Le 6 novembre 2026

L'honorable Steven MacKinnon, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
Canada
K1A 0A6

L'honorable Heath MacDonald, C.P., député
Ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire
Ottawa (Ontario)
Canada
K1A 0A6

Objet : Demande de suspension immédiate et d'examen indépendant du projet de train à grande vitesse Alto

Messieurs les Ministres,

Au nom de la Fédération canadienne de l'agriculture (FCA), de la Fédération de l'agriculture de l'Ontario (FAO) et de l'Union des producteurs agricoles (UPA), nous vous écrivons pour vous faire part de nos préoccupations concernant les répercussions possibles du projet de train à grande vitesse Alto sur le secteur agricole du Canada, et pour demander la suspension immédiate de toutes les activités liées au projet qui pourraient avoir une incidence sur les terres agricoles, jusqu'à ce qu'un examen exhaustif indépendant ait été effectué.

Cette lettre fait suite à une correspondance antérieure de la FAO et de l'UPA, dans laquelle les organisations exprimaient leurs préoccupations concernant le projet proposé et demandaient une rencontre avec vous. Compte tenu de l'importance des enjeux, nous tenons à réitérer ces préoccupations au nom de l'ensemble du secteur agricole canadien.

Collectivement, nos organisations représentent les productrices et producteurs agricoles de l'Ontario et du Québec, dont bon nombre verraient leur entreprise et leur gagne-pain directement touchés par le projet de corridor ferroviaire à grande vitesse. Bien que nous reconnaissions l'importance d'améliorer les infrastructures de transport de passagers et la mobilité entre les grands centres de population, ces objectifs ne doivent pas se réaliser au détriment des terres agricoles du Canada, de la capacité de production alimentaire du pays ou de la viabilité à long terme des collectivités rurales.

Le tracé proposé traverse certaines des terres agricoles les plus productives du Canada. Une fois que des terres agricoles sont perdues, morcelées ou rendues moins productives par de grands projets d'infrastructure, les répercussions sont permanentes. La protection

des terres agricoles n'est pas simplement un enjeu local d'utilisation des terres; c'est une question de sécurité alimentaire nationale.

Le projet de train à grande vitesse Alto survient à un moment où les terres agricoles du Canada subissent déjà des pressions importantes. Selon le Recensement de l'agriculture de 2021, le Canada a perdu plus de cinq millions d'hectares de terres agricoles depuis 2001, une superficie à peu près équivalente à celle de la province de la Nouvelle-Écosse. Dans ce contexte, les décisions touchant certaines des régions agricoles les plus productives du pays exigent le plus haut niveau d'examen et de transparence.

Au-delà de la perte directe de terres, le projet proposé pourrait avoir des conséquences importantes et durables sur les exploitations agricoles. Parmi les facteurs qui risquent de nuire à la productivité et à la compétitivité des entreprises agricoles touchées, mentionnons le morcellement des propriétés foncières, la réduction de l'accès aux champs, les perturbations des systèmes de drainage, l'accroissement des inefficacités opérationnelles et les restrictions aux déplacements des services d'urgence, de la machinerie, du bétail et des produits agricoles. Ces répercussions s'étendent bien au-delà de l'empreinte physique du chemin de fer et n'ont pas fait l'objet d'une évaluation ou d'un examen public adéquats.

Nous sommes profondément préoccupés par le fait que les décisions semblent progresser sans que soit effectuée une évaluation transparente des solutions de rechange qui pourraient être envisagées pour atteindre les objectifs du projet énoncés. **Avant de poursuivre les travaux, le gouvernement du Canada devrait suspendre le projet et commander un examen indépendant pour évaluer toutes les répercussions économiques, agricoles, sociales, environnementales et sur le transport de la proposition.**

Un tel examen devrait porter précisément sur ce qui suit :

- des tracés de rechange qui réduiraient au minimum les répercussions sur les terres agricoles et les collectivités rurales;
- la question de savoir si un investissement estimé entre 75 et 113 milliards[1] de dollars représente le moyen le plus efficace d'atteindre les objectifs du projet en matière de transport;
- les coûts, les avantages et les risques comparatifs de toutes les options disponibles pour améliorer le transport ferroviaire de passagers dans le corridor Québec-Windsor;
- les répercussions à long terme sur l'intérêt public, notamment pour les contribuables, les propriétaires fonciers et les générations futures.

[1] Train à grande vitesse du corridor de l'Est du Canada : analyse des coûts à l'aide de données mondiales

Le processus d'examen doit être indépendant, transparent et appuyé par de réelles consultations avec les propriétaires fonciers, les organisations agricoles, les municipalités, les collectivités autochtones et les autres intervenants touchés. Toutes les analyses, hypothèses et constatations sous-jacentes devraient être rendues publiques afin de renforcer la confiance dans le processus décisionnel.

Compte tenu des conséquences irréversibles associées à l'acquisition de terrains et au choix du tracé, nous demandons respectueusement qu'aucune autre mesure ne soit prise pour faire avancer le projet, y compris l'expropriation, la finalisation du tracé ou les activités liées à la construction, jusqu'à ce que l'examen indépendant soit terminé et que ses conclusions soient rendues publiques.

Le Canada peut et doit améliorer les infrastructures de transport de passagers. Toutefois, ces investissements doivent être fondés sur une évaluation complète et transparente de toutes les options disponibles et ne doivent pas aller de l'avant sans une compréhension claire des répercussions sur les ressources agricoles et la capacité de production alimentaire du Canada.

Nous serions heureux de vous rencontrer, vous et les représentants de votre ministère, afin de discuter de ces préoccupations et de trouver des solutions qui concilient les objectifs en matière de transport et la protection du territoire agricole canadien, une ressource limitée.

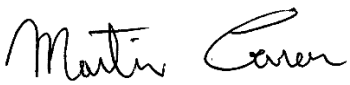
Veuillez agréer, Messieurs les Ministres, l'expression de nos sentiments distingués.



Keith Currie
Président
Fédération canadienne de l'agriculture



Drew Spoelstra
Président
Fédération de l'agriculture de l'Ontario



Martin Caron
Président
Union des producteurs agricoles

c. c. Michael Vandergrift, sous-ministre de Transports Canada
Lawrence Hanson, sous-ministre d’Agriculture et Agroalimentaire Canada