriser la rétention des jeunes, des familles et des travailleurs qualifiés ;
- de réduire les obstacles liés aux coûts et à la possession d'un véhicule ;
- d'améliorer l'accès des étudiants aux établissements collégiaux et universitaires;
- favoriser l'implantation et l'usage des services d'autopartage ;

Une région mieux connectée est une région plus compétitive.

Revitalisation des pôles urbains et des centres-villes

Les gares deviendront des points d'ancrage économique, favorisant :

- le développement de commerces et de services de proximité ;
- la revitalisation des centres-villes et de villages ;
- l'implantation de projets immobiliers et institutionnels ;
- une densification cohérente et structurée autour du transport collectif

Des bénéfices environnementaux concrets et mesurables

Le Corridor Laurentien s'inscrit pleinement dans la transition écologique du Québec.

- Le transport ferroviaire émet significativement moins de GES par passager-kilomètre que l'automobile.
- Le projet permet de lutter contre l'étalement urbain et les coûts importants que ce phénomène engendre pour les communautés.
- L'utilisation initiale de **trains hybrides batterie-diesel** permet une réduction immédiate des émissions, tout en assurant une mise en service rapide et fiable.
- À moyen et long terme, le réseau pourrait être progressivement électrifié, menant à une réduction majeure, voire quasi complète, des émissions de CO₂ liées aux déplacements interurbains.

En offrant une alternative crédible à l'automobile, le projet contribue à :

- diminuer la dépendance aux énergies fossiles ;
- diminuer la pression grandissante sur le réseau routier ;
- améliorer la qualité de l'air ;
- aligner la mobilité régionale avec les objectifs climatiques provinciaux.

Un levier touristique durable et quatre saisons

Le Corridor Laurentien renforcera l'offre touristique nationale en structurant les déplacements vers des attractions clés, dont :

- Québec
- Montréal
- Trois-Rivières
- Drummondville

Le trajet en lui-même, traversant des paysages emblématiques de la région, deviendra une expérience distinctive. Le transport des vélos permettra une intégration directe avec les nombreuses pistes cyclables, favorisant ainsi le transport actif.



Le Corridor Laurentien, c'est une économie en mouvement, durable et tournée vers l'avenir

Une vision économique durable pour la région

Le Corridor Laurentien repose sur une approche pragmatique :

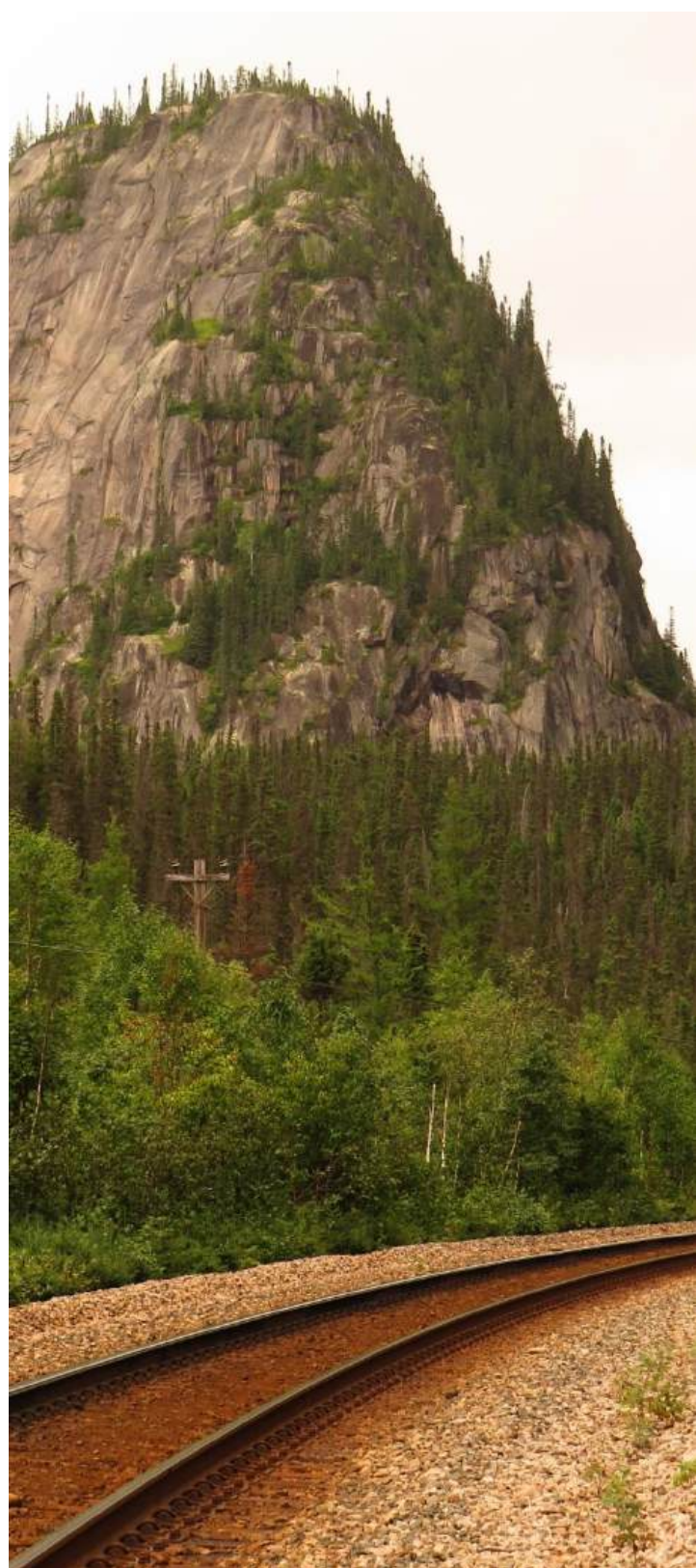
- ❖ valorisation d'infrastructures existantes ;
- ❖ déploiement progressif du service ;
- ❖ adaptation aux besoins réels de la population ;
- ❖ évolutivité technologique et énergétique.

Cette approche limite les risques financiers tout en maximisant les retombées économiques à long terme.

Le Corridor Laurentien est bien plus qu'un projet de transport. Il s'agit d'un investissement structurant qui soutient la croissance économique, renforce l'attractivité régionale et contribue à la transition environnementale.

- ❖ d'une région plus compétitive et accessible ;
- ❖ d'une économie régionale résiliente ;
- ❖ d'une mobilité durable adaptée aux réalités du territoire ;
- ❖ d'un développement à la hauteur des ambitions de la nation québécoise

Figure 3 : le rail exploité par la nation Innu via le train Tshiuetin



Coûts

1) Matériel roulant – Trains hybrides diesel-électrique

Le réseau nécessitera environ **10 à 16 rames**, incluant les besoins d'exploitation et une réserve permettant la maintenance et l'augmentation progressive de l'offre. Les rames du Corridor Laurentien étant de configuration régionale/interurbaine et adaptées au réseau québécois, une enveloppe de **15 à 25 M\$ CA par rame** constitue un ordre de grandeur prudent à ce stade (Federal Railroad Administration, 2016 ; Mass Transit, 2024 ; Stadler Rail, 2026).

Estimation préliminaire : 150 à 400 M\$

2) Réfection et mise à niveau des voies

- le remplacement ciblé du rail et des traverses;
- la réfection du ballast;
- l'amélioration du drainage et de la plateforme;
- la correction de déficiences ponctuelles;
- l'amélioration de sections permettant d'accroître la vitesse ou la fiabilité;
- l'ajout ponctuel de voies d'évitement ou d'autres installations nécessaires à la capacité.

~0,4 M\$ à 1,0 M\$ / km de réhabilitation lourde (incluant remplacement ballast, rails, drainage, travail de plateforme). (Gouvernement du Canada, 2007; (Federal Railroad Administration, 2016).)

Estimation préliminaire : 200 M\$ à 600 M\$

3) Gares et haltes

- 4 à 6 gares principales : 6 à 15 M\$ chacune;
- 33 à 31 haltes régionales : 0,5 à 3 M\$ chacune, selon les installations existantes et les besoins d'accessibilité, de stationnement et d'intermodalité.

Estimation préliminaire : 80 M\$ à 250M\$(Transit Costs Project, 2024; Via Rail Canada, 2011)

4) Installations auxiliaires, systèmes, études, contingences

Ça comprend :

- Signalisation et communications
- Dépôt / ateliers pour entretien
- Études d'ingénierie, environnement, supervision
- Contingences (imprévus, prix des matériaux, main-d'œuvre)

Estimation préliminaire : 150 à 400 M\$ (Federal Railroad Administration, 2025)

Récapitulatif des coûts estimés

Matériel roulant – 10 à 16 rames	150–400 M\$
Réhabilitation et mise à niveau des voies	200–600 M\$
37 gares et haltes	80–250 M\$
Systèmes, ateliers, études et contingences	150–400 M\$
TOTAL	580 M\$ à 1,65 G\$

Retombées économiques

1) Emplois liés à l'exploitation et à la construction

♦ Emplois directs et induits

Les projets de transport ferroviaire génèrent à la fois :

- Emplois liés à la construction et mise en service,
- Emplois opérationnels fixes (conducteurs, entretien, gares, administration),
- Emplois indirects dans les activités économiques locales.

Pour un réseau de cette ampleur, une première enveloppe de **1000 à 4000 emplois** par années durant la réalisation et de **100 à 160 emplois permanents** en exploitation constitue un ordre de grandeur de planification (SAIPRC, 2025 ; Institut de la statistique du Québec, 2026)

2) Impact touristique et dépenses locales

♦ Dépenses touristiques directes

Le réseau facilitera l'accès sans automobile aux pôles touristiques de Montréal, de la Mauricie, du Centre-du-Québec et de la région de Québec. Les dépenses additionnelles concerneront principalement l'hébergement, la restauration, les commerces, les attractions et les services locaux. Les services ferroviaires interurbains démontrent un lien mesurable entre transport ferroviaire, fréquentation et activité économique locale (SAIPRC, 2025).

Dépenses touristiques générées annuellement : 5 à 20 M\$ de dépenses touristiques et locales additionnelles par année. . (Institut de la statistique du Québec, 2024 ; SAIPRC, 2025)

3) Économies sociales et avantages pour les usagers

Le Corridor Laurentien générera des bénéfices liés :

- aux gains de temps;
- aux coûts automobiles évités;
- à l'accès à l'emploi et aux études;
- à la mobilité des personnes sans automobile;
- à la réduction de la congestion;
- à la diminution des émissions et des coûts sociaux associés aux déplacements routiers.

Ces bénéfices devront être monétarisés dans une analyse coûts-bénéfices à partir de l'achalandage, des temps de parcours et du nombre de déplacements transférés de l'automobile vers le train. La Federal Railroad Administration recommande précisément d'intégrer ces dimensions dans l'évaluation des projets ferroviaires (Federal Railroad Administration, 2016).

Potentiel : plusieurs millions de dollars par année en bénéfices sociaux à maturité.

4) Effets indirects — développement local et attractivité

♦ Développement immobilier et affaires proches des gares

Les investissements ferroviaires encouragent souvent :

- la revalorisation immobilière autour des gares,
- l'implantation de commerces, bureaux ou services,
- une plus grande attractivité résidentielle des localités desservies.

Des études sur les services ferroviaires mettent en évidence des cas où chaque **1 \$ de dépense publique génère jusqu'à 2 \$ de dépenses privées** en développement résidentiel ou commercial autour des gares.

(Texas Rail Advocates, 2025). **La présence d'une ligne ferroviaire peut stimuler l'investissement privé** dans les municipalités qu'elle dessert.

Les services interurbains soutenus par les États américains constituent un comparable utile : 14,5 millions de voyageurs génèrent environ 4,4 G\$ US d'activité économique annuelle, soit environ 303 \$ US d'activité économique par déplacement (SAIPRC, 2025).

Appliqué avec prudence au Corridor Laurentien, ce ratio donnerait, pour 250 000 à 450 000 déplacements : **76 à 136 M\$** d'activité économique annuelle à maturité.

5 à 10 % de l'activité économique annuelle associée au réseau se traduira progressivement par des investissements additionnels dans les secteurs de gare.

Sur la base de l'activité économique estimée précédemment, cela représente un potentiel de l'ordre de : **4 à 14 M\$ d'activité économique additionnelle par année**, principalement dans les secteurs commerciaux, résidentiels et de services autour des stations.

Résumé des retombées économiques

Catégories	Estimation
Achalandage annuel	250 000–450 000 déplacements
Emplois – construction	1 000–4 000 emplois-années
Emplois directs permanents	100–160 emplois
Dépenses touristiques et locales	5–20 M\$/an
Économies pour les automobilistes	3–6 M\$/an
Bénéfices sociaux et gains de temps	5–10 M\$/an
Activité économique globale associée au réseau	76–136 M\$/an
Activité additionnelle autour des secteurs de gare	4–14 M\$/an à terme

Bibliographie

Agence des États-Unis pour le transport ferroviaire (FRA). (2023). *Capital Cost Estimating Guidance* — Guide méthodologique pour estimer les coûts d'infrastructures ferroviaires (tracks, systèmes, ateliers, etc.). FRA, U.S. Department of Transportation.

https://railroads.dot.gov/sites/fra.dot.gov/files/fra_net/16647/160830%20FRA%20RPD%20Capital%20Cost%20Estimating%20Guidance.pdf

Gouvernement du Canada. (2007). *The Governments of Canada and Quebec Invest in the Restoration of Quebec Shortline Railways* — Programme de restauration des voies régionales (ex. Chemin de fer de Charlevoix). Transport Canada.

<https://www.canada.ca/en/news/archive/2007/07/governments-canada-quebec-invest-restoration-quebec-shortline-railways.html>

Gouvernement du Québec. (2023). *Transport ferroviaire – 4,2 M\$ pour soutenir les activités du chemin de fer de Charlevoix*. Gouvernement du Québec.

<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/transport-ferroviaire-42-m-pour-soutenir-les-activites-du-chemin-de-fer-de-charlevoix-54242>

Federal Railroad Administration. (2016). *Capital Cost Estimating Guidance*. U.S. Department of

Transportation. <https://railroads.fra.dot.gov/rail-network-development/training-guidance/capital-cost-estimating-guidance>

Federal Railroad Administration. (2016). *Benefit-Cost Analysis Guidance for Rail Projects*. U.S. Department of Transportation. <https://railroads.fra.dot.gov/elibrary/benefit-cost-analysis-guidance-rail-projects>

Federal Railroad Administration. (2023). *Capital Cost Estimating Guidance*. U.S. Department of Transportation. https://railroads.dot.gov/sites/fra.dot.gov/files/fra_net/16647/160830%20FRA%20RPD%20Capital%20Cost%20Estimating%20Guidance.pdf

Federal Railroad Administration. (2025). *FRA Guidance on Development and Implementation of Railroad Capital Projects*. U.S. Department of Transportation. <https://railroads.fra.dot.gov/elibrary/fra-guidance-development-and-implementation-railroad-capital-projects>

Institut de la statistique du Québec. (2024). *Le Québec chiffres en main – Édition 2024*. <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/le-quebec-chiffres-en-main-edition-2024.pdf>

Institut de la statistique du Québec. (2026). *Études d'impact économique – Modèle intersectoriel du Québec*. <https://statistique.quebec.ca/fr/institut/services-offerts/etudes-impact-economique>

Journal de Québec. (2009). *5 M\$ de plus sur les rails*. Québecor Média — Reportage sur coûts de réhabilitation de voies ferroviaires au Québec. <https://www.journaldequebec.com/2009/11/26/5-m-de-plus-sur-les-rails>

Journal de Québec. (2009). *18,4 M\$ pour refaire la voie ferrée*. Québecor Média — Reportage sur les travaux effectués pour le Train de Charlevoix. <https://www.tvnouvelles.ca/2009/11/26/184-m-pour-refaire-la-voie-ferree>

Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. (2023). *Guide 2023 de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier – Partie 1 : Méthodologie*. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/entreprises-reseaux-routier/guides-formulaires/documents-gestionprojetsroutiers/guideaac-methodologie.pdf>

Ontario Northland. (2025). *Gares et Abris* — Exemples de gares régionales et abris pour services ferroviaires canadiens (caractéristiques de gares et plateformes). <https://www.ontarionorthland.ca/fr/train-passagers-northlander/gares-abris>

Pedestrian Observations (Levy, Alon). (2024). *Quick Note: Commuter Rail Rolling Stock Costs* — Données sur coûts indicatifs du matériel roulant ferroviaire diesel/flotte régionale (rolling stock). <https://pedestrianobservations.com/2024/12/16/quick-note-commuter-rail-rolling-stock-costs/>

Railway Association of Canada (RAC). (2023). *Independent report confirms Canada's freight railways are among world's lowest cost to shippers* — Rapport mettant en contexte les coûts ferroviaires canadiens (analyse de coûts d'exploitation). <https://www.railcan.ca/news/independent-report-confirms-canadas-freight-railways-are-among-worlds-lowest-cost-to-shippers/>

SAIPRC – State-Amtrak Intercity Passenger Rail Committee. (2025). *Economic Benefits of State-Supported Passenger Rail Services – Executive Summary*. SAIPRC.

https://static1.squarespace.com/static/.../20250716_SAIPRC-Econ-Report-Exec-Summ_v01.00_Web.pdf

Stadler Rail. (2017). *Stadler launches new WINK product line – Arriva becomes first client*.

https://www.stadlerrail.com/api/docs/613539831e/2017_1121_media_release_wink_arriva_en.pdf

Stadler Rail. (2026). *Stadler to supply FLIRT trains for Greater Poland*. <https://www.stadlerrail.com/media/media-releases/stadler-to-supply-flirt-trains-for-greater-poland>

Texas Rail Advocates. (2025). *Economic impact from state-supported trains like the Heartland Flyer*. Texas Rail Advocates.

<https://www.texasrailadvocates.org/post/report-to-congress-state-supported-trains-like-the-heartland-flyer-supply-economic-benefits-to-cities-served>

Transit Costs Project. (2024). *Transit Costs Study Final Report* — Analyse internationale des coûts de projets ferroviaires (infrastructure, stations, matériel). Marron Institute, NYU.

<https://transitcosts.com/transit-costs-study-final-report/>

TRB – Transportation Research Board. (1976). *Light Rail Transit Construction Costs (Special Report 161)* — Référence historique sur coûts de construction de lignes ferroviaires et stations comparés.

<https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/sr/sr161/sr161-015.pdf>

VIA Rail Canada / Petit Rocher train station. (2010). *Cost of new flag stop station = 160 000 \$* — Le nouveau point d'arrêt à petit quai de Petit Rocher a coûté ≈ 160 000 \$ à construire. ([Wikipédia](#))

VIA Rail Canada. (2010). *Government of Canada and VIA Rail unveil new Cobourg Station design*.

<https://media.viarail.ca/en/press-releases/2010/12-november-2010-government-canada-and-via-rail-unveil-n>

VIA Rail Canada. (2011). *Smiths Falls and VIA Rail officially open new station built through Government of Canada funding*. <https://media.viarail.ca/en/press-releases/2011/21-october-2011-smiths-falls-and-via-rail-officially-open>

Crédits

Document préparé pour **Climat Québec**

Août 2026

Élaboration : Anthoni Barbe, *consultant en aménagement du territoire*

anthoni.barbe@hotmail.com

Les membres des médias peuvent nous joindre à l'adresse courriel :

communications@climat.quebec

Climat Québec