

Le projet TGV Québec-Toronto n'est pas un impératif écologique mais un coûteux grand projet inutile remplaçable par un modèle à la Suisse

Le TGV Québec-Toronto est-il une avancée écologique majeure ou un autre coûteux projet inutile ? Il faut y penser avant de s'y embarquer car ce train futuriste pour l'Amérique du Nord, mais banal en Chine, au Japon et en Europe occidentale, coûterait jusqu'à 90 milliards \$. Et l'on sait ce qu'il advient de ce genre d'estimé plus utile pour vendre la salade que pour connaître le réel coût financier que le profit en mode PPP, garanti par les gouvernements, viendra gonfler. Pour le dire comme la [publicité de Via Rail](#), « [s]elon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), un voyage en train [conventionnel] émet en moyenne 85 % moins de CO2 que l'avion et 87 % de moins que la voiture ». La même publicité, pourtant, réduit la portée de l'efficacité énergétique quand elle affirme que « [c]omparativement au transport routier dans le Corridor Québec–Windsor » le train est « 1,8 fois plus écoénergétique » et par rapport au transport aérien « 3,2 fois plus écoénergétique ». Est-ce à cause du niveau d'achalandage ou pour une autre raison, on ne sait trop. La performance écoénergétique serait encore [beaucoup moins vraie pour le TGV](#) :

À près de 300 km/h, les trains ont besoin d'environ deux fois plus d'énergie que les trains électriques standards, compte tenu de la puissance nécessaire pour atteindre une vitesse élevée et la maintenir malgré une résistance beaucoup plus importante. [...] La ligne ferroviaire prévue absorberait entre 1 et 3 % de la capacité électrique actuelle de l'Ontario et du Québec, selon Ryan Katz-Rosene, professeur associé à l'Université d'Ottawa. En pourcentage, cela la place à peu près au même niveau que les aciéries ou les centres de données d'IA en Ontario, ou qu'une grande fonderie d'aluminium au Québec.

Indépendamment de l'énergie requise, faute d'exemple inexistant en Amérique du Nord, il faut se tourner vers l'Europe pour une analyse pertinente de la performance écologique du TGV. Qu'en est-il quand on compare sur la base du cycle de vie... ? Selon le think tank français [Hémisphère gauche](#) :

Un aller simple entre Paris et Marseille en avion génère environ 200 kilogrammes d'équivalent-carbone par passager. La conception, construction et exploitation sur 30 ans de la branche Est du TGV Rhin-Rhône est estimée à 2 millions de tonnes d'équivalent-carbone, ce qui correspond à un trajet Paris-Marseille pour 10 millions de voyageurs, soit 6 fois le nombre de passagers de la ligne en 2019. Cette valeur est très élevée. [...] Une ligne peu fréquentée n'est pas forcément bénéfique pour l'environnement. Si le taux d'occupation du TGV est inférieur à 50 %, le bilan CO2 du TGV n'est pas meilleur que celui de l'autocar, mais toujours nettement meilleur que celui de la voiture ou de l'avion.

Dit autrement par la firme d'ingénierie française [Ametra Group](#) :

...une étude menée sur la LGV Rhin-Rhône illustre bien cette complexité. Elle estime que, sur une durée de 30 ans, les reports modaux de la voiture et de l'avion vers le train permettraient d'éviter environ 3,9 millions de tonnes équivalent CO2. Mais cet objectif suppose une fréquentation soutenue et un report modal réel, ce qui n'est pas systématiquement observé. Surtout, cet amortissement carbone s'étale sur trois décennies, tandis que les émissions liées à la construction

de la ligne (terrassements, ouvrages d'art, béton, acier...) sont immédiates et très élevées. Ce dernier point montre bien que les infrastructures ferroviaires, même lorsqu'elles ont un potentiel de sobriété à long terme, reposent sur un pari d'usage, et que leur bénéfice environnemental n'est ni immédiat, ni garanti.

... et en y ajoutant les effets sur la biodiversité selon les deux mêmes sources ?

L'impact environnemental de la construction d'une nouvelle ligne n'est pas restreint aux émissions de CO2. En moyenne, une ligne à grande vitesse consomme une surface de 10 hectares par km de ligne. L'une des spécificités des lignes LGV est que leur construction nécessite des travaux de terrassement qui modifient la structure du paysage local, et peuvent accentuer des problèmes existants comme des inondations. L'effet de coupure engendré par la construction des rails peut quant à lui avoir un impact sur l'agriculture et sur la faune, empêchant cette dernière de traverser de part et d'autre de la ligne.

Fragmentation des habitats naturels : les infrastructures linéaires comme les lignes à grande vitesse créent des ruptures dans les milieux naturels, ce qui entrave souvent les déplacements des espèces et perturbe les écosystèmes. Selon les données de Nature France, plus de 500 000 hectares de terres agricoles et naturelles ont été artificialisés entre 2006 et 2015 en France, dont une part importante pour des projets d'infrastructure. Cette fragmentation compromet la biodiversité, provoque l'isolement génétique de certaines populations animales et diminue la résilience des écosystèmes face aux changements climatiques.

Par l'élection dans Terrebonne et par le souvenir de Mirabel, le débat sur le TGV se popularise

Par l'intermédiaire de l'élection partielle de Terrebonne, lieu de passage mais non d'arrêt du TGV planifié, [le débat populaire s'est invité au Québec et au Canada](#) :

Le Parti conservateur a fait savoir qu'il s'oppose farouchement à ce projet, le qualifiant de « monstruosité » en raison de la facture qui pourrait friser les 90 milliards de dollars. Le Bloc québécois, lui, s'indigne de l'absence de réponses claires concernant le tracé et les possibles expropriations. Le gouvernement Carney maintient toutefois le cap, soulignant que la majorité des Canadiens souhaitent l'aboutissement de ce projet « visionnaire » qui est piloté par la société d'État Alto. Un nouveau sondage mené par la firme Abacus Data auprès de 1515 Canadiens du 19 au 24 mars démontre que 62 % des Canadiens appuient ce projet et que seulement 18 % s'y opposent, tandis que 20 % affirment être incertains ou souhaitent obtenir plus d'information.

L'opposition des Conservateurs n'est qu'affaire de gros sous tout comme d'ailleurs les Libéraux au gouvernement qui n'y voient qu'augmentation du PIB et création d'emplois. On ne peut oublier la tentation du tape-à-l'œil à la manière du [réseau de TGV chinois](#), « une vitrine que la Chine aime présenter au monde dans le cadre de ce que la presse locale a baptisé la "diplomatie du TGV" ». L'écologie n'a rien à y voir.

Le Bloc québécois, qui veut reconquérir Terrebonne, ménage le chou et la chèvre. Ce faisant il mobilise davantage la question de justice écologique et sociale. Son [député Gabriel Ste-Marie](#), à

la gauche de sa députation, rappelle « *le traumatisme historique de Mirabel, où 97 000 acres avaient été expropriées pour l'aéroport en 1969, vingt fois plus que nécessaire et affectant durablement 3 000 familles* » sans compter que le service pour passagers avait été finalement ramené à Montréal. Il souligne à juste titre que les Libéraux ont adopté « *des législations qui permettent de contourner les règlements et les lois qui protègent l'environnement et qui réduisent les recours des personnes expropriées [...] surtout avec les nouveaux pouvoirs fédéraux liés aux projets dits "d'intérêt national"*. » Ces procédures accélérées qui annoncent un bulldozage des expropriations sont implantées « *sans véritable consultation* » et « *sans études suffisantes des retombées économiques, sociales et environnementales. L'UPA critique la façon dont le projet est mené et s'inquiète de son impact sur les terres agricoles.* » Ce manque d'études amène le gouvernement fédéral à geler immédiatement un corridor de 10 km de large sur 1000 kilomètres de long pendant au moins quatre ans pour pouvoir déterminer le tracé définitif ultérieurement.

Un BAPE générique ferait ressortir les alternatives y compris une réflexion sur la temporalité

Ce projet peut paraître comme un mal nécessaire afin de réduire les gaz à effet de serre... jusqu'à ce qu'on réalise qu'il y avait une alternative, le « [train à grande fréquence](#) » (TGF), jadis proposée par Via Rail/Alto qui maintenant la rejette. Alto étant juge et parti, on peut douter de son diagnostic : le TGF aurait les mêmes inconvénients que le TGV mais sans son avantage de rouler à 300 km l'heure, seulement à 200. Pourtant, les actuelles locomotives de Via Rail peuvent rouler à 160 km l'heure si elles n'en étaient pas empêchées par leur obligation de constamment s'arrêter en cours de route pour céder le passage aux trains de marchandise du CP ou du CN propriétaires du réseau ferroviaire, obligation que [Via Rail dénonce](#). Les [nouvelles locomotives de Via Rail](#) pourraient rouler à 200 km l'heure si l'état des rails le permettait, ce qui pourrait se corriger à moindre frais qu'un TGV ou un TGF. On peut aussi penser à l'élargissement de l'emprise actuelle pour y ajouter de nouveaux rails. En un mot, les alternatives ne manquent pas pour profiter des avantages écologiques du chemin de fer, tant pour le transport des passagers que des marchandises, par rapport aux modes routier et aérien. Il y a de quoi justifier une enquête et un débat publics de type BAPE générique.

Plus profondément le TGV pose l'enjeu de l'emploi du temps dans un système capitaliste où un des aspects de la maximisation du profit consiste à accélérer le roulement du capital c'est-à-dire à minimiser le temps de retour du capital investi. D'où le dicton populaire, « le temps c'est de l'argent ». Pourtant n'importe qui ayant voyagé en train à distance longue ou moyenne — à maintes occasions j'ai fait les trajets Ottawa-Québec ou Ottawa-Toronto — en a apprécié l'agrément que ce soit pour lire, pour jaser, pour regarder le paysage, pour penser, pour sommeiller. On n'a pas cette expérience en avion ou en auto. Quoique à l'ère de l'informatique, le travail sur PC ou la distraction du téléphone cellulaire peuvent tout gâcher. Le train peut aider à nous réapprendre à « perdre son temps », vital au bon fonctionnement du cerveau, ou à « prendre son temps », nécessaire au discours cohérent et à la bonne prise de décision. Le train

est un mode de transport potentiellement anticapitaliste. Alors su au TGV qui vient nous gâcher ce plaisir de l'esprit et de la sociabilité retrouvée.

L'étonnant modèle de la Suisse qui a rejeté le TGV interne à la suite d'un débat et d'un référendum

Vaudrait mieux employer la somme d'argent pharaonique prévue pour développer le TGV à quadriller le Québec et le Canada de trains conventionnels [à la mode de la Suisse](#) dont ceux, par exemple, dans le corridor Québec-Toronto pourraient rouler à 200 km l'heure :

La Suisse n'exploite que quatre courts tronçons nationaux où les trains filent parfois jusqu'au seuil des 200 km/h, limite inférieure de démarcation de la grande vitesse ferroviaire. Par contre, tout le territoire de la confédération, jusqu'à ses recoins isolés, est couvert d'un réseau où la capacité et la fiabilité du service l'emportent sur la haute vitesse. La toile ferroviaire helvète, en expansion depuis 175 ans, a été décrite comme la plus dense du monde. Elle a doublé ses aires de service rien que depuis le début du siècle. [...] Le pays va poursuivre dans cette voie d'efficacité à vitesse moyenne d'ici le milieu du siècle, selon des décisions annoncées en début d'année [2024].

« Nous voulons des transports publics pour tous et pas seulement des trains rapides pour quelques-uns », résume au Devoir Peter Füglistaler, qui était jusqu'à cet été directeur de l'Office fédéral des transports (OFT) de Suisse. Il a dirigé pendant 14 ans ce service responsable de tous les transports publics du pays, dont les bus, les trams et bien sûr les trains. [...] Dans son pays, les longues distances nationales et les voyages régionaux se font en train. Pour le reste, les bus rejoignent les campagnes. Une loi oblige à desservir par car les villages de plus de cent habitants, qui ont tous droit à au moins quatre liaisons quotidiennes, deux arrivées et deux départs. [...]

Un abonnement annuel pour voyager à volonté en 2e classe partout sur le réseau, dans les villes et en liaisons intercités, coûte environ 4000 francs suisses, soit 6300 \$. Les plus courts trajets, les plus courants, demandent évidemment moins. Les tarifs exigés couvrent la moitié des frais réels, l'autre part étant subventionnée. L'usage d'une voiture privée peut coûter en moyenne à son propriétaire deux ou trois fois plus que le transport en commun.

La comparaison démographique et géographique avec le Québec reste possible. Le pays européen de 9 millions d'habitants (comme ici) s'étend sur environ 42 000 km². Ce territoire pourrait s'insérer dans une zone centrale dont Québec, Sherbrooke, Gatineau et Saint-Jérôme formeraient les points les plus éloignés en incluant la grande région métropolitaine. Ce rectangle concentre la très grande majorité de la population québécoise.

Les lignes traversant la Suisse partent à la demi-heure, souvent en quatre versions (une régionale et une express intercités, dans chacune des deux directions). Les lignes les plus fréquentées, celles entre les grandes villes, utilisent des voitures à deux étages. Les trains qui les desservent, longs de 400 mètres, permettent de transporter jusqu'à 1400 passagers à la fois. Les services à proximité des centres-villes sont offerts à très haute fréquence. Et ça roule. Les Helvètes détiennent le record du monde du nombre de kilomètres parcourus en train, soit 2400 km par habitant par année à l'intérieur du territoire national. Les gares offrent des boutiques, des cafés, des restaurants, des épiceries et même des écoles qui aident à rentabiliser le service public. Les trois aéroports internationaux du pays sont évidemment liés au réseau ferroviaire.

La règle à suivre dorénavant vise le développement du transport public au détriment des routes pour les voitures. À Zurich, par exemple, l'auto compte pour 25 % des déplacements et le but est d'arriver à 15 % d'ici 2040. À Montréal, la part modale de l'auto individuelle pour les déplacements au boulot est de 71 % et à Québec, de 81 %. [Je souligne]

« En Suisse, on vise maintenant le passage des trains des grandes lignes au quart d'heure, explique l'ancien directeur de l'OFT. Les nouvelles lignes à grande vitesse coûtent des fortunes. Nous voulons plutôt investir pour maximiser l'utilisation des lignes existantes. Ce choix donne beaucoup plus de flexibilité. On peut commencer à petite échelle et puis développer le réseau petit à petit. »

M. Füglistaler connaît les débats canadiens concernant le train à grande fréquence (TGF) ou à grande vitesse (TGV), l'un et l'autre étant d'ailleurs ici uniquement des mirages pour l'instant. Le dilemme lui rappelle les options débattues dans son pays dans les années 1970. Le TGF l'a donc emporté là-bas. « Nous avons eu les mêmes discussions et avons fait des consultations et un référendum, dit le représentant d'un pays célèbre pour sa démocratie consultative. Certains voulaient un TGV traversant le pays. Il n'y a pas eu de consensus en constatant que cette idée servait uniquement les grandes villes. On a changé ce concept. La majorité de nos trains circulent entre 80 et 140 km/h. Quelques rares lignes vont jusqu'à 200. Ce réseau nous convient très bien et il n'y a pas de majorité populaire pour la vitesse. »

Le TGV a encore ses partisans éplorés. On trouve aussi en ligne et dans les médias des plaintes contre les tarifs jugés trop élevés, certains travaux interminables, les pannes, les différences de services entre les cantons romans ou allemands et même des piques contre la qualité du service, particulièrement sur les lignes de périphérie. Des pendulaires (faisant l'aller-retour de la maison au boulot ou à l'école) se plaignent de l'achalandage en heure de pointe. Tout n'est pas parfait.

Dans les faits, si le TGV intérieur n'existe pas en Suisse, ses grandes villes sont connectées au réseau continental. Le TGV Lyria de France relie Paris et Genève, Lausanne et Zurich. D'autres liaisons internationales vont vers Francfort ou Berlin en Allemagne, et vers Milan en Italie. Ces liaisons sont le résultat d'entente de coopérations avec les compagnies des pays voisins.

Marc Bonhomme, 5 avril 2026

www.marcbonhomme.com ; bonmarc1@gmail.com