



Assemblée publique annuelle 2026 de VIA Rail

Questions et réponses

Ce document contient les réponses aux questions les plus fréquemment posées dans le cadre de l'assemblée publique annuelle 2026 de VIA Rail Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2025.

Nous tenons à remercier le public de sa participation et de son intérêt envers VIA Rail.

Veuillez noter que les questions de même nature ont été regroupées et que la grammaire et la syntaxe des questions reçues ont été corrigées.

L'enregistrement audio de l'assemblée publique annuelle 2026 de VIA Rail peut être écouté, en français et en anglais, sur la chaîne YouTube de VIA Rail.

Nous vous invitons également à consulter le rapport annuel 2025 de VIA Rail, disponible dans notre [Centre des médias](#).

Q. Quelles sont les prochaines étapes et l'échéancier pour le retour progressif du service en Gaspésie, et comment ce plan répondra-t-il aux besoins des communautés du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie?

VIA Rail planifie un retour progressif du service en Gaspésie qui prévoirait d'abord un train de jour entre Québec et New Carlisle, de deux à trois fois par semaine. L'objectif est de permettre une reprise du service au plus tard au printemps 2028. Nous avançons activement sur les éléments sous notre contrôle, notamment la planification opérationnelle ainsi que le recrutement et la formation des employés.

Le retour du train ne peut toutefois pas se faire en vase clos, car VIA Rail n'est pas propriétaire des voies à l'est de Québec ni de plusieurs gares entre Matapédia et Gaspé. La concrétisation de ce plan dépendra donc de plusieurs facteurs externes, notamment la conclusion d'ententes de service avec les propriétaires de l'infrastructure, la réfection des gares et des quais, et la confirmation du financement requis pour exploiter le service.

Le retour complet du service jusqu'à Gaspé demeure la seule option pleinement viable à long terme, tant pour répondre aux besoins opérationnels de VIA Rail qu'aux besoins économiques, touristiques et sociaux des Gaspésiennes et des Gaspésiens. Pour y arriver, il est essentiel d'obtenir du gouvernement provincial un engagement clair et un échéancier pour la réalisation des travaux sur le dernier tronçon entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé.

VIA Rail poursuivra ses démarches avec le gouvernement du Québec, les propriétaires de l'infrastructure, les collectivités et l'ensemble des partenaires concernés afin de faire progresser ce projet structurant pour la région.



Il est encore trop tôt pour confirmer les arrêts qui seront desservis, mais nous pouvons confirmer que les besoins des résidents du Bas-Saint-Laurent seront pleinement pris en compte dans le cadre de nos efforts.

Q. Quand le nouveau parc de trains longue distance, régionaux et dans les régions éloignées entrera-t-il en service, quand sera-t-il entièrement déployé et permettra-t-il d'augmenter les fréquences ou d'offrir un service sur de nouvelles routes?

Le 29 juillet 2026, le gouvernement du Canada s'est engagé à investir 1,95 milliard de dollars pour renouveler le parc de locomotives de VIA Rail desservant les routes longue distance, régionales et dans les régions éloignées, avec l'acquisition de 45 locomotives hybrides à batteries et diesel de Stadler, les premières locomotives hybrides de transport de passagers de ce type en Amérique du Nord.

Les premières locomotives devraient entrer en service commercial en 2029, les livraisons et la mise en service se faisant progressivement par la suite. L'ensemble du parc de locomotives devrait être livré d'ici 2032, de concert avec l'introduction des nouvelles voitures de passagers et le retrait progressif du matériel existant. Le processus d'acquisition des nouvelles voitures de passagers est en cours.

Cet investissement est essentiel pour préserver ces liaisons et améliorer la fiabilité, la résilience et la souplesse opérationnelle du parc de trains.

Tout changement futur aux niveaux de service dépendra de plusieurs facteurs, notamment la disponibilité du matériel, la capacité de l'infrastructure, les conditions d'exploitation, les ententes avec les propriétaires de l'infrastructure et le financement requis.

Q. Quand VIA Rail recommencera-t-elle à transporter des vélos à bord des trains dans le corridor?

En mai 2026, VIA Rail a réintroduit le service de transport de vélos à bord de quatre trains sélectionnés du corridor entre Ottawa et Québec. Les cyclistes peuvent réserver un espace pour leur vélo au coût de 25 \$ par direction sur les trains suivants :

- Ottawa vers Québec : trains 26 et 28
- Québec vers Ottawa : trains 33 et 35

Afin d'assurer un déploiement harmonieux, nous avons choisi de réintroduire le service progressivement, en commençant par un nombre limité de trains.

Nous suivrons de près la performance opérationnelle et la demande des passagers à mesure que le service sera réintroduit. Toute évolution future sera guidée par les enseignements tirés de ce processus.

À l'heure actuelle, aucun échéancier n'est confirmé pour l'élargissement du service à d'autres routes.



Q. Quand VIA Rail rétablira-t-elle un troisième aller-retour hebdomadaire du Canadien?

Il n'y a actuellement aucune date confirmée pour le rétablissement d'un troisième aller-retour hebdomadaire du Canadien.

VIA Rail a acquis 45 locomotives hybrides à batteries et diesel de Stadler dans le cadre du renouvellement de son parc de trains longue distance, régionaux et dans les régions éloignées. Nous travaillons également à l'acquisition des voitures de passagers qui seront exploitées avec ces locomotives, notamment à bord du Canadien. Le nouveau parc de trains améliorera la disponibilité et la fiabilité du matériel, ainsi que la souplesse opérationnelle dans les domaines relevant de VIA Rail.

Les nouvelles locomotives et voitures de passagers seront plus fiables et mieux adaptées aux exigences opérationnelles des services longue distance. Elles contribueront à réduire les perturbations liées au vieillissement du matériel, à rendre la planification de l'entretien plus prévisible et à donner à VIA Rail une plus grande souplesse pour affecter le matériel là où il est nécessaire. Cela renforcera notre capacité à assurer le service actuel de façon constante et à répondre plus efficacement aux défis opérationnels, tout en jetant des bases plus solides pour envisager de futurs ajustements au service.

Q. VIA Rail prévoit-elle d'ajouter des options à son système de réservation?

En 2025, VIA Rail a lancé un projet pilote permettant aux passagers de la classe Affaires de choisir leur repas à l'avance. À la suite des commentaires positifs reçus, cette option a été déployée dans tous les trains du corridor en 2026, améliorant ainsi le choix offert aux passagers et la planification du service à bord. Le système de réservation a également démontré sa capacité d'adaptation à l'été 2025, en permettant à VIA Rail de mettre en œuvre rapidement et à grande échelle le programme de laissez-passer Un Canada fort.

À mesure que les attentes et les besoins des passagers évoluent, VIA Rail continuera d'évaluer les possibilités de rendre l'expérience de réservation plus souple et intuitive. Les commentaires des passagers contribueront à orienter les améliorations futures.

Q. Que fait VIA Rail pour améliorer la variété de son offre d'aliments et de boissons à bord du service Winnipeg-Churchill?

Nous reconnaissons que, pour un voyage aussi long que celui entre Winnipeg et Churchill, l'offre d'aliments et de boissons constitue une partie importante de l'expérience des passagers.

Il y a maintenant un cuisinier à bord du train Winnipeg-Churchill qui prépare des déjeuners frais et chauds ainsi que des sandwichs pour le dîner. Le souper demeure composé de repas prêts à réchauffer et à servir. D'autres repas légers, collations et boissons peuvent également être achetés à bord.

VIA Rail examine régulièrement son offre à bord en fonction des commentaires des passagers et des considérations opérationnelles. Nous continuerons d'évaluer les possibilités d'améliorer la qualité et la variété des aliments offerts.

Q. Comment VIA Rail collabore-t-elle avec le gouvernement fédéral et les propriétaires d'infrastructures ferroviaires afin d'améliorer la ponctualité et de créer de meilleures conditions d'exploitation pour le transport ferroviaire de passagers?

VIA Rail exploite des trains sur environ 12 500 kilomètres de voies partout au Canada, mais ne possède qu'environ 3 % des voies sur lesquelles elle exerce ses activités. Par conséquent, la performance de VIA Rail est fortement touchée par des facteurs indépendants de sa volonté, notamment la congestion ferroviaire, l'accès à l'infrastructure et les restrictions d'exploitation.

Toutefois, nous continuons de nous concentrer sur les éléments qui relèvent de notre contrôle, notamment la ponctualité des départs, la fiabilité mécanique et la prise en charge des passagers. Maintenant que la mise en service du nouveau parc de trains du corridor est terminée, nous nous concentrons pleinement sur la stabilisation, l'optimisation de la performance et l'amélioration continue.

En 2025, de nouvelles limites de vitesse négociées ont contribué à atténuer les répercussions des restrictions d'exploitation, et nous continuons de travailler avec les propriétaires d'infrastructures et Transports Canada afin d'améliorer la ponctualité et de trouver une solution à long terme qui permettrait à VIA Rail de reprendre ses activités normales dans le corridor.

Nous continuerons de travailler avec toutes les parties concernées afin d'améliorer la ponctualité et d'offrir aux Canadiens l'expérience de voyage fluide qu'ils méritent.