

Projet de TGV Alto sur le territoire de la MRC de D'Autray

Préoccupations environnementales et territoriales relatives au
corridor proposé

Introduction

Le projet de train à grande vitesse (TGV) d'Alto, envisagé au sud de la MRC de D'Autray, soulève de nombreux enjeux environnementaux, territoriaux, économiques et sociaux. La MRC de D'Autray, située dans la région de Lanaudière, se caractérise par la diversité de ses paysages, comprenant des tourbières, des milieux humides, des boisés protégés, ainsi que de vastes terres agricoles.

Le corridor de 10 km de largeur proposé pour le TGV longe le fleuve Saint-Laurent de Lavaltrie à Saint-Barthélemy. Le corridor traverse des secteurs à haute valeur écologique et agricole, il croise plusieurs axes routiers et sentiers récréatifs. Plusieurs secteurs urbanisés sont situés dans ce corridor. Cette localisation implique une évaluation fine des impacts potentiels sur l'environnement et les différents usages présents sur le territoire. Au terme du processus en cours, Alto identifiera à l'intérieur du corridor à l'étude une emprise d'une largeur de 60 mètres où sera aménagée la voie du TGV.

Alto prévoit déterminer le tracé de l'éventuel TGV à l'intérieur de la prochaine année.

Enjeux environnementaux

Tourbières de Lanoraie et milieux humides

Les tourbières de Lanoraie et les autres milieux humides représentent des habitats essentiels pour la biodiversité, en plus de jouer un rôle majeur dans la régulation hydrique et la séquestration du carbone. Il est important de souligner la grande vulnérabilité de ces milieux aux perturbations, notamment lors de travaux d'infrastructure linéaire comme les voies ferrées. Toute intrusion dans ces écosystèmes risque d'entraîner une perte d'habitat, une modification de la dynamique hydrologique et une diminution de la résilience écologique locale.

En outre, le complexe tourbeux de Lanoraie joue un rôle crucial dans l'alimentation en eau souterraine, essentielle à la fois pour l'irrigation des cultures maraîchères et pour l'approvisionnement en eau potable des municipalités environnantes. Sa capacité à stocker et filtrer l'eau contribue à maintenir la qualité et la disponibilité de la ressource, dont dépendent de nombreux agriculteurs pour la viabilité de leurs exploitations.

La MRC a adopté il y a plusieurs années un cadre réglementaire qui protège les tourbières de Lanoraie et limite les interventions qui pourraient les assécher. Les connaissances actuelles montrent que l'équilibre hydrologique des tourbières de Lanoraie est très fragile. Il est impératif d'appliquer en priorité le principe d'évitement : le tracé du TGV doit être conçu de manière à contourner ces habitats critiques chaque fois que cela est possible. Lorsque l'évitement s'avère impossible, il convient de minimiser les impacts par des techniques de construction adaptées, limitant l'étendue des perturbations et préservant la fonctionnalité écologique. Enfin, en dernier recours, des mesures de compensation doivent être mises en place afin de restaurer ou recréer des milieux équivalents, assurant ainsi la pérennité des services écologiques et la biodiversité locale.

Boisés protégés des Basse-Terre du Saint-Laurent

L'essentiel des boisés de la plaine du Saint-Laurent fait l'objet d'une protection en vertu d'une réglementation de la MRC.

Les boisés protégés jouent un rôle clé dans le maintien de la connectivité écologique et la préservation d'habitat faunique diversifié incluant ceux d'espèces menacées ou vulnérables. Leur fragmentation par un corridor ferroviaire peut accentuer les effets de l'isolement, réduire la diversité génétique des populations fauniques et compliquer les efforts de conservation (Fahrig, 2017). Il est donc essentiel d'identifier les passages fauniques prioritaires et d'intégrer des mesures d'atténuation adaptées dès la planification du tracé.

Circulation de l'eau

La MRC de D'Autray souligne avec insistance l'importance de préserver l'intégrité des milieux hydrologiques dans le cadre du projet d'infrastructure ferroviaire. Face à l'ampleur du projet et son impact sur l'hydrologie du territoire, la MRC formule plusieurs demandes essentielles. D'abord, la MRC souhaite que la conception et la réalisation de l'infrastructure ferroviaire garantissent la libre circulation des cours d'eau et des eaux de ruissellement, afin d'éviter tout impact négatif sur le milieu bâti, les terres agricoles, les écosystèmes et les milieux naturels. De plus, il est demandé que le projet soit mené dans le respect des codes, cadres légaux et règlements locaux et provinciaux, pour assurer la protection des ressources hydriques. Enfin, la MRC attend du promoteur un engagement à prévenir toute problématique hydraulique à chaque étape du projet : conception, travaux de construction et exploitation à long terme.

Le drainage du territoire dans la plaine du Saint-Laurent se fait perpendiculairement au tracé du TGV. Il est donc primordial que cette question fasse l'objet d'une attention particulière dans la planification du tracé.

Empiètement et morcellement des terres agricoles

La MRC de D'Autray est un territoire à forte vocation agricole, où la continuité des terres et la taille des parcelles sont des facteurs déterminants pour la viabilité des exploitations. L'empiètement du TGV en milieu agricole entraîne le morcellement de terres agricoles, la perte de superficies cultivables et des perturbations dans l'accès aux champs. Selon l'Union des producteurs agricoles (UPA), ce type d'impact peut compromettre la rentabilité à long terme des fermes et nuire à la relève agricole.

L'agriculture est un secteur économique structurant pour la MRC. Aussi il est donc nécessaire que l'aménagement d'un éventuel TGV ne génère pas une diminution de la richesse produite par ce secteur économique de première importance.

Milieus urbanisés et infrastructures industrielles

Il va de soi que le tracé du TGV doit éviter l'ensemble des milieux urbanisés et planifier la localisation de l'emprise à bonne distance des périmètres d'urbanisation afin de ne pas compromettre leurs extensions éventuelles. De plus, la MRC compte des entreprises industrielles situées hors périmètre d'urbanisation. La valeur des retombées économiques d'une entreprise pour la collectivité dépasse de loin sa valeur en tant que bien immobilier. Aussi, il est primordial que le tracé du TGV évite les infrastructures industrielles et n'entrave pas leur croissance éventuelle.

Infrastructure routière et mobilité

Le tracé du TGV croise plusieurs routes locales, chemins ruraux, sentiers récréatifs et de véhicules hors route (VHR). La MRC considère qu'il est impératif de conserver l'ensemble des liens routiers existants, sans exception, afin d'éviter tout isolement de secteurs ou de populations. Il est donc essentiel que la conception des traverses tienne compte du passage des véhicules surdimensionnés agricoles, des véhicules récréatifs ainsi que de la mobilité active, garantissant ainsi le maintien de tous les usages locaux. Ces préoccupations sont d'autant plus importantes qu'elles visent également à assurer une desserte efficace et rapide des services d'urgence (pompiers, ambulance, police), condition essentielle à la sécurité et au bien-être des citoyens. Une attention particulière doit également être portée à la préservation des réseaux de mobilité active (circuits cyclables) et à la minimisation des coupures des sentiers récréatifs (motoneige, vtt), très prisés par la population locale, les visiteurs et les touristes.

L'implantation d'une infrastructure ferroviaire peut fragmenter le territoire, entraver les déplacements locaux et limiter l'accessibilité à certains secteurs. Il est donc crucial, pour

répondre à l'ensemble de ces enjeux, de préserver la connectivité entre les différents milieux de vie, agricoles et naturels, en intégrant des passages adaptés pour les humains, la machinerie agricole, la faune, ainsi que pour les véhicules d'urgence. L'expérience de projets similaires en Europe montre que la planification de corridors écologiques et de passages multifonctionnels, permettant une circulation fluide et sécuritaire pour tous les usagers, constitue une bonne pratique à privilégier.

Paysages

La MRC de D'Autray exprime une vive préoccupation face à l'impact du projet de TGV sur les paysages emblématiques du sud de son territoire. Reconnue pour la qualité de ses panoramas ouverts, la richesse de ses terres agricoles et la valeur de ses milieux naturels, la région risque de voir son identité visuelle profondément altérée par l'implantation d'infrastructures ferroviaires d'envergure. Le besoin de surélever les rails pour garantir leur fonctionnalité en conditions hivernales, notamment afin de prévenir l'accumulation de neige et de glace, introduit des éléments techniques imposants susceptibles d'avoir un impact visuel important étant donné que le corridor identifié par Alto traverse des paysages plats et très ouverts. Cela suscite de sérieuses inquiétudes au sein de la MRC.

La MRC souligne également que la présence de clôtures de sécurité, indispensables pour limiter l'accès aux voies, ainsi que l'installation de mâts électriques et de caténaires, constitue non seulement des ruptures visuelles, mais aussi des barrières physiques supplémentaires. Bien qu'indispensables au respect des normes de sécurité et au bon fonctionnement du TGV, ces dispositifs techniques posent un défi majeur : trouver le juste équilibre entre les impératifs techniques du projet et la préservation des attraits paysagers très chers à la population locale.

Les municipalités de la MRC fournissent des efforts depuis de très nombreuses années afin de mettre en valeur la qualité du paysage afin de soutenir le développement du secteur touristique. Le tourisme représente une activité importante au niveau économique et tout doit être fait pour s'assurer que son développement n'est pas entravé.

Pour la MRC de D'Autray, la protection de l'intégrité des points de vue, la limitation de la fragmentation visuelle et une intégration harmonieuse du tracé dans l'environnement

sont des enjeux sensibles qui doivent être au cœur des décisions de conception et de planification du projet.

Nuisances et distances séparatrices : bruit, autres impacts

L'empreinte territoriale d'un TGV dépasse largement la simple emprise physique de l'infrastructure, qui s'étend sur environ soixante mètres. En réalité, ses effets s'étendent sur un large corridor longeant la voie ferrée, en raison notamment de l'instauration de distances séparatrices liées aux risques et aux bruits. Le bruit généré par le passage du TGV et les vibrations associées constituent des sources de préoccupations majeures pour les riverains et les exploitations agricoles. Cependant, il convient de souligner qu'un TGV, en raison de ses technologies avancées et de la qualité de ses infrastructures, produit généralement moins de bruit et de vibrations qu'un train conventionnel.

Au-delà de l'inconfort et des effets potentiels sur la santé, de telles nuisances peuvent également impacter la valeur foncière des propriétés riveraines. En effet, la proximité d'une infrastructure générant du bruit, des vibrations ou d'autres désagréments rend généralement les secteurs concernés moins attractifs sur le marché immobilier. Pour atténuer ces impacts, il est primordial d'intégrer, dès la planification du tracé, des mesures efficaces visant à limiter l'étendue des distances séparatrices et à préserver autant que possible la tranquillité des propriétés riveraines. Faute de mesures de mitigation adéquates, ces distances pourraient restreindre l'utilisation des terrains avoisinants ou imposer aux propriétaires des adaptations coûteuses.

Le TGV et la mobilité de la population de la MRC

La MRC appréhende de manière légitime l'impact du TGV sur l'offre de transport collectif en direction des centres urbains. En effet, les gares prévues à Montréal/Laval et à Trois-Rivières ne bénéficient d'aucune connexion directe ou intermédiaire permettant de desservir efficacement la population locale. Cette absence de liaison soulève d'importantes questions d'accessibilité et d'équité, car le projet risque de rester hors de

portée pour de nombreux résidents, notamment ceux qui ne possèdent pas de véhicule ou qui présentent des besoins particuliers. De surcroît, l'arrivée du TGV pourrait entraîner la suppression, par effet de concurrence, de la ligne d'autobus reliant Montréal à Québec via Trois-Rivières, une desserte qui profite directement aux habitants de la MRC de D'Autray. Une telle disparition obligerait la communauté locale, déjà confrontée à des difficultés financières pour maintenir son transport collectif, à compenser cette perte, aggravant ainsi la pression sur ses ressources et accentuant les enjeux d'équité et de mobilité pour les citoyens.

Cette situation met en lumière un problème d'acceptabilité sociale : les habitants de la MRC risquent de subir les contraintes du projet (bruit, fragmentation du territoire, impacts sur l'agriculture, etc.) sans bénéficier des avantages liés à la mobilité ou au développement socio-économique. Le TGV pourrait ainsi devenir une infrastructure « dominante », perceptible, mais inaccessible pour la population locale, renforçant le sentiment d'exclusion : « voir passer le train » sans pouvoir en profiter. Sans la mise en place de mesures adaptées, le projet d'Alto risque d'accroître les disparités territoriales, privilégiant les centres urbains tout en imposant ses contraintes aux zones rurales.

Expropriations, consultation et transparence

Les consultations menées auprès des citoyens et des parties prenantes révèlent une forte préoccupation quant à la préservation de la qualité de vie, de l'environnement et du tissu socio-économique local. Les craintes portent principalement sur la perte d'espaces naturels, la diminution de la valeur foncière, la sécurité et la pérennité des activités économiques comme l'agriculture et le tourisme. L'équipe d'Alto est invitée à poursuivre le dialogue avec la communauté pour assurer une prise en compte effective de ces appréhensions dans l'élaboration du tracé final.

À cet égard, la MRC souligne que le corridor de 10 km actuellement à l'étude place des milliers de propriétaires dans une situation d'incertitude. Cette incertitude pourrait avoir des impacts sur les décisions d'investissement. Il est impératif qu'Alto réduise cette zone d'incertitude dans les meilleurs délais en précisant davantage le tracé réellement à l'étude.

Les dispositions concernant le réseau ferroviaire à grande vitesse incluses dans la loi C-15, confèrent au gouvernement fédéral des pouvoirs d'expropriation extraordinaires, notamment la capacité de suspendre les dispositions habituelles de la Loi sur l'expropriation. L'histoire du Québec illustre de façon éloquente les conséquences durables des expropriations réalisées sans considération pour les communautés concernées. À cet égard, le traumatisme de Mirabel demeure l'exemple le plus marquant. Il serait inadmissible que les agriculteurs, les résidents ou les entreprises du territoire de la MRC soient contraints à l'expropriation sans négociation équitable et sans recevoir une indemnisation juste et transparente. La MRC affirme que tout achat de terrain essentiel à la réalisation du projet doit respecter strictement les lois préexistantes dans ce domaine.

La MRC regrette l'absence de précision dans l'estimation des coûts de réalisation du projet, alors que ces conséquences sur les finances publiques et sur les territoires concernés sont majeures. Elle considère qu'une évaluation indépendante et rigoureuse des coûts globaux, comprenant notamment les coûts liés à l'expropriation, à la compensation, à la mitigation environnementale et à l'intégration territoriale, devrait être rendue publique avant la fixation du tracé final. Pour la MRC de D'Autray, il est essentiel que les collectivités appelées à supporter les impacts du projet disposent d'une information complète et fiable, leur permettant de participer de façon éclairée aux processus de consultation.

Position de la MRC de D'Autray relative au projet de TGV

La MRC de D'Autray reconnaît l'importance d'améliorer la connectivité ferroviaire dans le corridor Québec-Toronto et partage l'ambition d'offrir aux citoyens des options de transport moderne, durable et efficace. Toutefois, les préoccupations exposées dans le présent document, à savoir la fragmentation des terres agricoles, les impacts environnementaux, la dégradation des paysages, le risque de nuisances et les enjeux de mobilité locale, illustrent l'ampleur des conséquences que le projet de TGV Alto ferait subir au territoire de la MRC, sans pour autant lui offrir une meilleure accessibilité au réseau ferroviaire.

C'est précisément cette question d'équité territoriale qui pousse la MRC à s'interroger sur la pertinence du choix d'infrastructure retenu. Un train à grande vitesse, par la nature

rectiligne de son tracé visant la performance et sa vocation interurbaine, est conçu pour relier les grands centres tout en limitant les arrêts intermédiaires. Pour un territoire comme celui de la MRC de D'Autray, cela signifie devoir supporter les contraintes d'une infrastructure d'envergure nationale, sans en retirer de bénéfices concrets pour la mobilité de sa population.

Dans cette optique, la MRC de D'Autray estime qu'un train à grande fréquence (TGF) représenterait une solution mieux adaptée aux réalités de l'ensemble des territoires traversés. Contrairement au TGV, le TGF permettrait de desservir des gares régionales intermédiaires et de connecter efficacement les collectivités rurales ainsi que les villes de taille moyenne aux grands centres urbains. Le TGF permettrait de concilier l'ambition fédérale et l'intérêt régional, transformant ainsi une infrastructure de transit en un véritable moteur de mobilité pour l'ensemble de la population, incluant les citoyens des collectivités situées le long du corridor ferroviaire.

Contrairement au TGV, un TGF n'est pas une infrastructure qui crée une barrière difficilement franchissable et qui divise le territoire. De ce fait, un TGF génère beaucoup moins d'impacts négatifs pour les collectivités situées le long de son tracé.

De plus, dans un contexte où les finances publiques sont sous pression et où règne une certaine incertitude économique, la prudence budgétaire plaide aussi en faveur du TGF. Les estimations disponibles montrent que son coût serait nettement inférieur à celui du TGV, tout en offrant un service qui, bien planifié, répondrait de façon plus équilibrée aux besoins de l'ensemble des territoires traversés.

Si le gouvernement fédéral devait néanmoins confirmer son choix en faveur du TGV, la MRC de D'Autray s'attend à ce que des mesures concrètes soient mise en œuvre afin de répondre aux préoccupations qui sont exprimées dans le présent document. L'amélioration des liaisons entre les principaux pôles urbains ne doit pas se faire au détriment des collectivités présentes sur le territoire traversé.

En somme, la MRC de D'Autray souhaite être un partenaire actif et constructif dans la réflexion sur l'avenir du transport ferroviaire sur son territoire, et invite le gouvernement fédéral à considérer sérieusement l'option du TGF comme une solution plus abordable et mieux adaptée pour répondre aux besoins de l'ensemble de la population.

Recommandations

- Privilégier un tracé évitant les milieux humides, les boisés protégés et les terres agricoles à haute valeur.
- Planifier des passages qui permettent la circulation de la faune.
- Planifier un tracé du TGV qui évite d'isoler des parcelles agricoles.
- Planifier des passages qui permettent à la machinerie agricole d'avoir accès aux terres en culture.
- Conserver l'ensemble des liens routiers qui croiseront la ligne de TGV, et aménager des infrastructures qui permettent la traversée de la ligne de TGV par les différents usagers de la route : piétons, véhicules routiers, machinerie agricole, cyclistes, etc. Prévoir également que des infrastructures pourront permettre le passage des véhicules récréatifs tels que les motoneiges et les VTT.
- Que le promoteur constitue un fonds afin d'assurer la pérennité des infrastructures qui permettront de traverser la ligne de TGV.
- Faire les aménagements requis pour assurer la circulation de l'eau et un drainage efficace du territoire en tenant en compte du fait que les événements météorologiques réputés exceptionnels sont de plus en plus fréquents.
- Planifier un tracé du TGV qui évite les secteurs urbanisés et qui permettra l'extension éventuelle des périmètres d'urbanisation.
- Planifier un tracé du TGV qui n'aura pas d'impact sur les infrastructures industrielles et qui permettra leur éventuelle croissance.
- Veiller à une intégration paysagère soignée du tracé et des infrastructures, en privilégiant des aménagements qui minimisent les ruptures visuelles et préservent les points de vue d'intérêt pour la population locale et les visiteurs.
- Mettre en place des mesures d'atténuation du bruit et des vibrations, ainsi qu'un suivi environnemental rigoureux.
- Assurer la transparence et la participation continue des citoyens dans le processus décisionnel.
- Poursuivre le dialogue avec la communauté locale afin de prendre en compte les appréhensions concernant la qualité de vie, l'environnement et le tissu socio-économique dans l'élaboration du tracé final.
- Mettre en place des mécanismes de compensation pour pallier la perte éventuelle de milieux naturels.

Liste des documents transmis par la MRC de D'Autray à groupe Alto :

- Schéma d'aménagement en vigueur;
- Projet de schéma d'aménagement révisé (PSADR) 2009;
- Plan de développement de la zone agricole (PDZA);
- Plan régional sur les milieux humides et hydriques (PRMHH);
- Plan de conservation et de mise en valeur du complexe tourbeux du Delta de Lanoraie;
- Règlement de contrôle intérimaire (RCI) #232, relatif à la protection des tourbières du delta de Lanoraie;
- Cartographie des pertes et des gains de milieux naturels dans la région de Lanaudière;
- Cartographie de l'évolution spatio-temporelle des pertes de milieux naturels dans la région de Lanaudière, pour le secteur des Basse-Terre du Saint-Laurent, de 1994 à 2008
- Règlement de contrôle intérimaire (RCI) #225 régissant la coupe d'arbres dans les boisés protégés de la plaine du Saint-Laurent;
- Inventaire du patrimoine bâti de la MRC de D'Autray : rapport synthèse;
- Étude de caractérisation et d'évaluation des paysages : Rapport final
- Étude de caractérisation et d'évaluation des paysages : fiches de caractérisation détaillées;
- Plan de connectivité écologique de Lanaudière;
- Projet d'acquisition de connaissance sur les eaux souterraines (PACES) Lanaudière
- *Recherche participative d'alternatives durables pour la gestion de l'eau en milieu agricole dans un contexte de changement climatique (RADEAU 1), MAPAQ, juin 2019*