

Commentaire présenté à l'Office des Transports du Canada (Commentaire présenté avec le formulaire)

Sujet: Consultation sur la demande d'autorisation de construction pour la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Nom: Bloc Québécois

Date: 2026-01-29

Attachement N°1 –

Mémoire du Bloc Québécois : Pour une voie de contournement améliorée à Lac-Mégantic

Le Bloc Québécois tenait à participer aux présentes consultations relatives au projet de voie de contournement du chemin de fer qui traverse toujours, malgré la tragédie du 6 juillet 2013, la Ville de Lac-Mégantic.

Une entente entre le Canadien Pacifique (CP) et le gouvernement fédéral Ottawa est survenue le 28 mai 2021, prévoyant la fin de la construction de la voie de contournement pour 2023. La première pelletée de terre n'est pas encore lancée. Ce n'est qu'en septembre dernier que la compagnie ferroviaire Canadien Pacifique Kansas City (CPKC) a finalement déposé une demande d'autorisation à l'Office des transports du Canada (OTC) afin que le projet de construction aille de l'avant.

Le Bloc Québécois n'entreprend pas cette démarche dans le but de nuire au projet ou d'empêcher sa réalisation. Nous souhaitons plutôt, dans une approche constructive et franche, améliorer l'offre faite aux résidents et tenter de réduire les effets négatifs anticipés. Nous souhaitons, finalement, mettre en lumière le fait que certains facteurs ont évolué depuis 2013, que toutes les informations ne semblent pas avoir été prises en compte à l'époque et que des éléments importants ne doivent pas être minimisés.

La gestion du projet par le gouvernement fédéral

Dès le début du processus, le Bloc Québécois s'est dit inquiet du plan d'exploitation proposé par le Canadien Pacifique. Nous avons d'ailleurs partagé ces inquiétudes dans une lettre adressée au ministre des Transports de l'époque, M. Omar Alghabra en février 2022 :

« Le projet de voie de contournement est plus qu'un simple projet d'infrastructure. Il s'agit d'un véritable projet de guérison sociale pour cette communauté. Il ne faudrait pas que ce projet soit détourné de son objectif initial avec pour conséquence de décupler le transport de matières dangereuses qui est à la source même du traumatisme vécu par cette population ».

Exproprier des citoyens avant même le début des travaux, modifier le statut de la voie ferrée afin, notamment, de quadrupler la vitesse des trains (de 10 MPH à 40) et doubler la longueur des convois (plus de 200 wagons), en plus de faire payer les citoyens pour les dépassements de coûts astronomiques, le tout en absence de consensus sur le tracé, nous apparaît inapproprié dans les circonstances.

Plusieurs groupes et résidents, dont la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic, s'inquiètent du fait que le tracé contiendrait les mêmes éléments structurels à la source du problème de la voie originale, c'est-à-dire des pentes maximales de plus de 1 %, plusieurs courbes importantes, la traverse de la Rivière Chaudière, la proximité avec des zones habitées et le passage de la future voie au centre de la zone industrielle du lac Mégantic où l'on retrouve plusieurs entreprises utilisant des produits inflammables.

La nature différente du tracé actuel

En mars 2023, plusieurs importants intervenants de la région ont écrit au ministre Steven Guilbeault, alors ministre de l'Environnement, afin d'exiger une évaluation d'impacts indépendante pour le tracé retenu, étant donné le changement de nature du projet. En effet, le projet retenu est complètement différent de l'option choisie originalement.

D'abord étiqueté comme étant semblable à la voie originale (Classe 1), le tronçon de la voie de contournement est passé à une voie ferroviaire de Classe 3, allégué plus sécuritaire par le Rapport sur l'évaluation des effets environnementaux. En fait, les classes indiquent surtout les vitesses maximales pouvant être atteintes sur le tronçon en question. Ainsi, ce changement de classe permet au CP, non seulement d'augmenter le nombre des convois, mais surtout d'en presque doubler la vitesse, passant de 25 à 40 MPH.

Dès lors, on ne parle plus du même projet. Pourquoi le projet a-t-il ainsi été modifié? Selon le site internet du ministère des Transports, ce serait « l'avancement des travaux d'ingénierie depuis 2019 [qui] a permis de préciser davantage l'emprise nécessaire à la construction de la voie de contournement. [...] Des ajustements ont été effectués pour répondre aux besoins opérationnels de l'opérateur ferroviaire, et pour la mise en chantier lors de la construction. L'emprise prévoit une marge additionnelle de 5 à 10 mètres, en fonction des secteurs, pour permettre des ajustements à la conception des ouvrages lorsque cela sera nécessaire »¹.

Une emprise plus grande signifie nécessairement des conséquences plus importantes sur l'environnement, l'eau, les terres agricoles et forestières, la quantité de territoire nécessaire, etc. Tout cela, alors que les mêmes règles seront appliquées relativement à la quantité ou à la nature des produits transportés dans les wagons. Des convois plus longs et plus rapides pourront circuler sur cette voie de contournement qui se rendra non pas dans le centre-ville, mais dans le quartier industriel de Lac-Mégantic.

¹ [Questions et réponses sur le projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic](#)

L'aspect environnemental

Les conséquences sur les activités agricoles et la souveraineté alimentaire

Selon l'UPA-Estrie, le tracé actuel ferait disparaître plus de 112 hectares de terres agricoles. Alors que le nombre de fermes est en chute libre, que la relève est de plus en plus rare et que notre modèle agricole (comme forestier) est régulièrement remis en question, il n'apparaît pas responsable de limiter davantage et de façon permanente la capacité de production.

Pour les terres agricoles restantes, à la suite de la construction de la voie de contournement, on doit absolument s'assurer que les mesures garantissant l'accès facile aux terres par les propriétaires et les producteurs soient bien mises en place et que les terres ne soient nullement enclavées. Or, il est impératif de protéger le plus de terres possibles.

Toujours dans le mémoire de l'UPA-Estrie, il est écrit que l'analyse du projet par la CPTAQ avait été réalisée alors que la Commission « n'avait pas le même niveau d'information qu'aujourd'hui, notamment en ce qui a trait aux impacts sur l'eau ». Il est difficile d'acquiescer au tracé actuel en sachant que la CPTAQ, intervenant central dans le projet, n'a pas pu transmettre une analyse adéquate à l'Office.

Les conséquences hydrologiques

Alors que des problèmes d'accès constant à l'eau deviennent une préoccupation dans plusieurs municipalités du Québec, le projet de tracé actuel menacerait les nappes phréatiques et la capacité de captage, de rétention et de drainage naturel pour les terres et habitations environnantes. Ce sont des conséquences à long terme difficiles à calculer, mais dont on doit tenir compte. D'ailleurs, dans un article d'un média local, on peut lire que :

« Selon les dernières études commandées par Transports Canada, jusqu'à 9 millions de litres d'eau par jour devraient être évacués lors de la construction du tracé, soit l'équivalent de la consommation quotidienne de 45 000 personnes.

Une fois l'infrastructure en place, entre 1,5 et 3 millions de litres d'eau par jour devront être pompés en continu afin d'éviter les risques de déraillement liés à l'accumulation d'eau de surface et souterraine. Un mécanisme de drainage essentiel, dont l'interruption poserait un problème de sécurité ferroviaire, d'après les experts »².

Il semble que le gouvernement fédéral n'ait pas été en mesure de rassurer les citoyens et les organismes par rapport à l'impact du projet de voie de contournement sur l'accès et la qualité de l'eau, de même que sur les capacités de drainage du sol.

² [Voie de contournement à Lac-Mégantic: inquiétudes autour de la gestion de l'eau](#)

L'aspect financier

En 2018, le projet de voie de contournement a été évalué à 133 millions de dollars. Les coûts étaient divisés entre les gouvernements fédéral et du Québec, selon une proportion de 60 : 40. Selon les dernières données accessibles, le gouvernement n'osait pas s'avancer sur un chiffre³, mais les coûts approximatifs avancés publiquement sont de l'ordre de plus d'un milliard de dollars.

Les dépassements de coûts sont gargantuesques et malgré sa responsabilité dans la tragédie de 2013, le CP ne doit pas payer un sou. Il nous apparaît scandaleux que les citoyens doivent assumer seuls ces sommes supplémentaires pour une voie de contournement surclassée, qui permettra à l'entreprise d'augmenter sa productivité avec l'argent public.

La demi-voie de contournement

L'UPA Estrie propose, depuis 2021, une demi-voie de contournement impliquant de conserver la partie du tracé à Nantes, mais sans la partie Frontenac. Cette proposition n'a jamais été étudiée.

Nous considérons que le tracé de demi-voie préconisé par plusieurs, notamment l'UPA Estrie, aurait dû minimalement être mis à l'étude comme une solution optionnelle à part entière. Non seulement elle semble représenter un compromis raisonnable, mais serait favorisée comme la meilleure option parmi plusieurs par 44 % des gens de la région selon un sondage Léger commandé par le député de Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères. Une option qui entraîne, de surcroît, beaucoup moins de conséquences environnementales et financières, puisqu'il s'agit d'infrastructures de moindre envergure.

D'autant plus que nous devons nous rappeler que l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur la tragédie du Lac-Mégantic concluait que 18 facteurs distincts ont contribué à la tragédie, mais aucun n'impliquait directement le tracé⁴. Ainsi, dès lors que le train ne traverse plus le centre-ville, la solution devrait être considérée comme valable et être accueillie.

L'aspect de l'acceptabilité sociale

Un projet d'une telle envergure doit impérativement rencontrer le critère de l'acceptabilité sociale. Dans l'ensemble des sondages et consultations menées, aucune enquête n'a permis d'établir que la majorité simple de la population touchée (50% + 1) serait favorable au tracé actuellement promu de la voie de

³ [Questions et réponses sur le projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic](#)

⁴ L'enquête concluait que 18 facteurs distincts ont contribué à la tragédie attribuable à : la déficience opérationnelle de compagnie Montréal, Maine et Atlantic Railway (MMA); la défectuosité / mauvais entretien de la locomotive; un manque de surveillance de Transports Canada; une mauvaise immobilisation du train; au contenu explosif du wagon; la vitesse excessive du train qui a causé le déraillement.

contournement. Au contraire, plusieurs avancent qu'elle est problématique et qu'une autre solution doit être envisagée.

En 2022-2023, des référendums ont été tenus dans les 3 municipalités touchées par le projet. De cette consultation sont ressortis les chiffres suivants :

- 92,5% de la population de Frontenac est contre le projet selon le référendum du 19 février 2023, qui confirme le sondage du mars 2022, avec pour résultat 90.3% contre ($p < 0.00001$).
- À Lac-Mégantic et à Nantes, les sondages suggèrent que respectivement 70,5% et 88,5% des citoyens étaient contre la voie de contournement.

Dans le but de valider ces chiffres et d'avoir un portrait juste de la situation et du niveau d'acceptabilité du projet, le Bloc Québécois a commandé, comme il en a été question dans la section précédente de cette lettre, un sondage privé. Le sondage incluait les options de voies de contournement. Il en ressort que la population est toujours très divisée :

- La moitié des répondants affirme que la voie complète proposée est plutôt un mauvais projet (50%) :
 - o Les principales raisons d'avoir une mauvaise opinion du projet sont les dépenses trop élevées y étant associées (17%), l'impression que ça ne sert à rien et ne règlera pas le problème (16%), ainsi que la contamination de l'eau et de la nappe phréatique (13%).
- 42% affirment que le projet est positif :
 - o Les principales raisons évoquées pour dire que c'est un bon projet sont le fait que le train ne passera plus dans le centre (25%), le fait que ce sera plus sécuritaire (17%), ainsi qu'une meilleure circulation dans la ville (15%).

Lorsque le sondage distingue les principaux tracés, on remarque que :

- Plus du tiers des répondants (37%) affirme que la meilleure option serait simplement de garder le tracé actuel.
- 44% préfèrent la construction d'une demi-voie de contournement qui passe principalement par des zones industrielles.
- 15% préfèrent une voie de contournement complète qui passe principalement par des zones agricoles ou forestières.
- Les réserves à l'égard du projet de voie de contournement sont les suivantes :

- 76% des répondants croient que le tracé de la voie de contournement va causer des problèmes ailleurs; 69% croient que le projet est dommageable pour l'environnement; 62% craignent que la construction de cette voie contamine la nappe phréatique et l'eau potable.
- Si plus de la moitié des répondants affirment qu'assez de consultation a été faite dans le cadre du projet et qu'il est maintenant temps d'agir (59%), ou encore que malgré les critiques, il faut aller de l'avant avec le projet pour le bien commun, plus de la moitié (54%) sont en désaccord avec le fait qu'il est urgent que cette voie de contournement soit construite.

En conclusion, le Bloc Québécois croit que le gouvernement devrait prendre le temps de bien faire les choses. Il doit surtout prendre acte de la division de la population de la région par rapport à son projet. Il doit mettre un frein aux expropriations hâtives, négocier de véritables compensations et idéalement prévoir une contribution appropriée de la part du CP. Il n'est pas tard pour bien faire.



Xavier Barsalou-Duval

Porte-parole du Bloc Québécois en matière de Transports, d'Infrastructures et de Collectivités



Andréanne Larouche

Députée fédérale du Bloc Québécois pour la circonscription de Shefford, en Estrie



Patrick Bonin

Porte-parole du Bloc Québécois en matière d'Environnement et de Lutte aux changements climatiques



Sébastien Lemire

Porte-parole du Bloc Québécois en matière d'Agriculture, d'Agroalimentaire et de Gestion de l'offre