

Projet Alto : un pari onéreux non justifié

Améliorer le transport ferroviaire est souhaitable. Mais avant d'engager des dizaines de milliards de dollars, le gouvernement fédéral doit démontrer que le TGV offre un meilleur rapport coûts-bénéfices qu'une solution moins coûteuse comme le TGF¹.

**La question n'est pas « faut-il améliorer le rail? », mais
« quelle option procure le plus de bénéfices pour chaque dollar public? »**

Plus on informe les Québécois, moins le TGV séduit

69 % → 59 %

Appui au TGV Alto
après présentation détaillée

67 % → 73 %

Appui au TGF
après présentation détaillée

TGF 53 %

TGV 26 %

Choix du TGF plutôt que du TGV Alto

Un sondage réalisé par Synopsis Recherche à la demande de l'UPA montre que les Québécois ne rejettent pas le train. Lorsqu'ils doivent arbitrer entre vitesse, coûts et impacts, ils privilégient nettement le TGF. Le coût du projet et les impacts sur le territoire agricole (expropriations et division des terres) figurent parmi les principaux freins au TGV. Le transport ferroviaire arrive par ailleurs au bas des priorités d'investissement public mesurées dans ce sondage.

60 G\$ à 90 G\$: une estimation préliminaire, pas un budget

Une fourchette encore très préliminaire

Transports Canada précise que les 60 G\$ à 90 G\$ sont des estimations de classe 5, en dollars réels de 2024, utilisées à des fins de planification et ne constituant pas un budget définitif. Typiquement, une estimation de classe 5 s'accompagne d'une marge d'incertitude pouvant aller de +30 % à +100 % du côté supérieur. Ainsi, en utilisant le point milieu de la fourchette publiée par Alto, le budget final du projet pourrait atteindre 150 G\$.

Le risque de dépassement est documenté

En plus de la marge d'incertitude liée à une estimation de classe 5, les travaux de Bent Flyvbjerg (premier expert mondial en matière de mégaprojets selon le réseau mondial de comptabilité KPMG) indiquent un dépassement moyen d'environ 45 % pour les projets ferroviaires. Appliqué à Alto, et en utilisant le haut de l'incertitude liée à l'estimation de classe 5 (150 G\$), le coût final pourrait atteindre plus de 200 G\$.

L'expérience internationale confirme que le risque n'est pas théorique. En Californie, l'estimation initiale de 33 G\$ US a été remplacée par des évaluations dépassant 100 G\$ US, avec d'importants retards. Au Royaume-Uni, HS2 a aussi connu une forte escalade des coûts et une réduction majeure de sa portée.

Les frais encourus par Alto (qui prévoit la construction d'un tunnel sous la rivière des Prairies et le mont Royal pour relier Laval au centre-ville de Montréal), en les multipliant par quatre comme ce fut le cas pour HS2, pourraient atteindre 400 G\$ (et même 800 G\$ si l'on transposait intégralement le coût par kilomètre).

500+

terres agricoles
potentiellement
touchées

Un coût territorial permanent

Le premier tronçon Montréal-Ottawa pourrait traverser environ 1 700 propriétés, dont plus de 500 terres agricoles. Perte de superficies, morcellement, accès aux champs, drainage et contraintes au développement peuvent affecter durablement les entreprises.

¹ Dans le document, le terme TGF fait référence à un train de passagers à grande fréquence utilisant les voies actuelles optimisées en considérant l'ajout d'une voie ferrée additionnelle dans la même emprise ou adjacente à une voie existante pour laquelle le transport de passagers est prioritaire.

Pour rendre l'ordre de grandeur concret

Projet de référence	Coût	Avec 100 G\$	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

Note : ces équivalences illustrent des ordres de grandeur. Les responsabilités et sources de financement fédérales, provinciales et municipales ne sont pas directement interchangeables.

59,5 G\$

Un repère frappant

Le déficit de maintien d'actifs (DMA) publics (40,2 G\$) et la valeur de remplacement des infrastructures municipales d'eau présentant un risque élevé ou très élevé (19,3 G\$) totalisent 59,5 G\$ — pratiquement le bas de la fourchette préliminaire d'Alto.

À titre illustratif, un coût de 100 G\$ est du même ordre de grandeur que le coût estimatif de reconstruction de la structure de chaussée² de l'ensemble des quelque 98 500 km équivalents à deux voies de routes publiques pavées du Québec.

Les Québécois demandent déjà de prioriser l'existant

Le sondage Léger réalisé pour l'Ordre des ingénieurs du Québec en août 2026 montre que **80 %** des 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 % qui souhaitent la construction de nouvelles infrastructures.**

Il existe d'autres façons d'investir dans le rail

France : le rappel du réseau existant

Le développement du TGV a été un succès stratégique, mais il s'est accompagné d'un sous-investissement prolongé dans le réseau ferroviaire classique. La priorité est aujourd'hui revenue à la régénération et à la modernisation de l'existant.

Suisse : fréquence avant vitesse maximale

La Suisse a privilégié la fréquence, la fiabilité, les correspondances et l'utilisation du réseau existant plutôt que la recherche systématique de la vitesse maximale. Une autre logique d'investissement ferroviaire est donc possible.

La demande de l'UPA au gouvernement fédéral

Avant tout engagement irréversible, le gouvernement fédéral devrait publier une comparaison indépendante TGV-TGF portant sur :

- Coûts complets
- Risques de dépassement
- Achalandage
- Gains de temps
- Retombées économiques
- Impacts territoriaux
- Coût d'opportunité

La meilleure option demeure l'investissement dans nos infrastructures actuelles

² 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.