

Longueuil, le 11 septembre 2026

Monsieur Steven MacKinnon
Ministre des Transports
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Objet : Projet de train à grande vitesse reliant Québec-Toronto

Monsieur le Ministre,

Nous souhaitons vous faire part, encore une fois, du mécontentement généré par le projet de train à grande vitesse (TGV) reliant Québec et Toronto.

Les productrices et producteurs rencontrés ces derniers mois comprennent difficilement l'empressement de votre gouvernement dans ce dossier particulièrement déstructurant pour les milieux agricoles et forestiers et préoccupant pour toutes les communautés rurales situées le long du tracé. D'autant plus que l'appui au TGV diminue grandement lorsque les populations concernées en apprennent plus sur son coût et son incidence sur les terres et les communautés, comme en témoigne un sondage externe produit cet été pour le compte de notre organisation.

Depuis notre rencontre de mai dernier, plusieurs voix se sont ajoutées à celles réclamant plus de rigueur et de transparence. À titre d'exemple, [le rapport d'experts de trois universitaires réputés](#) (Jacques Roy, professeur émérite au département de gestion des opérations et de la logistique de HEC Montréal; Jean Mercier, professeur associé au département de science politique de l'Université Laval; Pierre Fillion, professeur émérite à la School of Planning de l'Université de Waterloo), publié en juin, illustre avec éloquence les doutes qui subsistent quant à l'option retenue.

Selon les chercheurs, le TGV n'est pas la seule option pour pallier le service ferroviaire inadéquat entre Québec et Toronto. Le train à grande fréquence (TGF), qui utilise des voies réservées aux voyageurs dans les emprises existantes, procure aussi des gains intéressants en matière de fiabilité, de fréquence et de temps de parcours, et ce, à un coût moins élevé que le TGV.

Le coût réel du projet de TGV, au-delà de son impact négatif sur des milliers de propriétés, est d'ailleurs l'un des aspects invitant le plus à la prudence. Les références à une fourchette de 60 G\$ à 90 G\$, de l'aveu même d'Alto, ne sont qu'une hypothèse. « Les premières estimations de coût peuvent 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 », peut-on lire sur le site Web de la société d'État.

Transports Canada précise d'ailleurs que les 60 G\$ à 90 G\$ sont des estimations de classe 5. Ces dernières s'accompagnent typiquement d'une marge d'incertitude pouvant aller jusqu'à +100 %. Ainsi, en utilisant le milieu de la strate publiée par Alto, le budget final du projet pourrait atteindre 150 G\$.

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 de 45 % pour les projets ferroviaires. Dans le cas du projet Alto, ces 150 G\$ pourraient grimper à plus de 200 G\$.

L'expérience internationale confirme d'ailleurs 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 on transposait intégralement le coût par kilomètre).

Pour toutes ces raisons, nous croyons que le gouvernement canadien doit annoncer la suspension immédiate du projet ainsi que l'ensemble des interventions d'Alto sur le terrain, et commander une comparaison indépendante TGV–TGF portant sur l'ensemble des coûts, les risques de dépassement, l'achalandage, les gains de temps, les retombées économiques, les impacts territoriaux ainsi que le coût d'opportunité.

Il est grand temps de mettre fin à l'opacité persistante dans ce dossier, lequel ne correspond certainement pas aux priorités d'investissement des Québécoises et des Québécois en matière d'infrastructures.

Nous serions heureux de vous rencontrer à nouveau afin de discuter de tous les aspects mentionnés précédemment, incluant les résultats du sondage externe produit cet été au nom de notre organisation.

En vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à la présente, je vous prie de recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération distinguée.

Le président général,

Martin Caron

c. c. : M. Heath MacDonald, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada