

COMMUNIQUÉ

Pour diffusion immédiate

TGV Québec-Toronto : Ottawa doit suspendre le projet, commander une étude indépendante et respecter les priorités des Québécoises et Québécois

Longueuil, le 15 septembre 2026 – L'Union des producteurs agricoles (UPA) demande au gouvernement canadien de suspendre le projet de train à grande vitesse (TGV) Québec-Toronto, de stopper les interventions d'Alto sur le terrain et de commander une étude indépendante sur le coût véritable du projet. Ottawa doit aussi respecter les priorités d'investissement des Québécoises et Québécois en matière d'infrastructures, sondage exclusif à l'appui.

« Trop d'indices tendent à démontrer que les coûts annoncés jusqu'à maintenant sont grandement sous-estimés. Le gouvernement canadien doit agir de façon responsable et faire toute la lumière sur cet enjeu avant d'aller plus loin, d'autant plus qu'il n'est pas prioritaire pour la population. Personne ne souhaite un nouvel éléphant blanc que personne n'a véritablement demandé », a déclaré le président général de l'UPA, Martin Caron.

Le coût réel du projet, au-delà de son impact déstructurant sur les milieux agricoles et forestiers ainsi que pour les communautés rurales tout au long du tracé, est l'un des aspects invitant le plus à la prudence. Les références à une fourchette de 60 G\$ à 90 G\$ ne sont, de l'aveu même d'Alto, qu'une hypothèse susceptible de varier « en fonction de l'ampleur du projet, du tracé choisi et du coût de la construction et des matériaux au moment où le projet sera entrepris ».

La méthode employée pour calculer cette fourchette (estimation de classe 5) comporte typiquement une marge d'incertitude pouvant aller jusqu'à +100 %. À ce gonflement probable de la facture s'ajoute l'avis d'experts mondiaux en matière de mégaprojets, qui dénotent un dépassement moyen de 45 % pour les projets ferroviaires. Le coût du TGV Québec-Toronto pourrait conséquemment dépasser 200 G\$ (voire deux ou quatre fois plus, comme le démontrent divers exemples ailleurs dans le monde). Il serait définitivement irresponsable de ne pas appliquer les freins.

À titre de comparaison seulement, voici ce que représentent des investissements de 100 G\$ et de 200 G\$.

Projet de référence	Coût	Nombre de projets avec 100 G\$	Nombre de projets avec 200 G\$
Reconstruction et agrandissement d'une école primaire comparable à l'école des Mésanges	42,3 M\$	≈ 2 365	≈ 4 730
Agrandissement et réaménagement hospitalier comparable à l'urgence de l'Hôpital Fleury	139,6 M\$	≈ 715	≈ 1 430
Construction de l'Hôpital Vaudreuil-Soulanges	2,6 G\$	≈ 38	≈ 76
Ponts – équivalent au pont Samuel-De Champlain	4,2 G\$	≈ 24	≈ 48
Ponts – équivalent au pont international Gordie-Howe	6,4 G\$	≈ 16	≈ 32

À titre illustratif, un coût de 100 G\$ est du même ordre de grandeur que le coût estimatif de reconstruction de la structure de chaussée¹ de l'ensemble des quelque 98 500 km équivalents à deux voies de routes publiques pavées du Québec.

Sondage exclusif sur les choix et priorités des Québécoises et Québécois

Un récent sondage de la firme Synopsis Recherche pour le compte de l'UPA démontre lui aussi que le gouvernement canadien doit lever le pied. À témoin, l'appui au TGV diminue de 10 % (de 69 % à 59 %) après une présentation détaillée du

projet (en raison principalement de son coût et du faible achalandage anticipé, mais aussi de son impact négatif sur les terres agricoles).

L'appui à un train à grande fréquence (TGF), une alternative moins coûteuse qui utilise les emprises existantes et qui procure lui aussi des gains intéressants en matière de fiabilité, de fréquence et de temps de parcours, augmente quant à lui de 6 % (de 67 % à 73 %).

Après une présentation détaillée des deux projets, deux fois plus de Québécoises et de Québécois opteraient pour le TGF (53 %) plutôt que pour le TGV (26 %), s'ils avaient à faire un choix entre les deux. Cette préférence est particulièrement révélatrice, d'autant plus que les analyses qui ont mené au choix d'un TGV (comparativement à d'autres options) n'ont jamais été dévoilées.

Le sondage confirme également que le transport ferroviaire (6 %) figure dans les dernières priorités d'investissement des Québécoises et Québécois en matière d'infrastructures, derrière la santé (65 %), le logement (44 %), le réseau routier (36 %) et l'éducation (31 %) [les répondants pouvaient choisir plus d'une priorité].

Rappelons par ailleurs qu'un autre sondage réalisé pour l'Ordre des ingénieurs du Québec en août 2026 montre que 80 % des Québécoises et Québécois sont préoccupés par les impacts du vieillissement des infrastructures publiques et 82 % considèrent leur état comme un enjeu important de la prochaine élection. Surtout, 71 % privilégient l'entretien des infrastructures existantes, contre 22 % la construction de nouvelles infrastructures.

« Le gouvernement canadien, en plus de commander une étude indépendante sur les coûts de construction et d'opération du TGV, doit aussi se questionner sur la pertinence d'imposer aux Québécoises et Québécois un projet qui ne correspond définitivement pas à leurs priorités. Des centaines de communautés rurales tout au long du tracé pousseront un soupir de soulagement », a conclu Martin Caron.

MÉTHODOLOGIE | Un sondage Web a été réalisé par Synopsis du 12 au 17 août 2026 auprès de 1 100 Québécoises et Québécois âgés de 18 ans ou plus et pouvant s'exprimer en français ou en anglais. Les données ont été pondérées en fonction de l'âge, du sexe, de la région et de la langue afin de refléter les répartitions connues de la population québécoise. Il n'est pas possible de calculer une marge d'erreur sur un échantillon tiré d'un panel, mais à titre comparatif, la marge d'erreur maximale pour un échantillon de cette taille est de +/- 2,95 %, et ce, 19 fois sur 20.

LETTRE AU MINISTRE DES TRANSPORTS DU CANADA | SONDAGE DÉTAILLÉ
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES | DOSSIER WEB

¹ Estimation indicative comprenant le revêtement, la fondation et la sous-fondation de chaussée, mais excluant notamment les ponts, ponceaux, drainage, réseaux souterrains, éclairage et autres équipements routiers.

— 30 —

Renseignements :

Katy Pronovost

Chargée des relations de presse et des réseaux sociaux

media@upa.qc.ca | 579 859-0755