



Consultation sur le projet Alto : réseau de trains à grande vitesse Québec-Toronto

MÉMOIRE

Déposé à Alto et au consortium Cadence
le 24 avril 2026



Regroupement national
des conseils régionaux
de l'environnement

La **force d'un réseau** au service
de l'**environnement** et du **développement durable**



Recherche

Diane Auberson-Lavoie, responsable conservation et éducation, Conseil régional de l'environnement de Laval

Lauréanne Daneau, directrice générale, Environnement Mauricie

Laurent de Maisonneuve, chargé de projet en mobilité durable, CRE de Laval

Marie-Ève Dontigny, directrice générale, CRE de Laval

Bérénice La Selve, chercheuse-analyste, Regroupement national des Conseils régionaux de l'Environnement (RNCREQ)

Anne Léger, directrice générale, Conseil régional de l'environnement des Laurentides

Kassandra Martel, directrice générale, Conseil régional de l'environnement de Lanaudière

Kenzo Sato, directeur général, Conseil régional de l'environnement de Montréal

Alexandre Turgeon, directeur général, Conseil régional de l'environnement de la Capitale nationale

Martin Vaillancourt, directeur général, RNCREQ

Rédaction

Diane Auberson-Lavoie, responsable conservation et éducation, CRE de Laval

Lauréanne Daneau, directrice générale, Environnement Mauricie

Bérénice La Selve, chercheuse-analyste, RNCREQ

Laurent de Maisonneuve, chargé de projet en mobilité durable, CRE de Laval

Kenzo Sato, directeur général, CRE Montréal

Martin Vaillancourt, directeur général, RNCREQ

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec

Maison du développement durable #380A

50, rue Sainte-Catherine Ouest

Montréal, QC, H2X 3V4

514 861-7022

www.rncreq.org

Table des matières

Présentation du RNCREQ et des CRE.....	4
Introduction.....	5
1. Le « pourquoi » du projet.....	5
1.1 Offre de TC interurbains.....	5
1.1.1 Préoccupation concernant le financement.....	6
1.2 Bilan énergétique et carbone.....	6
1.2.1 Souveraineté énergétique du Québec.....	6
2. Le « comment » du projet.....	7
2.1 Précisions sur les données.....	7
2.2 Les avantages d'un TGF sur le tronçon Montréal-Trois-Rivières-Québec.....	7
2.3 Une complémentarité aux transports en commun.....	8
2.3.1 Des gares aux centres-villes.....	8
2.3.2 le tronçon Montréal-Laval.....	9
2.4 Préservation de la biodiversité et des écosystèmes.....	10
2.4.1 Dans le tracé.....	10
2.4.2 Aménagement.....	10
2.5 Diminuer l'impact social.....	12
Conclusion.....	13
Récapitulatif des recommandations.....	13
Bibliographie.....	15

Présentation du RNCREQ et des CRE

Les Conseils régionaux de l'environnement (CRE) existent au Québec depuis plus de 50 ans. Les dix-sept CRE sont nés du désir de groupes environnementaux de créer un organisme régional de concertation en environnement. Les premiers CRE ont été mis sur pied au début des années 70 au Saguenay-Lac-Saint-Jean et dans l'Est-du-Québec (Bas-Saint-Laurent, Gaspésie). Au fil des ans, chaque région administrative (sauf le Nord-du-Québec) s'est donné son propre CRE, le dix-septième ayant été fondé en 2023 aux Îles-de-la-Madeleine.

Présents aujourd'hui sur tout le territoire (sauf dans le Nord-du-Québec), les dix-sept CRE interviennent en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement dans chacune des régions du Québec. Par leurs actions, ils favorisent l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement et contribuent à harmoniser la préservation de l'environnement, l'équité sociale et le développement économique. Ils privilégient une approche constructive axée sur les solutions, par la

concertation, l'éducation et la sensibilisation, en tenant compte des réalités locales et régionales. Ils défendent des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité et le respect.

Par leurs actions, les CRE contribuent à harmoniser qualité de l'environnement, équité sociale et développement économique.

Organismes autonomes issus du milieu, les CRE sont reconnus comme des interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales. Ils ont également le mandat de contribuer à la définition d'une vision globale du développement durable au Québec et de favoriser la concertation entre les organisations de leur région. Les CRE comptent ensemble près de 1 500 membres – principalement des groupes environnementaux,

des organismes parapublics et municipaux, ainsi que des citoyen.ne.s et des entreprises.

Le RNCREQ : un réseau unique d'acteurs influents dans le domaine de l'environnement

Fondé en 1991, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a, quant à lui, pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom. Reconnu pour la rigueur de ses interventions, le RNCREQ œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux : changements climatiques, protection de la biodiversité, matières résiduelles, santé des lacs, gestion de l'eau, énergie, forêts, etc.

Le RNCREQ a pour mission de contribuer à la définition d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions en leur nom.

Au fil des années, le Regroupement des CRE a développé une expertise qui non seulement alimente les consultations et les débats publics mais qui lui permet aussi de contribuer aux initiatives locales et d'accompagner les décideurs régionaux dans leurs démarches vers un développement durable.

Introduction

Une consultation publique est actuellement menée pour déterminer le tracé d'une future ligne de train à grande vitesse (TGV) reliant les principales villes du corridor Québec-Toronto (Québec, Trois-Rivières, Laval, Montréal, Ottawa, Peterborough et Toronto), alimentée par des réseaux électriques à faibles émissions au Québec et en Ontario. Ce projet, mené en partenariat public-privé, associe Alto (une société d'État fédérale responsable de la stratégie et de la supervision) et Cadence (un consortium international dirigé par des entreprises canadiennes, dont CDPQ Infra, AtkinsRéalis et Keolis Canada).

La répartition des responsabilités est présentée comme suit sur le site de la consultation : Alto prend en charge la vision stratégique et la supervision pour le gouvernement du Canada, tandis que Cadence collabore avec Alto pour raffiner la conception, la portée et les spécifications techniques du projet pendant l'étape de développement et pré-construction.

Voici le calendrier du projet, tel qu'il a été présenté durant les séances d'information :

- 2023 - 2024 : Phase de pré-développement
- Janvier à avril 2026 : Consultations publiques sur le corridor du projet
- 2029-2030 (approx.) : fin des étapes préalables à la construction jusqu'à l'entente de financement
- 2037 : Mise en service du segment Ottawa-Montréal
- Entre 2045 et 2050 : Mise en service du projet complet avec réalisation en parallèles des segments Toronto-Ottawa et Montréal-Québec.

Chaque segment sera ouvert dès son achèvement. Le projet final doit couvrir un corridor de près de 1 000 km.

La partie de la consultation actuellement en cours vise à identifier un tracé préférentiel qui sera à nouveau soumis à consultation.

Dans ce mémoire, le RNCREQ présente ses observations sur la portion québécoise du tracé, en mettant l'accent sur la maximisation des retombées positives pour la société québécoise et la minimisation de ses impacts environnementaux.

1. Le « pourquoi » du projet

Les bénéfices suivants sont mis en avant dans la promotion du projet :

1.1 Offre de TC interurbains

La description du projet met en avant une volonté de réduire significativement les temps de trajet, avec pour ambition de relier Montréal à Toronto en trois heures.

Selon le RNCREQ, cette initiative, afin de rivaliser avec l'avion, doit avant tout viser une offre de transports collectifs performante. Pour ce faire, la performance de cette ligne ferroviaire ne doit pas se limiter à la vitesse : elle doit compléter et structurer un réseau interurbain de transport collectif au Québec en s'inspirant des modèles européens. Le tracé proposé a le potentiel de structurer la mobilité le long d'un axe densément peuplé, actuellement peu pourvu en transports collectifs interurbains. Il est essentiel d'envisager le TGV comme une colonne vertébrale s'intégrant harmonieusement au réseau existant, autour de laquelle un réseau secondaire (dessertes ferroviaires de Via Rail et autobus) pourrait se développer de manière à relier un plus grand nombre de localités et de personnes. Avec une telle approche, le TGV représente une opportunité unique d'offrir une alternative plus sobre en carbone à la voiture et à l'avion.

Le RNCREQ recommande d'arrimer le TGV aux réseaux de transport collectif existants pour augmenter le nombre de personnes qui pourront en bénéficier grâce à une meilleure connexion interurbaine dans la vallée du Saint-Laurent.

1.1.1 Préoccupation concernant le financement

Nous craignons que le projet draine les fonds publics destinés à l'ensemble des besoins et projets de transports collectifs pour les trois prochaines décennies. Une alternative moins coûteuse, telle qu'un TGF sur les rails existantes du tronçon Montréal-Québec, préserverait la capacité financière pour d'autres projets urbains et interurbains.

1.2 Bilan énergétique et carbone

Alto affirme que le recours au train « permettrait de retirer l'équivalent de 100 000 voitures des routes annuellement, favorisant ainsi un transfert modal vers le rail pour participer à l'atteinte de la cible de carboneutralité »¹. Le RNCREQ note cependant que les émissions générées par la construction du projet n'ont pas encore été évaluées.

Le RNCREQ recommande de s'assurer que le projet permettra un gain climatique net en réalisant une analyse complète du cycle de vie pour évaluer rigoureusement les GES générés par l'infrastructure (construction, matériaux, matières résiduelles, pertes de puits de carbone, etc.) par rapport aux GES évités.

1.2.1 Souveraineté énergétique du Québec

Ce projet de train électrique aurait également pour effet de permettre au Québec de diminuer sa dépendance aux énergies fossiles et de renforcer sa souveraineté énergétique.

Voici les conditions que le RNCREQ estime qu'Alto devrait obtenir de la part du gouvernement fédéral :

- Faire en sorte que le train soit économiquement plus avantageux que l'auto et l'avion, afin d'assurer que les gens y auront recours, par exemple via la mise en place de mesures d'écofiscalité.
- Accompagner le projet d'une réflexion plus globale sur la manière de voyager au Canada. Afin de réduire les émissions de GES du pays, il faut s'assurer qu'il prenne la place de moyens de transport plus émetteurs, par exemple via la mise en place de mesures pour faciliter l'accès au train. On pourrait même envisager de taxer ou interdire les vols de courte durée sur les trajets lorsqu'une alternative ferroviaire de moins de 4 heures existe.

¹ Alto - *Façonner le Canada de demain grâce à un train à grande vitesse.*

2. Le « comment » du projet

2.1 Précisions sur les données

Le RNCREQ est d'avis qu'une analyse des impacts globaux et cumulatifs est nécessaire, notamment pour évaluer la totalité des pertes foncières et écologiques causées par la superposition de grands projets d'infrastructure comme le TGV et les nouvelles lignes d'Hydro-Québec.

Dans le cadre de l'implantation d'un TGV, tout comme dans plusieurs projets de développement structurants, l'analyse des impacts cumulatifs demeure souvent insuffisante, notamment en raison du manque de cohérence entre les projets d'infrastructures déployés sur un même territoire. Comme l'a souligné le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le [dossier du poste Jean-Jacques-Archambault dans Lanaudière](#), l'absence de calculs complémentaires et intégrés complique l'évaluation globale des effets environnementaux, en particulier lorsqu'il s'agit de compenser des pertes écologiques par des gains équivalents, un objectif qui demeure difficile à atteindre en pratique.

Le RNCREQ recommande d'intégrer systématiquement une analyse des impacts cumulatifs et des mesures de compensation écologique à l'échelle territoriale dans la planification des projets de TGV, afin d'assurer une cohérence entre les initiatives et de garantir une compensation écologique réelle et équivalente.

De plus, le RNCREQ constate que les chiffres concernant les besoins précis en énergie pour alimenter le nouveau réseau et ses centres de maintien ne sont pas encore connus, car Alto n'a pas encore divulgué le nombre de mégawatts requis le long du tracé retenu. Dans un contexte où le nombre de projets au Québec est supérieur à la disponibilité en électricité de sources renouvelables, il est nécessaire d'évaluer le coût de renoncement que le bloc d'énergie nécessaire à l'alimentation du TGV occasionnera. En d'autres mots, il faut se poser la question suivante : est-ce que, pour alimenter le TGV, il faudra renoncer à d'autres projets de décarbonation ? En l'absence de chiffres sur les besoins énergétiques, cette mise en perspective n'est pas possible.

Le RNCREQ recommande d'annoncer tôt dans le processus les besoins énergétiques du projet et d'en optimiser l'arrimage avec le réseau de distribution d'Hydro-Québec.

2.2 Les avantages d'un TGF sur le tronçon Montréal-Trois-Rivières-Québec

Le RNCREQ observe que le délai avant la mise en service du TGV sur tout le tracé est excessivement long (entre 8 à 10 ans pour la construction de chaque tronçon), et que la complétion du projet n'est pas envisagée avant 2050. À l'instar de plusieurs lignes de TGV en France qui se sont faites de façon progressive et ont permis la circulation en mode train à grande fréquence (TGF) pendant quelques décennies avant de passer en mode TGV, le projet Alto pourrait envisager une desserte en mode train à grande fréquence (TGF). Ainsi, le RNCREQ estime préférable que le TGV se rende à Québec sur des rails classiques à une vitesse moindre dès l'inauguration du tronçon Montréal-Ottawa (actuellement prévue pour 2037), plutôt que d'attendre plus de 10 ans supplémentaires que les rails en mode TGV soient complétés jusqu'à Québec. Les emprises existant actuellement pourraient, avec des modifications, accueillir des trains pouvant circuler jusqu'à 160 km/h², ce qui offrirait un rapport coût-efficacité bien supérieur au TGV.

² En France de nombreux trains de voyageurs circulent sur des rails conventionnels à des vitesses maximales pouvant aller de 160km à 200km/h selon l'état des rails et les rayons de courbure, comme l'indique la [Carte des vitesses maximales nominales](#) de la SNCF.

De plus, l'utilisation de l'emprise existante réduirait l'effet de couper le territoire des municipalités en deux, un risque que le RNCREQ identifie comme majeur, notamment sur la portion parallèle à l'autoroute 40 du corridor à l'étude. Plutôt qu'un simple lien rapide entre grandes métropoles, un TGF offrirait un véritable corridor de desserte urbaine et locale qui fait actuellement défaut. Ce plan B plus agile permettrait d'avoir un train opérationnel plus rapidement, en plus de desservir une portion plus importante de la population considérant l'étendue dans le territoire des rails existants.

Enfin, la phase TGF Montréal-Trois Rivières-Québec pourrait s'appuyer sur le rachat des [rails existants appartenant actuellement à Chemins de fer Québec-Gatineau Inc.](#) pour accélérer les travaux et réduire les impacts environnementaux. Une approche progressive, par phases, permettrait d'assurer une intégration optimale dans l'écosystème de transport régional tout en respectant les principes de l'économie circulaire par la valorisation des emprises ferroviaires déjà en place.

Le RNCREQ recommande de considérer un train à grande fréquence (TGF) sur le tronçon Montréal - Trois-Rivières - Québec, en utilisant l'emprise actuellement présente sur ce territoire.

Par ailleurs, sur le réseau actuel, les trains de marchandises ont préséance sur les trains passagers. En conséquence, le transport par train pour les usagers est plus long que le transport en auto ou même en bus, en plus d'être fréquemment en retard. Ce manque d'efficacité et de prévisibilité est un frein majeur à l'utilisation du train comme moyen de transport pour les personnes.

Le RNCREQ recommande que, sur le réseau utilisé par le TGF, la préséance des trains de marchandise sur les trains passagers soit revue, afin de donner la priorité aux passagers, et ainsi contribuer à un service de transport en commun fiable et rapide.

2.3 Une complémentarité aux transports en commun

2.3.1 Des gares aux centres-villes

Le RNCREQ est d'avis qu'il est stratégique d'assurer la desserte des gares aux centres-villes, notamment à Trois-Rivières, plutôt que de privilégier les périphéries qui nuisent à la mobilité locale et à l'équité territoriale. Pour de nombreuses communautés régionales, l'enjeu prioritaire demeure l'accès concret au service et la fréquence de desserte plutôt que la seule réduction du temps de trajet entre les grandes métropoles.

Le RNCREQ recommande de privilégier l'installation des gares de TGV dans les centres-villes.

En ce qui concerne la gestion des nuisances et l'impact citoyen, le RNCREQ est également d'avis qu'il est essentiel de réaliser des études rigoureuses sur le bruit et les vibrations dès les premières phases de planification. À ce sujet, Environnement Mauricie préconise dans son mémoire l'installation de haies anti-bruit biosourcées denses, composées de deux à quatre rangées de conifères (comme l'épinette) en quinconce, pour maximiser l'atténuation sonore prouvée scientifiquement. Ces aménagements, idéalement situés à l'extérieur de l'emprise de 60 mètres, permettraient également de réduire l'impact visuel et la dispersion de poussière.

Le RNCREQ est également d'avis qu'il faut assurer la connectivité des gares aux transports en commun pour en faire de véritables pôles intermodaux intégrés au territoire. Cela nécessite de favoriser l'arrimage avec les réseaux de bus locaux, l'autopartage et de limiter la surface des stationnements en privilégiant une conception en verticalité pour freiner l'étalement urbain. Il convient de s'assurer que les arrêts de bus se trouvent plus proches des portes que les stationnements (hors places pour personnes handicapées) et de réserver une voie de circulation au bus afin de favoriser son usage.

Le RNCREQ recommande d'assurer la connectivité des gares aux transports en commun.

De plus, le RNCREQ est d'avis que le TGV et ses gares doivent s'inscrire dans une vision intégrée de la mobilité durable.

Le RNCREQ recommande :

- **Des aménagements sécuritaire et conviviaux pour le transport actif (piétons et cyclistes) aux abords des gares ;**
- **Une connexion suffisante avec le réseau cyclable municipal/régional ;**
- **Une offre suffisante de stationnement pour vélos, incluant des stationnements sécurisés permettant aux cyclistes de laisser leurs vélos pendant des périodes étendues sans risque de vol ;**
- **Des stations de vélopartage en gare, localisées à des emplacements préférentiels pour les cyclistes ;**
- **Le respect des principes d'accessibilité universelle.**

Enfin, le RNCREQ est d'avis que la perméabilité des gares et des rails à la mobilité active (vélos, marche) est cruciale pour faire en sorte que les gares ne morcellent pas le territoire et n'agissent pas comme des barrières physiques. Cette perméabilité impliquerait des aménagements tels que par exemple des passages surélevés incluant une rampe à vélo et s'intégrant au milieu urbain de manière fluide pour éviter de rallonger les temps de déplacement en transport actif.

Le RNCREQ recommande d'assurer la perméabilité des gares et des rails à la mobilité active.

2.3.2 le tronçon Montréal-Laval

Le projet de tracé prévoit une arrivée à Laval puis un aller-retour entre Laval et une gare dans l'arrondissement Ville-Marie à Montréal. Le tracé passerait ensuite par l'est de Laval en direction de Trois-Rivières.

Un tel tracé impliquerait un tunnel sous la rivière des Prairies et sous le Mont-Royal, soit un tracé quasi-exclusivement souterrain entre les futures gares de Laval et de Montréal. Les deux gares étant séparées de moins de 15 km, les trains ne pourraient pas rouler à grande vitesse sur ce tronçon.

Le RNCREQ comprend qu'une interconnexion avec la gare centrale de Montréal présente l'avantage de changements simples et rapides vers des liaisons existantes ou à venir. Cependant la solution actuellement préconisée pour amener le TGV au centre-ville de Montréal serait extrêmement coûteuse, sans offrir en contrepartie d'amélioration de l'offre en transports collectifs urbains.

Dans le contexte actuel de forts besoins en maintien des actifs et en développement de l'offre et de financements insuffisants, le RNCREQ formule la proposition alternative suivante.

Une option envisageable pour desservir l'Île de Montréal serait plutôt de traverser l'île d'ouest en est sans passer nécessairement par Laval (qui resterait connectée par le métro), en utilisant et renforçant pour partie des corridors ferroviaires existants (dans l'ouest de l'île) et en créant un nouveau corridor ferroviaire pour sortir via l'est de l'île. Ce nouveau corridor pourrait alors être mutualisé avec une nouvelle offre de transport collectif urbain pour desservir l'est de l'île ainsi que des portions plus éloignées du territoire métropolitain. Certes, ajouter une voie dans ce secteur fortement urbanisé présente des défis, mais c'est également le cas pour une liaison Laval-Montréal, et cette solution permettrait de mutualiser les coûts de ce nouveau corridor urbain en partie souterrain. Les rails pourraient être soit mutualisés avec des trains locaux type Exo, soit doublés pour un mode de transport urbain structurant type métro léger.

Cette solution atténue aussi l'impact environnemental du tracé prévu sur l'Île de Laval qui traverserait plusieurs zones naturelles faisant l'objet d'une concertation en vue de leur protection.

Le RNCREQ recommande de réévaluer la pertinence du tronçon Laval-Montréal-Laval, notamment en évaluant la possibilité de ne conserver qu'une gare et de faire en sorte que les investissements pour le nouveau corridor montréalais puissent aussi bénéficier au développement du transport collectif urbain.

2.4 Préservation de la biodiversité et des écosystèmes

2.4.1 Dans le tracé

Le RNCREQ est d'avis qu'il est impératif d'éviter au maximum les milieux sensibles tels que la plaine inondable et le littoral du lac Saint-Pierre et autres milieux naturels à haute valeur écologique tels que la Baie-des-Mines et la tourbière Red Mill (Trois-Rivières).

Afin de maintenir l'intégrité des services écosystémiques essentiels tels que la gestion des crues et la séquestration du carbone, le projet doit minimiser les pertes de milieux humides et hydriques d'intérêt en consultant les Plans régionaux des milieux humides et hydriques (PRMHH). Il faut reconnaître que les compensations monétaires ne peuvent remplacer la valeur des services rendus par des milieux intacts, ce qui impose l'évitement des zones inondables des rivières majeures telles que la Maskinongé, du Loup, Yamachiche, Champlain, Batiscan et Sainte-Anne.

Enfin, le tracé doit impérativement maintenir la connectivité écologique pour favoriser la migration d'espèces vulnérables comme la tortue des bois, la perchaude et l'original (Mauricie).

Le RNCREQ recommande que le tracé prenne en compte les milieux sensibles et la connectivité écologique.

2.4.2 Aménagement

2.4.2.1 Espèces exotiques envahissantes

Les espèces exotiques envahissantes (EEE) représentent une menace pour la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes, et engendrent des pertes économiques dans les secteurs forestiers, agricoles, aquacoles, acéricoles et touristiques. Actuellement, toutes les régions du Québec élaborent leur [stratégie régionale contre les EEE floristiques](#), dont le plan d'action vise à établir une liste prioritaire d'EEE par région, identifier les territoires prioritaires et proposer des actions de lutte coordonnées.

Le RNCREQ est d'avis qu'il faut mettre en place de rigoureux protocoles de détection et de nettoyage de la machinerie avant et pendant les travaux pour limiter la dispersion des EEE, car l'emprise ferroviaire agit comme un corridor de dispersion biologique. Ces mécanismes de gestion à long terme doivent inclure le contrôle des [colonies d'EEE](#) et des plantes nuisibles à la santé publique à l'intérieur de l'emprise, qui demeure souvent inaccessible aux autres intervenants.

Des mécanismes de surveillance et de gestion durable des EEE doivent également être déployés pour empêcher leur propagation depuis le réseau ferroviaire vers les milieux naturels adjacents. Enfin, l'[Agence canadienne d'inspection des aliments \(ACIA\)](#) doit être consultée dès la planification des chantiers pour documenter et limiter la diffusion des EEE entre le Québec et l'Ontario.

Le RNCREQ recommande de mettre en place tous les moyens nécessaires pour contrôler la propagation des EEE durant les travaux et limiter leur dispersion entre le Québec et l'Ontario, tels que :

- **La détection et le contrôle des [66 espèces listées](#) par le gouvernement du Québec.**
- **La prise en compte des Stratégies régionales de lutte contre les EEE floristiques pour assurer la concordance du projet Alto avec les priorités de luttes aux EEE sur les territoires qu'il traverse.**

2.4.2.2 connectivité écologique et sociale

Les aménagements pour la connectivité écologique et sociale doivent être intégrés en s'appuyant sur les corridors identifiés, tels que ceux reliant la réserve de biosphère du lac Saint-Pierre au Parc national de la

Mauricie. Il faut planifier des passages fauniques adaptés aux points stratégiques, notamment aux points chauds de mortalité routière pour la grande faune comme le secteur de la tourbière Red Mill, tout en privilégiant des ponts larges aux ponceaux restrictifs pour la traversée de rivières majeures telles que la Maskinongé, du Loup ou Batiscan. Ces structures doivent tenir compte des contraintes physiques locales ; par exemple, entre Pointe-du-Lac et Berthierville, la nappe phréatique est très élevée (parfois à 30 cm du sol).

Les structures doivent également être adaptées à la faune présente en proposant des corridors fauniques aménagés de manière à ne pas créer de trappe de prédation. Il serait intéressant d'évaluer la possibilité de corridors fauniques verts passant par-dessus les infrastructures. Dans les secteurs où il faudrait créer des passages pour la grande faune, le RNCREQ est d'avis qu'il faut créer des viaducs végétalisés, comme le [passage de Banff en Colombie-Britannique](#), ou encore le passage prévu sur l'autoroute 10 entre Bromont et Magog.

Le RNCREQ recommande d'aménager des passages fauniques partout où ils seront nécessaires.

Afin de préserver le tissu social et économique, il est également nécessaire de prévoir des passages spécifiques pour les producteurs agricoles afin d'éviter l'enclavement des lots fragmentés par le tracé et la création d'impasses sur les chemins secondaires, ce qui forcerait le report de la machinerie lourde vers les routes principales.

Le RNCREQ recommande de prévoir des passages spécifiques pour les producteurs agricoles.

Enfin, le projet doit assurer une gestion optimale des eaux pluviales pour les gares et stationnements en utilisant des matériaux perméables favorisant l'infiltration et en misant sur le génie végétal (jardins de pluie, bassins de décantation) pour limiter l'imperméabilisation et la sur-minéralisation des sols. En ce moment dans les grandes villes comme Montréal et Laval, la capacité des sols à capter les eaux pluviales est complètement dépassée pour plusieurs raisons, dont une très grande imperméabilisation des sols et une augmentation des événements de fortes pluies. Les conséquences de cette incapacité des sols à capter les eaux pluviales sont des inondations et des surverses qui impactent l'environnement, la santé physique et psychologique, ainsi que les infrastructures des villes. Il est donc impératif que les projets de développement intègrent des méthodes innovantes visant la gestion durable et efficace des eaux pluviales. Le RNCREQ est d'avis que les projets de grande envergure sont l'occasion de tendre vers un bilan positif net, c'est-à-dire qu'ils viennent augmenter la perméabilité des sols et la rétention de l'eau. Les infrastructures choisies pourraient également participer au maintien des espaces verts et de la biodiversité, par exemple en implantant des bassins et noues végétalisées, des parcs et rues éponges ou des jardins de pluies.

Le RNCREQ recommande de recourir au génie végétal et à des matériaux perméables pour assurer une gestion optimale des eaux pluviales dans les gares et stationnements.

Comme mesure compensatoire ou de bonification lorsqu'un nouveau corridor ferroviaire est nécessaire, le RNCREQ est d'avis qu'il faudrait prévoir une bande sous forme de haies entre la voie ferrée et les parcelles attenantes, tout particulièrement lorsqu'il s'agit de parcelles agricoles. En effet, les haies sont des réservoirs de biodiversité et ont des fonctions régulatrices bénéfiques pour les cultures. Par ailleurs, le long tracé du corridor ferroviaire permettrait aussi de créer un corridor écologique sur une grande longueur.

Le RN recommande de créer des haies le long de la nouvelle emprise ferroviaire.

2.5 Diminuer l'impact social

Un projet s'appuyant sur des emprises ferroviaires existantes permettrait de limiter significativement le recours à l'expropriation. Bien que le projet Alto ne soit pas identifié parmi les projets d'intérêt national qui pourraient permettre le recours à des expropriations sans compensation sous le régime du projet de loi

fédéral C-5, les inquiétudes des parties prenantes demeurent. L'expérience de la voie de contournement de Lac-Mégantic, toujours inachevée douze ans après le drame, illustre les délais considérables et les traumatismes sociaux liés à de tels processus.

Le RNCREQ recommande de privilégier l'utilisation d'emprises ferroviaires existantes et d'encadrer strictement le recours à l'expropriation, afin de minimiser les impacts sociaux sur les communautés et de réduire les délais de réalisation.

Il est impératif de minimiser l'impact sur les agriculteurs et les propriétaires dont les terres seraient fragmentées ou dévaluées par un tracé entièrement nouveau, à l'image du corridor à l'étude qui suscite déjà des craintes de morcellement du territoire.

Le RNCREQ recommande d'éviter de fragmenter les terres agricoles autant que possible.

Enfin, la mise en place d'un mécanisme de compensation rigoureux et équitable est essentiel. Il faut compenser non seulement les propriétaires expropriés, mais aussi ceux dont les terrains subissent une perte de valeur ou de jouissance sans être directement affectés par le tracé. Alto devra ainsi s'assurer que ces mesures de compensation soient ancrées localement et qu'elles renforcent réellement la résilience des communautés et des écosystèmes touchés.

Le RNCREQ recommande la mise en place d'un mécanisme de compensation équitable et rigoureux pour les propriétaires expropriés et ceux dont le bien perdra de la valeur.

Conclusion

Le projet de train à grande vitesse (TGV) Québec-Toronto représente une opportunité majeure pour le Québec d'améliorer sa mobilité interurbaine, de réduire l'empreinte carbone de ses transports et de renforcer sa souveraineté énergétique.

Pour que ce projet soit véritablement bénéfique à la société québécoise et qu'il offre une alternative crédible à l'avion et à l'auto, il doit s'inscrire dans une vision globale de décarbonation des transports, en structurant un réseau de transport collectif performant, accessible et complémentaire aux infrastructures existantes.

Afin de ne pas sous-estimer les impacts environnementaux et sociaux du projet, il faut évaluer rigoureusement les émissions liées à la construction, les impacts cumulatifs sur les milieux naturels et gérer de façon responsable les ressources énergétiques. Le tracé doit impérativement éviter les milieux sensibles, préserver la connectivité écologique et intégrer des aménagements tels que des passages fauniques, des haies écologiques et des infrastructures de gestion des eaux pluviales.

L'utilisation des emprises ferroviaires existantes, le déploiement d'un train à grande fréquence (TGF) sur le tronçon Montréal-Québec et la mise en place des mécanismes de compensation équitables pour les communautés et les propriétaires affectés pourraient réduire les coûts, accélérer la mise en service et contribuer à limiter les impacts sociaux et environnementaux.

Enfin, une préoccupation majeure persiste : le risque que ce projet accapare une part disproportionnée des fonds publics dédiés aux transports collectifs pour les décennies à venir, au détriment d'autres initiatives tout aussi cruciales.

Pour éviter cet effet pervers, il est impératif que le TGV s'inscrive dans une stratégie équilibrée, où chaque dollar investi contribue à maximiser les retombées sociales, économiques et environnementales pour l'ensemble de la population québécoise.

Le RNCREQ réitère sa volonté de collaborer activement avec Alto et les parties prenantes pour s'assurer que ce projet soit vecteur de progrès durable, au service des générations présentes et futures.

Récapitulatif des recommandations

Recommandation 1

Arrimer le TGV aux réseaux de transport collectif existants pour augmenter le nombre de personnes qui pourront en bénéficier grâce à une meilleure connexion interurbaine dans la vallée du Saint-Laurent.

Recommandation 2

S'assurer que le projet permettra un gain climatique net en réalisant une analyse complète du cycle de vie pour évaluer rigoureusement les GES générés par l'infrastructure (construction, matériaux, matières résiduelles, pertes de puits de carbone, etc.) par rapport aux GES évités.

Recommandation 3

Intégrer systématiquement une analyse des impacts cumulatifs et des mesures de compensation écologique à l'échelle territoriale dans la planification des projets de TGV, afin d'assurer une cohérence entre les initiatives et de garantir une compensation écologique réelle et équivalente.

Recommandation 4

Annoncer tôt dans le processus les besoins énergétiques du projet et d'en optimiser l'arrimage avec le réseau de distribution d'Hydro-Québec.

Recommandation 5

Considérer un train à grande fréquence (TGF) sur le tronçon Montréal - Trois-Rivières - Québec, en utilisant l'emprise actuellement présente sur ce territoire.

Recommandation 6

Sur le réseau utilisé par le TGF, revoir la préséance des trains de marchandise sur les trains passagers afin de donner la priorité aux passagers, et ainsi contribuer à un service de transport en commun fiable et rapide.

Recommandation 7

Privilégier l'installation des gares de TGV dans les centres-villes.

Recommandation 8

Assurer la connectivité des gares aux transports en commun.

Recommandation 9

Pour favoriser la mobilité active, prévoir :

- Des aménagements sécuritaire et conviviaux pour le transport actif (piétons et cyclistes) aux abords des gares ;
- Une connexion suffisante avec le réseau cyclable municipal/régional ;
- Une offre suffisante de stationnement pour vélos, incluant des stationnements sécurisés permettant aux cyclistes de laisser leurs vélos pendant des périodes étendues sans risque de vol ;
- Des stations de vélopartage en gare, localisées à des emplacements préférentiels pour les cyclistes;
- Le respect des principes d'accessibilité universelle.

Recommandation 10

Assurer la perméabilité des gares et des rails à la mobilité active.

Recommandation 11

Réévaluer la pertinence du tronçon Laval-Montréal-Laval, notamment en évaluant la possibilité de ne conserver qu'une gare et de faire en sorte que les investissements pour le nouveau corridor montréalais puissent aussi bénéficier au développement du transport collectif urbain.

Recommandation 12

Que le tracé prenne en compte les milieux sensibles et la connectivité écologique.

Recommandation 13

Mettre en place tous les moyens nécessaires pour contrôler la propagation des EEE durant les travaux et limiter leur dispersion entre le Québec et l'Ontario, tels que :

La détection et le contrôle des 66 espèces listées par le gouvernement du Québec.

La prise en compte des Stratégies régionales de lutte contre les EEE floristiques pour assurer la concordance du projet Alto avec les priorités de lutttes aux EEE sur les territoires qu'il traverse.

Recommandation 14

Aménager des passages fauniques partout où ils seront nécessaires.

Recommandation 15

Prévoir des passages spécifiques pour les producteurs agricoles.

Recommandation 16

Recourir au génie végétal et à des matériaux perméables pour assurer une gestion optimale des eaux pluviales dans les gares et stationnements.

Recommandation 17

Créer des haies le long de la nouvelle emprise ferroviaire.

Recommandation 18

Privilégier l'utilisation d'emprises ferroviaires existantes et d'encadrer strictement le recours à l'expropriation, afin de minimiser les impacts sociaux sur les communautés et de réduire les délais de réalisation.

Recommandation 19

Éviter de fragmenter les terres agricoles autant que possible.

Recommandation 20

Mettre en place un mécanisme de compensation équitable et rigoureux pour les propriétaires expropriés et ceux dont le bien perdra de la valeur.

Bibliographie

Alto. [Façonner le Canada de demain grâce à un train à grande vitesse.](#)

BAPE. [Projet de poste Jean-Jacques-Archambault à 735-120 kV dans Lanaudière.](#)

Environnement Mauricie (2026). [MÉMOIRE-Contribution à la planification du train à grande vitesse dans le corridor Québec-Toronto.](#)

Gouvernement du Canada. [Agence canadienne d'inspection des aliments.](#)

Gouvernement du Canada. [Passages pour animaux et recherche - Parc national Banff.](#)

Gouvernement du Québec (2025). [Critères d'identification des espèces exotiques envahissantes floristiques nuisibles à la biodiversité au Québec.](#)

Gouvernement du Québec. [Carte du réseau ferroviaire.](#)

RNCREQ. [Projet espèces exotiques envahissantes floristiques.](#)