

MÉMOIRE

Contribution à la planification du train à grande vitesse dans le corridor Québec–Toronto

Présenté à

ALTO

Date

30 mars 2026

Auteurs

Collectif d'organismes en environnement de la Mauricie



SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

1. Abandonner la liaison en tunnel entre Laval et Montréal qui duplique une offre de transport collectif déjà performante, et rediriger le budget et le temps vers l'optimisation du réseau ferroviaire existant. Prioriser un tel tronçon constitue un mauvais usage des fonds publics alors que les régions attendent toujours un accès réel à une mobilité durable.
2. Démontrer un gain climatique net à partir d'une analyse de cycle de vie complète et rendre publiques les hypothèses énergétiques ainsi que les critères de cohabitation avec les autres infrastructures linéaires.
3. Planifier les gares comme de véritables pôles intermodaux intégrés au territoire, en priorisant les connexions avec le transport collectif et les mobilités actives, en limitant les stationnements favorisant l'automobile et en évitant les effets de coupure du réseau local.
4. Éviter strictement les milieux humides et hydriques d'intérêt, notamment ceux du lac Saint-Pierre et identifiés aux PRMHH, et, lorsque des impacts sont inévitables, mettre en place des compensations ancrées localement qui renforcent réellement la résilience des écosystèmes.
5. Intégrer dès la conception du tracé des passages fauniques et multifonctionnels localisés dans les corridors écologiques identifiés, en adaptant leur conception aux contraintes du milieu : passages souterrains là où les conditions hydrogéologiques le permettent, et structures surélevées (ponts, viaducs) dans les secteurs où la nappe phréatique élevée, notamment entre Pointe-du-Lac et Berthierville, rend ces aménagements impraticables.
6. Réaliser des inventaires écologiques rigoureux et prioriser l'évitement des habitats d'espèces à statut précaire, tout en mettant en place des protocoles stricts de prévention, de détection et de gestion des espèces exotiques envahissantes sur l'ensemble de l'emprise ferroviaire.



RÉDACTION

Lauréanne Daneau, directrice générale d'Environnement Mauricie

Josiane Rivest, directrice générale de l'Organisme de bassin versant des rivières du Loup et des Yamachiche (OBVRLY)

Nicolas Pasian, directeur général de la Fondation Trois-Rivières durable

Catherine Fortier, Chargée de projets – Éducation/Sensibilisation/Philanthropie pour le Comité ZIP du Lac-Saint-Pierre et la Région de biosphère du Lac-Saint-Pierre

RÉVISION

Nicolas Tanguay, conseiller en milieux naturels d'Environnement Mauricie

Raphaël Derriey, conseiller en milieux naturels d'Environnement Mauricie

Alexandre Bérubé-Tellier, coordonnateur de projets et responsable du plan directeur de l'eau de l'Organisme de bassin versant des rivières du Loup et des Yamachiche (OBVRLY)

INTRODUCTION

Le projet de train à grande vitesse porté par Alto représente une occasion structurante de transformer la mobilité interurbaine au Canada et d'accélérer la transition vers des modes de transport sobres en carbone. Dans un contexte d'urgence climatique et d'engagement vers la carboneutralité d'ici 2050, le développement d'un réseau ferroviaire performant constitue un levier incontournable pour réduire les émissions de gaz à effet de serre associées aux déplacements interurbains. Est-ce que ce projet est le meilleur pour répondre à ce besoin ? Telle est la question.

Au-delà de la performance technologique, ce projet doit répondre à un enjeu fondamental : améliorer concrètement l'accès à une mobilité durable pour l'ensemble des territoires du corridor Québec–Toronto, incluant les régions actuellement moins bien desservies, pour contribuer substantiellement à une réduction de GES et non un simple ajout de croissance des émissions.

Environnement Mauricie, l'Organisme de bassin versant des rivières du Loup et des Yamachiche, le Comité ZIP du Lac Saint-Pierre et la Fondation Trois-Rivières durable ont participé à la table ronde sur l'environnement tenue à Trois-Rivières le 17 février 2026. Le présent mémoire s'appuie sur ces échanges et vise à contribuer à la planification du projet en formulant des recommandations concrètes et complémentaires.

Celles-ci visent à maximiser les bénéfices climatiques et sociaux du projet, tout en minimisant ses impacts sur les milieux naturels, la biodiversité et les territoires traversés.

MOBILITÉ DURABLE ET CARBONEUTRALITÉ

DÉPLOYER RAPIDEMENT UNE MOBILITÉ DURABLE ACCESSIBLE AUX RÉGIONS

Le projet Alto vise à répondre à un enjeu réel de communautés encore trop souvent déconnectées dans le corridor Québec–Toronto. Or, cet objectif ne pourra être atteint uniquement par la vitesse ou la performance technologique, mais par la capacité du réseau à offrir rapidement une desserte ferroviaire accessible, fréquente et fiable.

À l'échelle d'un corridor de près de 1 000 km reliant plus de 24 millions de personnes, Alto peut transformer les habitudes de déplacement. Toutefois, pour des villes comme Louiseville, Yamachiche, Trois-Rivières, Shawinigan, Sainte-Anne-de-la-Pérade et Saint-Tite, l'enjeu prioritaire demeure l'accès concret au service, et non la seule réduction des temps de trajet.

Dans ce contexte, une approche progressive basée sur l'optimisation des infrastructures ferroviaires existantes permettrait d'améliorer plus rapidement la mobilité durable, tout en réduisant les impacts environnementaux et les coûts associés à la création de nouveaux corridors. Elle s'inscrit également dans les principes de l'économie circulaire en maximisant l'utilisation des actifs déjà en place.

Un projet de cette envergure doit contribuer dès ses premières phases à réduire la dépendance à l'automobile et à assurer une équité territoriale réelle. Reporter la desserte des régions compromettrait directement l'atteinte de cet objectif. Il s'agit également d'un enjeu d'équité territoriale.

Par ailleurs, il y a une préoccupation sérieuse quant aux coûts de ce projet. La création du TGV, pour l'instant estimé entre 60 et 90 milliards de dollars va-t-elle siphonner l'ensemble des fonds publics destinés au transport collectif? L'inquiétude est majeure, considérant les besoins criants pour améliorer l'offre et la performance des services à travers le Canada.

Recommandation 1 :

Abandonner la liaison en tunnel entre Laval et Montréal qui duplique une offre de transport collectif déjà performante, et rediriger le budget et le temps vers l'optimisation du réseau ferroviaire existant. Prioriser un tel tronçon constitue un mauvais usage des fonds publics alors que les régions attendent toujours un accès réel à une mobilité durable.

DÉMONTRER UN GAIN CLIMATIQUE RÉEL ET MESURABLE

Le projet Alto constitue une opportunité importante de réduire les émissions de gaz à effet de serre en favorisant le transfert modal vers le rail. Toutefois, cet avantage climatique ne peut être présumé et doit être démontré de manière rigoureuse.

Le bilan du projet doit reposer sur une analyse de cycle de vie complète comparant les GES évités aux GES générés par la construction, les matériaux, les infrastructures associées et l'exploitation du réseau. L'électrification constitue un levier important, mais ne garantit pas à elle seule un gain climatique net.

La planification énergétique du projet doit également être précisée, incluant les besoins en électricité pour les trains, les gares et les centres de maintenance, ainsi que l'arrimage avec les réseaux de transport d'électricité existants afin de limiter la multiplication des infrastructures et leurs impacts cumulatifs.

Enfin, la cohabitation avec les autres infrastructures linéaires, notamment les gazoducs et les lignes de transport d'électricité, devra être encadrée par des critères de sécurité et des zones tampons clairement définis, afin d'assurer la compatibilité des usages et la sécurité du territoire.

Recommandation 2 :

Démontrer un gain climatique net à partir d'une analyse de cycle de vie complète et rendre publiques les hypothèses énergétiques ainsi que les critères de cohabitation avec les autres infrastructures linéaires.

AMÉNAGEMENT DES GARES ET INTÉGRATION À LA MOBILITÉ DURABLE

Le projet Alto doit être conçu comme un levier structurant de mobilité durable, en misant sur une intégration forte avec les réseaux de transport existants. Les gares doivent devenir de véritables pôles intermodaux, favorisant les correspondances avec les sociétés de transport collectif, les réseaux cyclables et les services de mobilité partagée.

Dans le cas de la Mauricie, une attention particulière devra être portée à l'interconnectivité entre la gare de Trois-Rivières et les municipalités environnantes, notamment celles déjà desservies par le rail ou appelées à l'être. Cette approche maximise l'accessibilité et réduit la dépendance à l'automobile.

L'aménagement des gares devra également éviter de reproduire des modèles favorisant l'étalement urbain. Les stationnements doivent être limités et conçus de manière compacte, en privilégiant la verticalité, tandis que

l'offre intermodale (autopartage, vélos électriques, vélos cargos) devra être renforcée pour réduire le besoin en cases de stationnement.

Par ailleurs, les aménagements devront intégrer des pratiques exemplaires de gestion des eaux pluviales, en limitant la minéralisation des surfaces et en favorisant des solutions de génie végétal.

Enfin, la planification de l'emprise ferroviaire devra tenir compte des effets de coupure du territoire, notamment en évitant la création d'impasses sur les chemins secondaires qui pourraient entraîner un report des usagers, incluant la machinerie agricole, vers les routes principales.

Recommandation 3 :

Planifier les gares comme de véritables pôles intermodaux intégrés au territoire, en priorisant les connexions avec le transport collectif et les mobilités actives, en limitant les stationnements favorisant l'automobile et en évitant les effets de coupure du réseau local.

MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITÉ

PROTÉGER LES MILIEUX HUMIDES ET HYDRIQUES, AU CŒUR DE LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE

La planification du tracé du projet Alto doit accorder une attention prioritaire à la protection des milieux humides et hydriques, essentiels à la résilience territoriale. Les échanges avec les acteurs du milieu ont clairement démontré les limites des mécanismes de compensation actuels - l'argent est bloqué dans les ministères et ne permet pas de financer dans un délai raisonnable des projets de restauration - et la nécessité de privilégier l'évitement des impacts.

Dans ce contexte, les pertes doivent être minimisées, peu importe le statut des milieux, en reconnaissant le caractère irréversible des services écosystémiques perdus. Les PRMHH constituent des outils clés pour identifier les milieux à éviter en priorité.

Deux zones sont particulièrement sensibles et de grande valeur écologique. La plaine inondable du lac Saint-Pierre, déjà fortement sous pression, doit faire l'objet d'une attention particulière, en évitant notamment les zones de conservation prioritaires. Également, la tourbière Red Mill, qui est déjà traversée par l'autoroute 40. Et plus largement, les zones inondables et les cours d'eau du territoire, dont les rivières Maskinongé, du Loup, Yamachiche, Champlain, Batiscan et Sainte-Anne, doivent être intégrés à la planification.

Lorsque des impacts sont inévitables, les compensations doivent générer des retombées concrètes pour le territoire dans un délai rapide, notamment par un soutien aux organismes du milieu et aux initiatives locales comme l'aménagement de bandes riveraines. Enfin, les infrastructures associées au projet doivent intégrer des pratiques exemplaires de gestion des eaux pluviales afin de limiter les impacts sur les milieux hydriques.

Recommandation 4 :

Éviter strictement les milieux humides et hydriques d'intérêt, notamment ceux du lac Saint-Pierre et identifiés aux PRMHH, et, lorsque des impacts sont inévitables, mettre en place des compensations ancrées localement qui renforcent réellement la résilience des écosystèmes.

MAINTIEN DES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

La planification du projet Alto doit impérativement limiter ses impacts sur la connectivité écologique du territoire, en intégrant dès la conception les corridors fauniques identifiés en Mauricie. Ces corridors relient des noyaux de conservation écologique majeurs que sont la réserve de biosphère du lac Saint-Pierre reliée au Parc national de la Mauricie ou encore la tourbière Red Mill fragilement connectée à la tourbière Lac-à-la-Tortue. L'aménagement de passages fauniques ne peut être accessoire : il doit s'appuyer sur les données existantes, incluant les points chauds de mortalité routière et les axes de déplacement de la grande faune, comme dans le secteur de la tourbière Red Mill.

Les traverses de cours d'eau, dont les rivières Maskinongé, du Loup, Yamachiche, Saint-Maurice, Champlain, Batiscan et Sainte-Anne, devront maintenir une continuité écologique réelle, en privilégiant des ponts suffisamment dimensionnés plutôt que des ponceaux restrictifs. De plus, des passages fauniques exclusifs à une faune est sensible aux activités humaines et d'autres passages plus multifonctionnels devront être intégrés afin de répondre à la fois aux besoins des activités agricoles et des usages récréatifs, limitant ainsi les effets de fragmentation du territoire.

Enfin, certaines contraintes physiques rendent certaines solutions inapplicables. Entre Pointe-du-Lac et Berthierville, même à une altitude d'environ 25 m, la nappe phréatique peut remonter jusqu'à 30 cm sous la surface du sol en été, rendant les passages souterrains impraticables dans plusieurs secteurs. Ces réalités doivent être pleinement intégrées à la conception afin d'éviter des choix techniques inadéquats.

Recommandation 5 :

Intégrer dès la conception du tracé des passages fauniques et multifonctionnels localisés dans les corridors écologiques identifiés, en adaptant leur conception aux contraintes du milieu : passages souterrains là où les conditions hydrogéologiques le permettent, et structures surélevées (ponts, viaducs) dans les secteurs où la nappe phréatique élevée, notamment entre Pointe-du-Lac et Berthierville, rend ces aménagements impraticables.

PROTÉGER LES ESPÈCES À STATUT PRÉCAIRE ET LIMITER LA PROPAGATION DES ESPÈCES ENVAHISSANTES

Le tracé du projet Alto devra tenir compte de la présence de nombreuses espèces fauniques et floristiques à statut précaire ou d'importance écologique dans les territoires traversés. En Mauricie, plusieurs espèces sensibles sont déjà identifiées, notamment la perchaude du lac Saint-Pierre, la tortue des bois, le pygargue à tête blanche, le petit blongios, ainsi que plusieurs espèces d'oiseaux champêtres en déclin marqué, dont la sturnelle des prés et le goglu des prés. Les populations de chauves-souris, fortement affectées à l'échelle nord-américaine, ainsi que les pollinisateurs indigènes, doivent également faire l'objet d'une attention particulière.

Du côté floristique, certaines espèces à statut particulier ou vulnérables à la perturbation des milieux, comme le noyer cendré, l'ail des bois ou encore le podophylle pelté, seront affectées par le tracé et les travaux, d'autant plus que certaines populations ne sont pas encore entièrement documentées.

Dans ce contexte, la planification du projet devra intégrer des inventaires rigoureux et des mesures d'évitement ciblées afin de limiter les impacts sur ces espèces et leurs habitats, en particulier dans les zones déjà reconnues pour leur valeur écologique.

Par ailleurs, les infrastructures linéaires comme les corridors ferroviaires constituent des vecteurs importants de propagation des espèces exotiques envahissantes. Sans mesures adéquates, le projet pourrait contribuer à accélérer leur dispersion dans les milieux naturels et agricoles.

Il est donc essentiel de mettre en place des protocoles stricts de détection et de contrôle des espèces envahissantes avant et pendant les travaux, incluant le nettoyage systématique de la machinerie. Des mécanismes de gestion à long terme devront également être prévus à l'intérieur de l'emprise ferroviaire, notamment pour contrôler les colonies d'espèces envahissantes et les plantes nuisibles ayant des impacts sur la biodiversité ou la santé publique, comme le panais sauvage.

Recommandation 6 :

Réaliser des inventaires écologiques rigoureux et prioriser l'évitement des habitats d'espèces à statut précaire, tout en mettant en place des protocoles stricts de prévention, de détection et de gestion des espèces exotiques envahissantes sur l'ensemble de l'emprise ferroviaire.

CONCLUSION

Le projet de train à grande vitesse représente une occasion unique de transformer durablement la mobilité interurbaine au Canada. Pour qu'il atteigne pleinement ses objectifs, il doit toutefois être conçu non seulement comme une infrastructure de transport performante, mais comme un véritable levier de transition écologique et d'aménagement durable du territoire.

Cela implique de prioriser une desserte accessible aux régions, de démontrer un gain climatique réel, et d'intégrer dès la conception les enjeux liés à la protection des milieux naturels, à la connectivité écologique et à la résilience des territoires.

Les organisations signataires souhaitent ainsi contribuer de manière constructive à la planification du projet et demeurent disponibles pour poursuivre le dialogue avec Alto, afin de s'assurer que ce projet structurant maximise ses retombées environnementales et collectives.