

PRÉPARÉ PAR
LA FÉDÉRATION DE L'UPA DE LA CAPITALE-
NATIONALE-CÔTE-NORD

TGV Québec-Toronto

Aller plus vite... mais à quel prix?

Dans le cadre de la consultation publique sur le projet de train à grande vitesse

Table des matières

La Fédération de l'UPA de la Capitale-Nationale–Côte-Nord	3
1. Contexte	4
2. Un processus accéléré au détriment de la concertation	4
3. Des bénéfices annoncés qui appellent à la prudence	5
4. L'effet barrière du TGV sur la dynamique territoriale	7
5. Conclusion : la nécessité de réévaluer la pertinence du projet.....	8

La Fédération de l'UPA de la Capitale-Nationale-Côte-Nord

La Fédération de l'Union des producteurs agricoles (UPA) de la Capitale-Nationale-Côte-Nord représente plus de 1600 producteurs et productrices agricoles répartis en sept syndicats locaux et en sept syndicats spécialisés localisés dans deux régions administratives.

L'UPA de la Capitale-Nationale-Côte-Nord a pour mission principale de promouvoir, défendre et développer les intérêts professionnels, économiques, sociaux et moraux des productrices et des producteurs agricoles et forestiers de son territoire.

Par son expertise terrain et sa connaissance fine des dynamiques rurales, la Fédération intervient activement dans les dossiers d'aménagement du territoire, d'infrastructures, d'environnement et de développement régional.

1. Contexte

Depuis plusieurs mois, la Fédération régionale de l'UPA de la Capitale-Nationale-Côte-Nord suit attentivement le projet de train à grande vitesse (TGV) Québec-Toronto dont le corridor actuel traverse son territoire dans les régions de Portneuf, de Québec et de la Jacques-Cartier.

Soucieuse d'assurer une participation active du milieu agricole, la Fédération a encouragé ses membres à prendre part au processus de consultation publique, tant par la participation aux portes ouvertes que par l'utilisation de la carte interactive déployée par la société d'État. Elle a également transmis ses préoccupations et interrogations à Alto dans le cadre d'une rencontre tenue au début du mois de février.

À la suite de cette rencontre, la Fédération régionale de l'UPA de la Capitale-Nationale-Côte-Nord s'est positionnée officiellement contre le projet de TGV. La Fédération régionale tient de nouveau à faire part de ses préoccupations quant à ce projet qui toucherait les terres agricoles, des érablières et des boisés.

De manière générale, lorsqu'un projet d'infrastructure de transport est soumis à son attention, la Fédération questionne avant tout la pertinence de réaliser l'infrastructure. Quand le projet repose sur une analyse rigoureuse, elle évalue ensuite si celui-ci représente l'option ayant le moins d'impact sur le milieu agricole.

2. Un processus accéléré au détriment de la concertation

Le projet de TGV progresse à un rythme accéléré. La rapidité avec laquelle les différentes étapes sont franchies laisse peu de temps au public pour bien comprendre le projet et s'appropriier les enjeux qui y sont associés. Les communautés locales, les producteurs agricoles et les différents acteurs du milieu doivent aussi composer avec ce calendrier accéléré et avec des étapes menées en parallèle, ce qui limite la qualité du processus de concertation.

Pour plusieurs personnes, la consultation publique qui vient de se terminer constituait la première occasion de prendre connaissance du projet de TGV. Il s'agit d'un mode de transport absent du paysage nord-américain, qui soulève de nombreux questionnements, dont plusieurs demeurent à ce jour sans réponses claires.

Afin d'améliorer les consultations à venir, Alto gagnerait à accorder une attention particulière aux éléments suivants :

- une diffusion plus large et mieux ciblée des dates de portes ouvertes ;
- une explication plus claire, complète et nuancée du choix modal retenu ;
- une collecte d'informations soutenues lors des portes ouvertes et des rencontres avec les parties prenantes ;
- la mise à disposition d'une carte interactive plus conviviale et facile à utiliser ;

Un projet d'une telle envergure, aux impacts importants sur le territoire, gagnerait à être mené avec davantage de prudence, afin de garantir une planification rigoureuse, transparente et socialement acceptable.

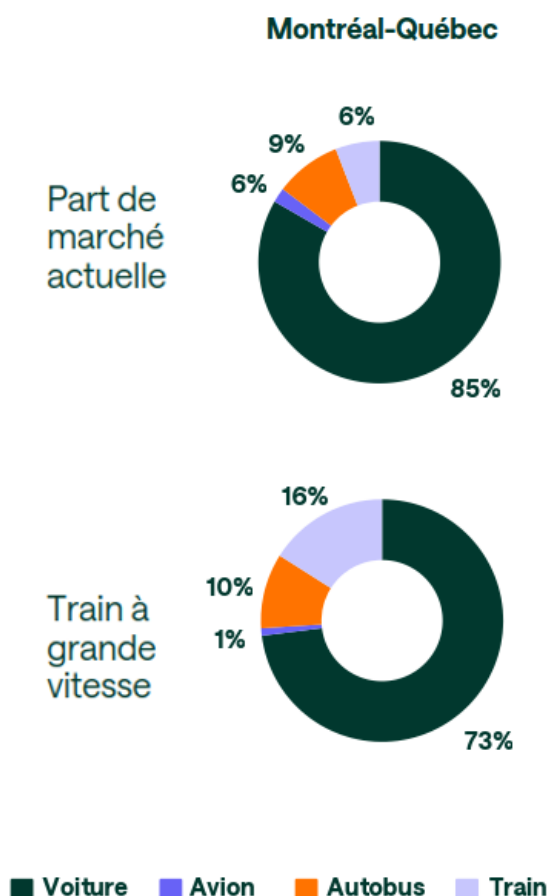
3. Des bénéfiques annoncés qui appellent à la prudence

Dans la région administrative de la Capitale-Nationale, la réalisation du TGV entraînerait la perte directe de plus de 300 ha¹ de terres agricoles, érablières ou boisés soit l'équivalent d'une fois et demie la superficie de l'Agro-Parc ou trois fois celles des plaines d'Abraham.

Le sol agricole est une ressource limitée et non renouvelable. Sa préservation est essentielle pour répondre aux besoins croissants en matière d'alimentation particulièrement dans un contexte de changements climatiques. Il est donc primordial d'examiner attentivement le projet de TGV afin de garantir que ce dernier repose sur des fondements solides et réalistes.

À première vue, les projections de la part modale attribuées au TGV pour le corridor Québec–Montréal sont inquiétantes (*Image 1*).

Image 1 - Part de marché selon le mode de transport²



¹ Selon l'estimation de la Fédération régionale, en se basant sur un tracé calculé en zone agricole avec une emprise fixe de 60 m. Le calcul exclut les pertes engendrées par les nouvelles emprises routières (Viaducs) nécessaires pour traverser le chemin de fer et les pertes occasionnées par la fragmentation de terre agricole.

² Image adaptée du document d'Alto [Propulser notre avenir : Façonner le Canada de demain grâce à un train à grande vitesse](#), publication initiale de mars 2025, version avril 2026

Bien que l'implantation d'un TGV permettrait de réduire de plus de moitié le temps de déplacement entre Québec et Montréal, ce mode de transport ne représenterait que 16 % des déplacements entre les deux villes selon les données avancées par la société d'État.

Cette part de marché serait à peine supérieure à celle de l'autobus, malgré un écart de vitesse considérable entre les deux modes, et demeurerait largement inférieure à celle du transport automobile.

Dans ce contexte, le choix de privilégier un train à grande vitesse au détriment d'autres options de transport collectif soulève davantage de questions que de réponses concrètes. Plusieurs éléments en lien avec le TGV demeurent aussi incertains, notamment :

- Les coûts réels du projet pour l'instant, actuellement estimé entre 60 milliards à 90 milliards
- L'impact anticipé du projet sur le produit intérieur brut (PIB) du Canada, évalué à une hausse annuelle de 1.1 % (24,4 milliards)³
- les effets projetés sur la densification et la construction résidentielle, où l'aménagement de 63 000 unités résidentielles diversifiées est avancé;
- la rentabilité du projet ;

L'UPA demeure prudente quant aux données associées à ce projet, d'autant plus que plusieurs études utilisées demeurent inaccessibles au public. L'absence d'information sur les méthodologies employées et sur leurs limites empêche toute vérification de la part des parties prenantes.

Par ailleurs, certaines études disponibles et citées par Alto soulèvent des préoccupations importantes, puisqu'elles reposent sur des projets de TGV présentant des caractéristiques différentes de celles du prévue pour le corridor Québec–Toronto.

À titre d'exemple, une ligne de TGV comportant plusieurs stations rapprochées dans les 100 premiers kilomètres, notamment en milieu périurbain, favorise une utilisation plus fréquente par des travailleurs pour se rendre quotidiennement à leurs lieux de travail. Cette réalité contraste fortement avec celle d'un corridor majoritairement interurbain, où les stations sont plus espacées, comme c'est le cas pour une grande partie du projet Québec–Toronto. Les retombées économiques et les effets sur la construction résidentielle attendus sont donc difficilement comparables.

Dans ce contexte, Alto doit faire preuve d'une plus grande transparence quant aux études utilisées, mais surtout d'une plus grande vigilance afin de s'assurer que le projet de TGV réponde réellement aux objectifs et aux attentes avancés.

³ Soit un peu moins que le PIB généré par les activités agricoles au Canada

4. L'effet barrière du TGV sur la dynamique territoriale

Le Québec a été façonné par le système seigneurial qui a divisé le territoire en lots longs et étroits orientés perpendiculairement au fleuve Saint-Laurent. Dans ce contexte, un tracé linéaire du TGV orienté sommairement d'est en ouest croiserait un nombre élevé de propriétés.

L'implantation d'une ligne de TGV constitue un projet d'infrastructure majeur. Toutefois, les contraintes techniques propres à ce type de transport rendent difficile l'implantation d'un tracé aux limites des propriétés. Dans les faits, le TGV couperait plusieurs terres agricoles en deux générant des impacts importants sur l'organisation et l'exploitation des entreprises agricoles touchées.

Pour aller effectuer les travaux aux champs, les entreprises agricoles se déplacent sur leurs terres. Ils doivent parfois franchir des infrastructures pour accéder à une autre partie de leurs propriétés. À titre d'exemple, le chemin de fer Québec-Gatineau comporte à lui seul environ 35 traverses à niveau privées⁴ uniquement dans l'agglomération de Québec.

Contrairement aux chemins de fer traditionnels, les lignes d'un TGV sont entièrement clôturées et ne permettent aucune traverse à niveau pour les véhicules. Les seuls franchissements possibles prennent la forme de passages inférieurs (tunnels) ou supérieurs (viaducs). Or, compte tenu des coûts élevés associés à ce type d'infrastructure, la mise en place de traverses privées serait très limitée.

Cette barrière physique entraînerait plusieurs conséquences pour le milieu rural, et plus spécifiquement pour les producteurs et productrices agricoles, notamment :

- l'allongement des temps de déplacement pour la machinerie agricole ;
- une augmentation de la circulation de la machinerie sur le réseau routier public ;
- une hausse des émissions de gaz à effet de serre liées aux détours imposés ;
- des enjeux d'accessibilité pour les services d'urgence, notamment les services incendie ;
- l'abandon potentiel de certaines parcelles devenues difficilement accessibles ;
- la modification des systèmes de collecte de sève et de transport d'électricité pour les érablières ;
- la fragilisation de la viabilité d'entreprises agricoles.

L'effet barrière distingue le TGV des autres infrastructures linéaires généralement présentes en territoire agricole. Cet impact pourrait être atténué si le tracé empruntait exclusivement des emprises autoroutières existantes, une option qui apparaît toutefois peu probable.

Même un allongement de quelques minutes par déplacement ne doit pas être sous-estimé. Les producteurs et productrices agricoles peuvent se rendre à leurs champs plusieurs fois par jour, et les détours répétés entraînent des coûts supplémentaires que les entreprises devront assumer.

De plus, il n'est pas réaliste pour les producteurs de vendre ou d'abandonner abruptement des portions de terres situées de l'autre côté d'une ligne de TGV : le bétail doit être nourri, les champs doivent être cultivés et les récoltes poursuivies afin de préserver la viabilité économique des exploitations agricoles.

⁴ Estimation de la Fédération pour la zone agricole seulement.

Ainsi, les impacts d'un projet de train à grande vitesse sur la dynamique territoriale et sur le milieu agricole doivent faire l'objet d'une analyse approfondie et rigoureuse, et l'effet barrière engendré par cette infrastructure ne saurait être minimisé ou traité comme un impact secondaire.

5. Conclusion : la nécessité de réévaluer la pertinence du projet

La Fédération régionale de l'UPA de la Capitale-Nationale–Côte-Nord maintient de sérieuses réserves quant au projet de train à grande vitesse Québec–Toronto. Le rythme accéléré du projet, le manque de transparence entourant plusieurs éléments clés et l'absence de réponses claires à des enjeux fondamentaux soulèvent des préoccupations que le gouvernement fédéral ne saurait ignorer.

Ce projet repose sur des investissements considérables évalués entre 60 et 90 milliards de dollars, et sur des projections de retombées économiques incertaines fondées sur des études qui demeurent inaccessibles au public. Or, malgré une réduction de plus de moitié du temps de déplacement entre Québec et Montréal, le TGV ne capterait que 16 % des déplacements totaux dans ce corridor, une part à peine supérieure à celle du transport par autobus.

Par ailleurs, la perte irréversible de terres agricoles, d'érablières et de boisés combinée à l'effet de barrière généré par le TGV représente un risque pour la viabilité des entreprises agricoles touchées. L'approche actuelle laisse craindre que des superficies de sols cultivables disparaissent au profit d'un projet dont les bénéfices réels demeurent incertains, rappelant les conséquences regrettables observées dans le passé avec des projets d'infrastructures mal adaptés comme celui de l'aéroport de Mirabel.

Dans cette perspective, la Fédération estime qu'une réévaluation rigoureuse de la pertinence du projet de TGV devrait être réalisée. La démarche devrait inclure une analyse comparative approfondie avec d'autres options de transport collectif, moins coûteuses et moins dommageables pour le territoire agricole, tout en étant mieux adaptée aux besoins réels de mobilité de la population.