

**Projet de train à grande vitesse : aucun projet d'infrastructure ne doit se faire au détriment des terres agricoles et des communautés qui les habitent**

**COMMENTAIRES PRÉSENTÉS PAR LA FÉDÉRATION DE L'UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES OUTAOUAIS-LAURENTIDES**

**Dans le cadre de la consultation publique d'Alto sur le projet de réseau de trains à grande vitesse Québec-Toronto**

## **La Fédération de l'Union des producteurs agricoles de l'Outaouais-Laurentides**

La Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides représente plus de 3400 productrices et producteurs agricoles œuvrant dans près de 2300 entreprises agricoles à Montréal, Laval, dans les Laurentides et en Outaouais. Cela constitue 10 % de toutes les entreprises agricoles du Québec. L'agriculture dans nos régions est à l'image des femmes et des hommes qui en vivent : dynamiques et passionnés.

La Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides est l'une des 12 fédérations régionales de l'Union des producteurs agricoles, une organisation syndicale professionnelle dont la mission est de promouvoir et défendre les intérêts de 42 000 producteurs agricoles et 163 000 producteurs forestiers québécois.

## **Un processus accéléré au détriment de la concertation**

Le projet de TGV progresse à un rythme accéléré, en raison notamment de l'adoption de la loi C-15, qui permet d'accélérer le processus et de contourner certaines dispositions de la Loi sur l'expropriation. 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. La Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides constitue un dangereux précédent démocratique.

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.

Selon notre Fédération, un projet d'une telle envergure nécessite de réelles consultations des producteurs agricoles, forestiers et des populations locales visées par le tracé. Par ailleurs, les séances de consultations publiques ont davantage été des présentations du projet par Alto, plutôt qu'une véritable cueillette d'informations.

Alors que les études de terrains débutent, des producteurs agricoles situés dans le corridor du projet de train à grande vitesse vivent de plus en plus de la détresse psychologique. Le projet de TGV suscite beaucoup d'inquiétudes ; les tensions et les émotions sont palpables parmi les agriculteurs et les agricultrices des syndicats locaux d'Argenteuil, des Basses-Laurentides, de Deux-Montagnes, de Mirabel et de Laval.

De plus, ce projet rouvre des blessures du passé chez des citoyens et des producteurs agricoles de Mirabel qui ont vécu les expropriations pour l'aéroport. Certains de nos membres ont vécu les expropriations en 1969 et se retrouvent une fois de plus dans le tracé potentiel du projet de TGV.

## Des enjeux majeurs pour les entreprises agricoles et forestières sur le territoire

Le corridor proposé par Alto traverse les terres parmi les plus fertiles du Québec. Historiquement, nos villes ont été construites le long du fleuve et donc les terres les plus fertiles ont été perdues. Aujourd'hui, il reste seulement 2 % de terres cultivables au Québec. C'est pourquoi les terres agricoles restantes doivent impérativement demeurer pour l'agriculture. On ne peut pas se permettre de perdre un hectare de plus.

Notre Fédération partage le souhait du premier ministre Mark Carney de soutenir notre souveraineté économique. Par ailleurs, l'autonomie alimentaire et donc l'agriculture locale sont des piliers essentiels pour atteindre cette souveraineté économique. Si on ne peut plus produire nos propres aliments, faute de territoire agricole et d'entreprises agricoles prospères, nous allons dépendre des produits importés pour nous nourrir.

**La réalisation d'un projet de TGV soulève plusieurs enjeux majeurs pour le milieu agricole et forestier, notamment :**

- la perte permanente de superficies agricoles productives ou potentielles situées dans des zones de grande qualité agronomique ;
- le morcellement et la fragmentation des exploitations agricoles et forestières, nuisant à l'efficacité des opérations, augmentant les dépenses d'exploitation à perpétuité ;
- la perte d'accès direct à certaines parcelles agricoles obligeant les producteurs à effectuer des détours importants avec la machinerie, voire à céder une portion de leur entreprise ;
- les conséquences sur l'écoulement des eaux de surface et sur les systèmes de drainage agricole, essentiels à la productivité des terres ;
- les conséquences directes sur les érablières et les boisés privés, notamment la perte de superficies productives ;
- la fragmentation des peuplements forestiers, nuisant à la planification sylvicole et acéricole ;
- les contraintes accrues à la circulation de la machinerie forestière et à l'entretien des chemins d'accès ;
- le risque d'utilisation non autorisée des chemins d'accès en bordure d'emprise ;
- les effets cumulatifs sur la vitalité économique et sociale des communautés rurales.

Ces enjeux doivent être évalués non seulement à l'échelle des entreprises directement touchées, mais également dans une perspective plus large de protection et d'aménagement de la zone agricole.

## Des questions sans réponse

Des productrices et des producteurs agricoles qui sont situés dans le corridor du tracé potentiel du TGV ont de nombreuses questions sur le projet et sur les effets potentiels sur leurs fermes. Ces questions, qui ont été également posées lors des consultations publiques tenues par Alto dans nos régions, sont demeurées sans réponse.

### **Impacts du projet de TGV sur les terres agricoles, l'agriculture et l'environnement**

- La superficie du territoire agricole du Québec est en constante diminution. Seulement 2 % du territoire constitue des terres cultivables. Le projet de TGV pourrait contribuer significativement à cette diminution. Ce ne sont pas seulement les producteurs agricoles qui seraient affectés, mais l'ensemble de la population québécoise qui verrait ses ressources premières et son autonomie alimentaire diminuer. Que prévoit ALTO pour contrer les impacts négatifs de la perte de ces ressources et de l'autonomie alimentaire de l'ensemble de la population à court, mais aussi à long terme ?
- Pourquoi passer sur les terres agricoles qui sont détenues par des humains ; des jeunes de la relève et des familles depuis plusieurs générations, au lieu de mettre de l'avant un projet qui passerait dans les emprises routières existantes et qui bouleverserait moins la société ?
- Des secteurs visés par le trajet du futur TGV abritent des espèces en danger et des espèces protégées, végétales et animales. Le trajet du futur TGV traverse ces environnements et interrompt des corridors forestiers essentiels à la faune et la flore locale pour le maintien et la protection d'écosystèmes. La perte de ces territoires ne peut être compensée financièrement ni être rétablie. Que prévoit ALTO pour préserver ces écosystèmes ?
- Le bénéfice environnemental mis de l'avant tient-il compte des infrastructures de production énergétique supplémentaire requise pour alimenter le TGV et de la perte de superficie des sols qui fixaient du carbone ?
- Considérant l'évolution rapide des technologies de transport, voiture électrique, voiture autonome, hydrogène, pouvez-vous garantir que le TGV est une solution suffisamment innovante pour la durée de vie de l'infrastructure ?

### **Viabilité du projet, loi C-15, expropriations et effets sur les communautés rurales**

- Avec la guerre actuelle au Moyen-Orient, le coût du carburant qui augmente et donc les coûts des matériaux, le coût du projet est maintenant évalué à combien de milliards ?

- À partir de quel coût de construction le projet n'est-il plus viable ou dépasse-t-il le bénéfice économique ?
- Alto est-il en mesure de fournir des prévisions budgétaires réalistes, à jour et complètes concernant la rentabilité du projet de TGV avant de procéder à des acquisitions de propriétés ?
- Qu'en est-il des investissements et des projets agricoles suspendus à cause de l'incertitude causée par le projet et la largeur du corridor potentiel ?
- Qu'est-ce que prévoit Alto pour soutenir les personnes expropriées qui vont vivre de la détresse psychologique ?
- Est-ce que les premières acquisitions de propriétés pourraient avoir lieu dès la fin de 2026, déjà ? Quel est votre échéancier réel et mis à jour ?
- Combien de familles seront délogées de leur habitation ; maison, condo, appartement ? Dans le contexte actuel de pénurie de logements, comment Alto va aider les familles délogées à se retrouver un nouveau toit ?
- Si le tracé doit passer soit sur une terre agricole, un milieu urbanisé ou une zone environnementalement sensible, quel sera le choix ? Quels sont les facteurs décisionnels ?
- À combien de mètres de la servitude du TGV il peut y avoir des maisons habitées ? À cette distance, le bruit du TGV sera de combien de décibels ?
- Combien de rangs de campagne deviendront des culs de sacs ?

### **Effets sur les entreprises agricoles si le projet de TGV se concrétise**

- Quels seront les impacts des travaux sur la circulation locale, les bruits et les résidus de matériaux de construction sur les fermes environnantes ?
- Quelle distance maximum sera considérée acceptable pour effectuer un détour causé par une route coupée par le TGV pour se rendre de l'autre côté des clôtures ?
- Les fermes qui seront séparées en deux auront-elles chacune un accès pour continuer à atteindre leur terrain ? Si oui, quelle serait la nature de cet accès ?
- Va-t-il y avoir un dédommagement monétaire pour tous les déplacements supplémentaires avec les différentes machineries agricoles que l'agriculteur devra faire ?

- Va-t-il y avoir un dédommagement à la vie de l'entreprise pour le transport des marchandises (fumiers, ensilage, grains, sirop d'érable) ou pour les augmentations de coûts de production ?
- Est-ce que les espaces longeant le TGV et les clôtures sont inclus dans le 40 à 67 m d'emprise ?
- Est-ce qu'il y aura un chemin d'accès de chaque côté du TGV ?
- Qui est responsable et s'occupera de l'entretien et du déneigement de ces chemins ?
- Si nous sommes séparés de notre érablière, pouvons-nous continuer à faire la transformation de l'érable selon la CPTAQ ? Ce qui est notre seule source de revenus ?
- Qu'arrive-t-il si le train passe près de notre terre et que cela affecte notre service client au point de ne plus être capable de poursuivre nos activités agricoles et agrotouristiques ?
- Est-ce que l'on pourra utiliser un drone à proximité des clôtures du TGV ? (Utilisation de drone pour ensemencement de culture et autres.)
- À quelle distance de la servitude du TGV peut-il y avoir des bâtiments de ferme, dont des fermes avec animaux ?
- Avez-vous évalué les effets sonores du train sur les animaux d'élevage ?
- Quelle sera la responsabilité des producteurs en cas de dommages au rail ou à la clôture ? (Par exemple, s'il y a un accident de tracteur ou un drone sur le rail à la suite d'une fausse manœuvre) Les producteurs agricoles devront-ils avoir des assurances en lien avec cela ?
- Est-ce que les chemins d'accès seront d'utilisation publique ? Sinon, qui gèrera ces accès ?
- Qui fera l'entretien du chemin d'accès et la gestion de la capacité de charge ? Par exemple pour le transport lourd agricole en période de dégel.
- S'il y a une perte de terrain pour réaliser de l'épandage de matière fertilisante, quelle serait la compensation pour la perte de rendement en production animale ?

- Est-ce qu'un dédommagement sera prévu en cas de perte d'équipement de l'entreprise agricole? Ou si l'entreprise a besoin d'acquérir de nouveaux équipements pour maintenir ses opérations? (Par exemple, dragline, tanks à fumier, réservoir de transport, etc.)
- Est-ce qu'il y aurait un dédommagement s'il y a des impacts sur la gestion du drainage, sur la gestion de l'irrigation, le transport et le pompage d'eau?

## Conclusion

Au regard des informations actuellement disponibles, la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides s'oppose au projet de TGV et estime que les répercussions permanentes anticipées, combinées aux incertitudes entourant la pertinence et les coûts du projet, justifient la remise en question du projet. Le coût estimé du TGV semble disproportionné par rapport aux bénéfices pour la population, ce qui en fait un choix de société douteux pour l'avenir du Canada.

Ainsi, la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides ainsi que la Confédération de l'UPA considèrent qu'il est nécessaire de suspendre immédiatement le projet de TGV d'Alto afin de prendre le temps de reprendre l'analyse des différentes options de développement du transport ferroviaire dans le corridor Québec-Toronto, notamment celle du TGF, afin d'identifier une solution permettant d'améliorer la mobilité tout en préservant l'intégrité du territoire agricole et la pérennité des entreprises qui en dépendent.

Les préoccupations du milieu agricole et forestier de part et d'autre du corridor ferroviaire proposé démontrent l'importance de reconsidérer le projet dans sa forme actuelle et d'examiner sérieusement des options moins dommageables pour le territoire agricole et forestier.

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 de l'UPA Outaouais-Laurentides 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.