

Ambassade de France au Canada
Service économique régional d'Ottawa – Antenne de Montréal

QUEBEC

Les grands projets d'infrastructures au Québec

Des efforts budgétaires importants dans les infrastructures, au niveau fédéral comme provincial

Au Canada, les infrastructures relèvent d'un partage des responsabilités hérité de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Les provinces y détiennent une compétence générale sur les travaux publics locaux, ce qui recouvre dans les faits l'essentiel des actifs visibles par les citoyens : santé, éducation, logement, transport collectif urbain et voirie. Le fédéral, lui, conserve la main sur les infrastructures qui franchissent les frontières provinciales ou nationales (ports, aéroports, ferroviaire interurbain, télécommunications) et dispose, par le levier financier, d'une capacité d'orientation des investissements provinciaux via les transferts et les programmes ciblés. Le choc tarifaire imposé, en 2025, par l'administration Trump, dans un pays dont près de 76 % des exportations sont destinées au marché américain, a précipité la réorientation de la politique économique canadienne vers une logique de souveraineté économique et de diversification commerciale. Ottawa y a répondu par **un effort d'investissement public d'une ampleur historique : le Budget fédéral 2025 « *Un Canada fort* » mobilise 115 Mds CAD (71,7 Mds EUR) sur cinq ans pour les infrastructures physiques** ; la mise à jour de printemps, déposée le 28 avril 2026, renforce cette trajectoire avec notamment la création du *Fonds pour un Canada fort*, premier fonds souverain canadien doté de 25 Mds CAD destinés à des projets stratégiques¹. Par ailleurs, la *Loi visant à bâtir le Canada* du 26 juin 2025 institue le Bureau des Grands Projets (BGP), dont le mandat est d'accélérer l'approbation des projets d'intérêt national selon le principe « un projet, une évaluation, une décision ». Les 15 projets et 7 stratégies retenus totalisent à eux seuls 126 Mds CAD (78 Mds EUR) d'investissements potentiels (fonds publics et privés)².

À l'échelon provincial, **le Plan Québécois des Infrastructures (PQI) 2026-2036, déposé le 18 mars, atteint 167 Mds CAD (103,5 Mds EUR), soit une huitième hausse consécutive depuis 2018**. Il se caractérise par la priorité accordée à la pérennisation des actifs existants : 105,8 Mds CAD (73,5 Mds EUR), soit 63 % du total contre 59 % dans le plan précédent. Ce renforcement depuis plusieurs années des budgets alloués à l'entretien des infrastructures traduit la prise de conscience de la dégradation du patrimoine bâti et d'infrastructures de transport du Québec. **L'effort est toutefois jugé nettement insuffisant au regard des impacts du changement climatique et du sous-investissement depuis plusieurs décennies**, selon plusieurs rapports récents³. Les postes d'investissement principaux du PQI sont le réseau routier (35,7 Mds CAD), les infrastructures liées à la santé et les services sociaux (24,7 Mds CAD), les bâtiments du secteur de l'éducation (23,5 Mds EUR), et le transport collectif (12,8 Mds CAD). La simultanéité de ces deux efforts, fédéral et provincial, crée une densité d'investissements inédite, qui fera peser une contrainte forte sur le marché du travail de la construction.

Le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Alto ou le pari fédéral sur la productivité canadienne

Porté par Ottawa, le projet de train à grande vitesse (TGV) Québec-Toronto est un projet emblématique de cette politique d'investissement dans les infrastructures. Alto est autant un pari macroéconomique qu'un défi en termes d'infrastructure. Le corridor Québec-Toronto concentre 42 % de la population canadienne et entre 30 % et 41 % du PIB national selon les périmètres retenus, mais le ferroviaire n'y représentait en 2019 que 2 % des déplacements, contre 94 % pour la voiture⁴. Dans un pays où la productivité du travail accuse un retard persistant au sein du G7, confirmé par le dernier rapport d'Études économiques de l'OCDE sur le Canada (2025)⁵, l'Institut C.D. Howe estime que le TGV générerait entre 15 et 27 Mds CAD (9,3 à 16,7 Mds EUR) de retombées économiques sur 60 ans, dont près d'un tiers au bénéfice direct des utilisateurs (gains de temps et fiabilité)⁶. Le projet, lancé officiellement le 19 février 2025, prévoit 1 000 km de voies électrifiées dédiées entre Québec et Toronto, à des vitesses pouvant excéder 300 km/h, et générerait 50 000 emplois pendant la construction, avec un début des travaux souhaité en 2029 pour une mise en service du premier tronçon Ottawa-Montréal à l'horizon 2037. L'estimation budgétaire, située entre 60 et 90 Mds CAD (37,2 à 55,8 Mds EUR), est qualifiée par le PDG d'Alto lui-même d'« hypothèse de travail aux fins d'approbation préliminaire » plutôt que de budget définitif. Le partenaire privé retenu est le consortium Cadence, qui réunit CDPQ Infra, AtkinsRéalis, SYSTRA Canada, Keolis Canada, SNCF Voyageurs et Air Canada, lié à Alto par un contrat de codéveloppement de 3,9 Mds CAD (2,4 Mds EUR) sur six ans⁷. Une première consultation publique close le 29 mars 2026 a confirmé l'ancrage du projet dans le débat public⁸.

L'électricité, cœur stratégique du développement québécois, fait l'objet d'investissements majeurs

5e producteur mondial d'hydroélectricité, le Québec produit 50 % de l'hydroélectricité canadienne. **Le Plan d'action 2035 d'Hydro-Québec, société publique détenue par le gouvernement du Québec, constitue avec une enveloppe d'environ 185 Mds CAD (115 Mds EUR) d'investissements sur dix ans le programme énergétique le plus ambitieux jamais entrepris au Canada.** Ce Plan vise à répondre aux enjeux de décarbonation et de développement de l'économie du Québec en ajoutant 60 TWh de production d'ici 2035 (soit entre 8 et 9 GW de puissance supplémentaire) et à dégager 21 TWh de capacité par des économies d'énergie⁹. 90 à 110 Mds CAD (55,8 à 68,2 Mds EUR) sont destinés aux nouveaux actifs de production, 45 à 50 Mds CAD (27,9 à 31 Mds EUR) à la fiabilité et à l'adaptation du réseau de transport d'électricité et 10 Mds CAD (6,2 Mds EUR) à l'efficacité énergétique. Le développement de la production passe par un fort développement de l'éolien, avec plus de 10 000 MWh de nouvelles capacités attendues d'ici 2035 (un triplement de la puissance installée), mais surtout par l'hydroélectricité, avec la modernisation de centrales existantes, la création de nouvelles centrales (notamment rivière du Petit Mécatina) et la création d'une première station de transfert d'énergie par pompage (STEP). Par ailleurs, les échanges se poursuivent avec le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador pour revoir l'entente conclue en décembre 2024 relative au contrat d'approvisionnement de Churchill Falls et augmenter les capacités de production : modernisation (+550 MW), extension de Churchill Falls (+1 100 MW, 2035), nouvelle centrale de 2 250 MW de Gull Island (2034). La mise en service de l'interconnexion électrique Hertel-New York le 1^{er} juin 2026 vient parallèlement renforcer la desserte de l'État de New York en hydroélectricité¹⁰. En aval de cette stratégie de production, la filiale batteries en construction à Bécancour illustre la valorisation industrielle attendue des nouveaux TWh. Le projet de Nouveau Monde Graphite articule la mine Matawinie (Saint-Michel-des-Saints), retenue par le BGP en novembre 2025, et un projet d'usine de matériaux d'anodes actifs à Bécancour alimentée par l'hydroélectricité d'Hydro-Québec. Le bouclage financier de 633 M USD de la mine, annoncé le 9 avril 2026, a ouvert la voie à une décision finale d'investissement et un lancement de la construction le 19 mai 2026¹¹, pour des premières livraisons commerciales fin 2028 ; la décision sur l'usine de Bécancour est attendue au T4 2026.

Mobilité urbaine et logistique : un portefeuille de projets représentant plus de 30 Mds CAD (18,6 Mds EUR)

Les régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de la capitale fédérale concentrent un portefeuille de projets de transport collectif qui dépasse, en valeur cumulée, 30 Mds CAD (18,6 Mds EUR) d'investissement à l'horizon 2036.

Le Réseau Express Métropolitain (REM) de Montréal, développé par CDPQ Infra, achève ses derniers tronçons (ouest de l'île en 2026, aéroport Trudeau en 2027) en vue de consolider un réseau de transport public intégré de mobilité métropolitaine. **Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal**, doté de 7,6 Mds CAD (4,7 Mds EUR) et porté par la Société des Transports de Montréal (STM) avec un soutien fédéral (1,4 Md CAD soit 868 M EUR versés en 2025-2026), entre dans sa phase opérationnelle : le tunnelier de 9,7 m de diamètre, fabriqué en Allemagne, a entamé en avril 2026 le forage des 4,6 km de tunnel sous l'est de Montréal, en vue d'une mise en service de cinq nouvelles stations en 2031¹².

Le tramway de Québec (TramCité), dont le coût est estimé à 7,6 Mds CAD (4,7 Mds EUR) pour un tracé de 19 km, se rapproche de la phase de réalisation : après la sélection le 26 mars 2026 de deux consortiums pour les contrats civil et système¹³, le gouvernement a confié le 5 mai 2026 à la nouvelle agence provinciale Mobilité Infra Québec (MIQ) le rôle de maître d'ouvrage (CDPQ Infra demeurant maître d'œuvre et le RTC, opérateur du futur réseau). Les ententes de financement fédéral-provincial restent en cours de finalisation, tandis que 55 M CAD (34 M EUR) ont été autorisés pour amorcer dès cet été les travaux d'excavation du tunnel sous la colline parlementaire, étape la plus complexe du chantier¹⁴.

Le tramway de l'Est de Montréal est doté d'un budget de 18,6 Mds CAD (11,5 Mds EUR), mais sa mise en service en 2035-2036 est incertaine. Il est en attente du décret transférant le mandat de l'Autorité de Transport Métropolitain (ARTM) à MIQ.

Le tramway de Gatineau, dont l'estimation antérieure à 2020 de 4,5 Mds CAD (2,8 Mds EUR) pour 24 km est jugée obsolète par MIQ : une estimation externe indépendante est attendue prochainement, parallèlement à l'exploration de nouvelles pistes de financement pour ce projet rendu complexe par sa dimension interprovinciale¹⁵.

L'extension du terminal à conteneurs de Contrecoeur (2,3 Mds CAD soit 1,4 Md EUR), premier projet québécois retenu par le BGP en septembre 2025, augmentera d'environ 60 % la capacité du port de Montréal, actuellement exploitée à seulement 35 % de son potentiel. Les travaux ont débuté en 2026 avec une mise en service prévue en 2030¹⁶.

Annexe 1 : Chiffres clés des investissements en infrastructures au Québec

Indicateur	Valeur	Source
PQI 2026-2036 (total provincial)	167 Mds CAD (103,5 Mds EUR)	SCT, PQI 2026-2036, mars 2026
PQI – part pérennisation actifs	118,6 Mds CAD (73,5 Mds EUR, 71 %)	SCT, PQI 2026-2036, mars 2026
PQI – rehaussement vs plan précédent	+5 Mds CAD sur 6 ans	Budget 2026-2027, communiqué n°1, 18 mars 2026
PQI – santé	24,7 Mds CAD (15,3 Mds EUR)	SCT, PQI 2026-2036, mars 2026
PQI – transport collectif	12,8 Mds CAD (7,9 Mds EUR)	SCT, PQI 2026-2036, mars 2026
BGP – projets retenus (sept. + nov. 2025)	> 116 Mds CAD (71,9 Mds EUR)	BGP, Gouvernement du Canada, sept.-nov. 2025 (11 projets soumis)
Budget fédéral – infrastructures 5 ans	315 Mds CAD (195,3 Mds EUR)	Budget fédéral 2025 : Un Canada fort, avril 2025
Recrutement construction requis/an (2025-2029)	16 000 travailleurs	CCQ, Perspectives professionnelles 2025-2029, juin 2025

Annexe 2 : Principaux projets d'infrastructure au Québec : coûts estimés et calendriers

Projet	Coût estimé	Calendrier
TGV Alto – réseau complet	60–90 Mds CAD (37,2–55,8 Mds EUR) a minima	Achèvement 2041-2044
TGV Alto – contrat de co-développement	3,9 Mds CAD (2,4 Mds EUR)	Signé mars 2025
Hydro-Québec – Plan action 2035 (total)	~200 Mds CAD (~124 Mds EUR)	2024-2035
Hydro-Québec – nouveaux actifs production	90-110 Mds CAD (55,8-68,2 Mds EUR)	2024-2035
REM (antennes restantes)	Inclus dans PQI	2026-2027
Tramway de Québec	7,6 Mds CAD (4,7 Mds EUR)	En cours → 2033
Prolongement de la ligne bleue (métro de Montréal)	7,6 Mds CAD (4,7 Mds EUR)	Travaux en cours ; tunnelier opérationnel avril 2026, mise en service mai 2031
PSE – Tramway de l'Est	18,6 Mds CAD (11,4 Mds EUR)	Mise en service 2035-2036
Tramway de Gatineau-Ottawa	~4 Mds CAD (~2,5 Mds EUR) a minima	Calendrier suspendu, projet transféré à MIQ
Terminal Contrecœur	2,3 Mds CAD (1,4 Md EUR)	Mise en service 2030
Tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine	1,1 Md CAD (726 M EUR)	Fin des travaux

-
- ¹ Ministère des Finances du Canada, [Budget 2025 : Un Canada fort](#) (MEP 2026), avril 2026.
- ² [Bureau des grands projets - Canada.ca](#). Trois projets concernent le Québec : le projet de TGV Québec-Toronto, l'extension du port de Montréal à Contrecoeur et le projet de mine Matawinie de Nouveau Monde Graphite.
- ³ [Rapport de l'ordre des ingénieurs du Québec](#) publié en janvier 2026 ; [Rapport sur la fiscalité et les finances municipales](#) de l'Union des municipalités du Québec, mai 2026 ; [Étude sur le sous-financement des infrastructures d'eau](#), mars 2026... Ces études pointent en particulier le mur d'investissements nécessaires pour l'entretien du patrimoine des municipalités du Québec.
- ⁴ Alto, [Étude de faisabilité du corridor Québec-Toronto](#), février 2025 ; données Transports Canada.
- ⁵ OCDE, [Economic Surveys: Canada 2025](#), 26 mai 2026.
- ⁶ Institut C.D. Howe, [High-Speed Rail in the Quebec City–Toronto Corridor: Economic Impact](#), 2024.
- ⁷ CDPQ Infra, communiqué « [Train à grande vitesse Québec-Toronto : un premier jalon important atteint](#) », 21 mars 2025.
- ⁸ Alto, [calendrier de consultation publique, janvier-mars 2026](#), mars 2026.
- ⁹ Hydro-Québec, [États financiers consolidés 2025](#). Le financement repose sur fonds propres, emprunt obligataire garanti par le gouvernement du Québec, et tarification. Les projets d'interconnexion interprovinciale (Atlantic Loop, Gull Island) peuvent en revanche relever d'un soutien fédéral via le BGP ou les crédits d'impôt à l'investissement en électricité propre.
- ¹⁰ <https://nouvelles.hydroquebec.com/nouvelles/communiques/tout-quebec/hydro-quebec-alimente-partie-metropole-new-yorkaise.html>.
- ¹¹ <https://www.pm.gc.ca/fr/nouvelles/communiques/2026/05/19/premier-ministre-carney-donne-coup-denvoi-de-la-mine-matawinie-de>
- ¹² PQI 2026-2036, [fiche projet « Prolongement de la ligne bleue »](#) ; Société de transport de Montréal, [Bilan d'avancement](#), mars 2026.
- ¹³ Tram Alliance (Kiewit, EBC, soutenus en ingénierie par WSP, Artelia, CIMA+ et Régis et Richez Associés) prendra en charge le contrat civil, tandis que Québec Connexion Capitale (AtkinsRéalis, Siemens Mobilité) se voit confier le contrat système. Cette double désignation ouvre une phase de codéveloppement et de conception détaillée de 14 mois, durant laquelle les consortiums arrimeront leurs propositions à celle d'Alstom, fournisseur du matériel roulant.
- ¹⁴ MIQ, [Mobilité à Québec - Le gouvernement fait le point concernant le troisième lien et les travaux liés au tramway](#), 5 mai 2026.
- ¹⁵ MIQ, [Tramway de Gatineau : premiers constats et lignes d'actions de Mobilité Infra Québec Gouvernement du Québec](#) ; 16 mars 2026.
- ¹⁶ Bureau des grands projets, fiche projet « [Terminal de conteneurs de Contrecoeur](#) », septembre 2025.