

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: René Boutin

Date: 2026-01-29

Attachement N°1 –

Commentaire présenté à l'Office des Transports du Canada

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

Par René Boutin
et
Isabelle Boulanger,
Résidents de Frontenac
Le 29 janvier 2026

Introduction

Nous sommes natifs de Lac-Mégantic et résidents de Frontenac depuis 1994. Nous sommes aussi les parents de Frédéric Boutin, l'une des 47 victimes de la tragédie du 6 juillet 2013. Nous nous intéressons au projet depuis le début car, advenant le cas où le réaménagement de la voie ferrée devait se faire, notre résidence se trouverait alors à moins de 400 m de l'emprise de la future voie ferrée.

Explication de la situation

Suite aux évènements survenus le 6 juillet 2013 sur le territoire de lac-Mégantic, des démarches ont été entreprises pour analyser la faisabilité d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic. De cette démarche, différentes options devaient être mises à l'étude afin de déterminer les impacts sociaux et environnementaux de chacun d'eux.

À l'époque, 3 différents tracés avaient été identifiés ainsi que la possibilité de laisser la voie ferrée à son emplacement actuel en y apportant toutefois certaines améliorations. À notre connaissance, il n'y a qu'un seul tracé qui a été étudié en profondeur. Les autres ayant été rejetés pour différentes raisons. Cependant, la possibilité de conserver la voie ferrée actuelle n'a même pas été envisagée.

Peu importe le tracé retenu, il y aura des impacts sociaux et environnementaux pour les personnes touchées par le réaménagement : perte de terrain, perte de qualité de vie pour les résidents à proximité du tracé retenu, scindement de terres agricoles, perte de valeur pour les terrains et résidences à proximité, expropriation, problèmes complexes d'ingénierie, pollution industrielle, sonore et visuelle.

Autres impacts qui sont plus que préoccupants, sont la destruction de nombreux milieux humides et le risque de contamination de la nappe phréatique, qui soit dit en passant abreuve un grand nombre de résidents de la municipalité de Frontenac ainsi que toute la population de la ville de Lac-Mégantic.

Il faut aussi tenir compte des coûts très élevés, de l'ordre de plusieurs millions de dollars; les coûts pour le tracé étudié et retenu en 2017 sont passés de 115 M\$ à plus d'un milliard \$ selon les dernières informations reçues. C'est tout à fait aberrant!!! 1 milliard pour 12.5km de voie ferrée!

Si ce projet avait un semblant d'acceptabilité à vos yeux au départ, il ne devrait plus l'avoir aujourd'hui.

À notre avis, le réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic n'a pas raison d'être. Nous croyons qu'il faudrait plutôt opter pour mettre à niveau la voie existante et mettre en place une réglementation adéquate qui pourra offrir un sentiment de sécurité à la population habitant à proximité de celle-ci. Ce serait selon nous, l'option la plus logique et la moins coûteuse.

Voici pourquoi :

Tant et aussi longtemps que la réglementation concernant la circulation des trains sur les voies ferrées et l'entretien de celles-ci ne changera pas, nous ne faisons que déplacer le problème, sans le régler. Même si le projet de voie de contournement ferroviaire se concrétise, si les voies ferrées ne sont pas entretenues de façon rigoureuse, à long terme le vieillissement de la nouvelle voie se fera sentir et le danger que celle-ci représente actuellement au centre-ville de Lac-Mégantic se répercutera sur les nouveaux résidents qui seront alors voisins de la voie de contournement ferroviaire.

En imposant des lois et règlements aux compagnies ferroviaires et en s'assurant du respect de ceux-ci par des inspections et contrôles réguliers faits par une firme indépendante et non par des employés des compagnies ferroviaires, le gouvernement pourrait garder un meilleur contrôle sur la sécurité ferroviaire tout en rassurant la population. Les contrevenants devront être mis à l'amende de façon sévère afin de les forcer à respecter les mesures de sécurité imposées.

Parmi les règlements, on devrait retrouver, entre autre, l'utilisation obligatoire d'un dérailleur quand le train doit être immobilisé pour une longue période.

Les locomotives du train ne devrait, en aucun cas, être laissées en marche et sans surveillance. L'employé qui termine son quart de travail devrait être autorisé à quitter son poste uniquement quand l'employé qui prend la relève est arrivé, autrement cela devrait être sanctionné. Il faut avouer qu'il est plutôt illogique que selon le Code de la Sécurité Routière, un conducteur s'expose à une amende en cas d'infraction, s'il laisse sans surveillance son véhicule en marche ou sans avoir retiré la clé de contact. Mais pour un train, ça ne semble pas être grave...

Faute d'avoir deux employés à bord du train lors des déplacements, il devrait y avoir un mécanisme d'arrêt d'urgence fonctionnel. En cas de malaise vécu par le conducteur ou de problèmes avec les locomotives et les wagons, le mécanisme d'urgence forcerait l'arrêt du train, évitant ainsi le pire.

Une autre raison qui motive notre choix de vouloir opter pour le maintien de la voie ferrée à son emplacement actuel est que, pour l'ensemble des résidents qui vivent présentement à proximité de la voie ferrée existante, ces gens ont tous fait le choix de demeurer à cet endroit, près de la voie ferrée, en toute connaissance de cause. Avant le 6 juillet 2013, très peu de gens se préoccupaient du fait d'avoir à habiter à côté de la voie ferrée. Pourtant, le train y passait à tous les jours et les gens s'en accommodaient

bien. Il aura fallu qu'une tragédie arrive pour que la population commence à se soucier de la sécurité du réseau ferroviaire. Et pourtant, ce n'est pas la première tragédie ferroviaire à être survenue à Lac-Mégantic. Il aura fallu qu'il y ait mort d'hommes pour faire réagir les gens!

De plus, malgré la volonté de vouloir déplacer la voie ferrée du centre-ville de Lac-Mégantic, elle devra tout de même se rendre au parc industriel, pour pouvoir continuer de desservir les industries qui utilisent ce mode de transport, ce qui laisserait une voie d'accès pour le train qui passera encore très près du centre-ville. Et que dire du projet de train touristique et de l'étude de faisabilité pour rétablir le train voyageur sur le tronçon de Montréal – Lac-Mégantic? La présence du train à Lac-Mégantic est inévitable.

Pour les résidents de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac qui vivent à proximité du nouveau corridor présentement privilégié, aucun n'a fait le choix d'élire domicile près d'une voie ferrée. Déplacer la voie ferrée sur nos terrains en reviendrait donc à nous imposer cette voie, dont nous n'avons jamais voulu et dont il n'a jamais été question d'avoir à proximité de chez nous avant les événements du 6 juillet 2013.

De plus, avec le risque de contamination de la nappe phréatique, il est impensable de vouloir sacrifier l'apport en eau potable de la population locale. Suite à l'étude hydrologique, différentes mesures d'atténuations ont été ajoutées pour essayer de limiter les risques (ou devrions-nous dire, les dégâts?) de contamination de l'eau. On nous offre une « garantie » de qualité et de quantité d'eau pour une période de 2 ans, ou jusqu'à ce que le niveau de la nappe phréatique se soit stabilisée. C'est impensable!

Lorsque les puits exploratoires ont été forés sur la propriété de Mme Yolande Boulanger (ma mère et 2e voisine), en l'espace de quelques jours à peine, nous avons vu des changements au niveau de la qualité de notre eau. L'eau est devenue grise, sablonneuse; nous n'avons pas eu d'autres choix que de nous procurer un système de filtration de l'eau pour notre maison. En moins d'une année, nous avons dû remplacer le filtre au charbon 3 fois. Nous n'osons même pas imaginer ce que ce sera lorsque les travaux battront leur plein!

Et qu'en sera-t-il une fois les travaux complétés? Qui peut nous garantir que notre eau ne sera pas contaminée au fil des ans. Cela peut prendre des années avant que les contaminants n'atteignent la nappe phréatique suite aux travaux effectués pour construire la voie de contournement. Cela pourra arriver même après que le niveau de

la nappe phréatique se soit stabilisé. Qu'en sera-t-il alors de la garantie de la qualité et de la quantité d'eau potable de notre puit?

Après avoir pris connaissance de l'analyse hydrogéologique, nous ne sommes pas du tout rassurés par les mesures d'atténuations proposées par Transport Canada.

Voici quelques exemple :

« De nombreuses mesures d'atténuations ont également été proposées dans le cadre du projet de la VC. Certaines sont standards pour ce type de projet, et d'autres sont beaucoup plus ciblés sur les impacts soulevés. Ainsi la mesure 127 (première partie) propose de : « Faire un suivi des puits d'eau potable à risque sur une période de deux ans, suivant la fin des travaux. Ce suivi devra comprendre tous les puits situés dans un rayon minimum de 200 m de la limite de l'emprise du projet, ainsi que tous les autres puits jugés nécessaires selon les études scientifiques. »

Cette mesure reste très vague, pourquoi 2 ans seulement s'il y a un risque? Pourquoi 200m alors que les aires d'influence sont bien supérieures? Qui sera responsable de l'étude scientifique? Quel sera le protocole? Cette mesure est finalement plus une intention qu'une mesure adaptée à une contamination de nappe. De plus, s'il y a contamination, comment les résidents vont-ils être prévenus? Dans quels délais? Quel type d'intervention est prévu? Cette mesure apporte donc beaucoup plus de questions qu'elle n'atténue le risque.

La mesure #B-2 propose que « Si la nappe phréatique ne s'est pas stabilisée à la fin de la période de deux ans, les puits d'eau potable à risque continueront d'être surveillés jusqu'à ce que la situation se stabilise. »

Encore ici un suivi de la qualité de l'eau n'est pas une mesure d'atténuation mais une étape essentielle dans la mise en place d'un tel projet et que cette mesure n'empêche en rien ni le rabattement ni la contamination de la nappe. Y'a-t-il une cartographie de la nappe phréatique? Cette zone est très complexe et mal connue. Que la nappe soit stable n'empêche en aucun cas sa contamination.

La mesure #B-3 suggère que « Pour les milieux récepteurs les plus à risque en termes d'approvisionnement en eau potable, des puits d'observation dédiés seront installés et instrumentés de capteurs de données pour surveiller le niveau de l'eau. »

Encore une fois le suivi est un minimum et pas une mesure d'atténuation. Il faut des mesures concrètes pour éviter ou minimiser l'impact pas seulement le surveiller. Ces

mesures de suivi environnemental font parties intégrantes du projet, et ne devraient pas être considérées comme des mesures d'atténuation.

Concernant d'autres mesures comme #127 (deuxième partie), #B-5, #B-6 correspondent plus à des mesures d'interventions en cas de contamination ou de problèmes d'abaissement de la nappe. Les solutions proposées comme le remplacement des puits d'eau potable, la distribution d'eau potable, l'installation de système de traitement d'eau sont des solutions drastiques pour essayer de remédier aux problèmes mais ne permettent pas d'éviter le problème. De plus de nombreuses autres questions sont soulevées. Comment les résidents vont être sélectionnés pour le changement de puit? Comment prouver que la contamination est bien causée par le projet et par conséquent que les résidents auront droit à ces mesures? L'ensemble de ces mesures sont sur le principe une bonne chose, mais il n'y a aucune information sur les modalités d'application. En cas de contamination cela crée un stress et des démarches supplémentaires aux résidents pour savoir s'ils pourront en bénéficier. Finalement l'ensemble des mesures et suivis proposés vont générer des coûts non négligeables. De plus les mesures citées précédemment ne vont éviter, minimiser ou atténuer en rien le risque d'approvisionnement et de contamination de la nappe. Ces mesures risquent également de générer un stress et une pression sur les résidents qui ne font que confirmer que le tracé actuel n'est pas adéquat.

Pour conclure, le rapport d'Englobe se veut donc d'être un rapport technique d'une étude hydrogéologique, mais cette étude ne peut être considérée pour appuyer le tracé actuel de contournement. L'éthique et la rigueur d'Englobe dans cette étude les amène à beaucoup de précautions dans l'interprétation des données. Malgré cette précaution, de nombreuses limites et incertitudes sont soulevées par rapports aux impacts de ce tracé lors de la construction, mais également à long terme. La lecture de ce rapport nous suggère donc d'être prudent considérant les enjeux et le traumatisme lié à la catastrophe et nous invite à une réflexion globale pour un changement de tracé moins impactant pour l'environnement, la santé publique et la société. Il n'est pas trop tard pour réfléchir et investir pour une meilleure solution de contournement et avoir une vision long terme qui sera finalement bénéfique et durable pour l'économie, l'environnement et la société. »

Les municipalités de Nantes et Frontenac ont retirées leur appui au projet. De nombreux résidents de Lac-Mégantic réclame la tenue d'un référendum qui est systématiquement refusé par la ville de Lac-Mégantic. Pourquoi?

Aussi, selon vous, combien de personnes au Québec seront en accord avec le fait d'avoir à payer plus de taxes et d'impôts pour couvrir les frais engagés par le gouvernement afin d'aider une compagnie ferroviaire qui néglige l'entretien de son réseau et pour qui la sécurité ne semble pas être une priorité?

De plus, en autorisant le déplacement de la voie ferrée du centre-ville de Lac-Mégantic, vous créez un précédent et ouvrirez ainsi la porte à de nombreuses municipalités à demander d'en faire autant, chez eux. C'est un pensez-y-bien! Si vous acceptez de déplacer la voie ferrée du centre-ville de Lac-Mégantic, devrez-vous en faire de même avec toutes les municipalités qui en feront la demande?

Conclusion

À la lumière de tous ces éléments, nous suggérons donc d'opter pour le maintien de la voie ferrée à son emplacement actuel parce que selon nous, la problématique avec l'actuelle voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic est un problème relevant de la sécurité et non de son emplacement. Tant et aussi longtemps que la sécurité du réseau ferroviaire ne sera pas prise en compte et grandement améliorée, le danger restera le même, peu importe l'endroit où le train passera.

Il faut se demander qui tirera réellement profit de cette voie de contournement, mis à part la compagnie ferroviaire à qui nous offrirons gratuitement cette voie de contournement! Compagnie ferroviaire qui, faut-il le rappeler, à ce jour a toujours refusé d'admettre sa part de responsabilité dans la tragédie du 6 juillet 2013!

Pour que la voie de contournement ferroviaire reçoive l'autorisation de l'Office des Transport du Canada il faut démontrer que le tracé est convenable et est dans l'intérêt du public. Ce n'est malheureusement pas le cas!

Pour l'ensemble des éléments portés à notre attention et en l'absence d'un engagement ferme du gouvernement de garantir la quantité et la qualité de notre eau à vie, nous ne pouvons considérer ce projet comme étant convenable ni acceptable.

Il n'est pas trop tard pour mettre un terme à ce projet de construction qui ne fait plus de sens!

René Boutin

Isabelle Boulanger