

# **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:** Bureau Coalition des Victimes Collatérales

**Date:** 2026-01-29

MÉMOIRE CVC - VOIE DE CONTOURNEMENT LAC MÉGANTIC (Affaire no 20-08580)

Bonsoir,

Vous trouverez en attachement le mémoire de la CVC ainsi qu'un total de 17 annexes qui accompagnent le mémoire.

Pourriez-vous nous confirmer que vous avez reçu 18 documents (le mémoire + 17 annexes) et que vous êtes en mesure d'ouvrir tous les documents sans problèmes

Salutations,

La CVC.

**Attachement N°1 –**

MÉMOIRE CVC 2026\_01\_29

## **MÉMOIRE – VOIE DE CONTOURNEMENT DE LAC MÉGANTIC (#20-08580)**

Présenté à : l'Office des transports du Canada (« OTC »)

Présenté par : La Coalition des Victimes Collatérales (la « CVC »)

Le 29 janvier 2026

### **AVANT-PROPOS**

La Coalition de Victimes Collatérales (« CVC ») regroupe 300 citoyens de Lac-Mégantic, Nantes et Frontenac, plusieurs ayant perdus des proches lors de la tragédie de 2013. Nous ne sommes pas contre une voie de contournement (« VC ») mais nous nous opposons au tracé proposé de la VC. L'emplacement du tracé est contesté et il est jugé déraisonnable compte tenu : des risques confirmés à l'eau potable et à la santé publique, de la destruction environnementale démesurée, et d'une sécurité ferroviaire moindre.

La CVC défend une reconstruction sociale véritable, basée sur la science, l'écoute et le respect des communautés directement affectées.

## **TABLE DES MATIERES**

### **RESUMÉ**

### **INTRODUCTION**

### **DEVELOPPEMENT DES ARGUMENTS :**

- 1. Sécurité ferroviaire**
- 2. Hydrologie et eau potable**
- 3. Environnement**
- 4. Stabilité géotechnique et la performance du drainage**
- 5. Acceptabilité sociale, santé communautaire et intérêt des collectivités**
- 6. Nature réelle du projet et qualification – « mainline » versus « classe 3 »**
- 7. Choix du tracé – une fondation compromise**
- 8. Alternatives raisonnables**
- 9. Dossier Politique**
- 10. Équité procédurale**
- 11. Risque juridique permanent associé au tracé proposé**
- 12. Synthèse des constats**

### **DISCUSSION ET CONCLUSION**

**ANNEXES 1 à 17 – en pièces jointes au présent mémoire**

## RESUMÉ

L'analyse intégrée des études géotechniques, hydrologiques, hydrauliques et environnementales, déposées par les promoteurs, démontre le projet proposé ne satisfait pas aux exigences de l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada.

Le dossier démontre :

- **l'absence de bénéfice en matière de sécurité;**
- **l'absence d'analyse de risques de déraillement ferroviaire;**
- **l'absence d'analyse de risques de l'impact sur l'eau potable;**
- des risques importants confirmés et non maîtrisés pour l'eau potable;
- **l'absence d'un plan de surveillance de l'eau potable finalisé (avec rôles, responsabilités, actions, échéancier clairement définis) et assurable**
- des atteintes environnementales démesurée et irréversibles;
- une stabilité géotechnique marginale et conditionnelle à des interventions permanentes;
- une dépendance à long terme à des systèmes de drainage fonctionnant à la limite de leur conception;
- des impacts majeurs lors de la phase de construction et de la phase d'exploitation sur les communautés avoisinantes;
- **l'absence d'acceptabilité sociale dans la population locale et l'absence de soutien de deux des trois municipalités touchées;**
- des affirmations sans preuves que le projet aidera la « reconstruction sociale » - les évidences médicales et scientifiques démontrent que l'effet inverse risque de se produire;
- l'absence d'analyse d'alternatives de tracé raisonnables et moins risquées.

La stabilité de la voie proposée dépend d'un ensemble de mesures techniques **devant fonctionner sans interruption et sans défaillance**, ce qui est difficilement conciliable avec les principes de prudence applicables en ingénierie ferroviaire.

La sécurité du corridor ferroviaire proposé **est affirmée** mais **non démontrée** car aucune analyse de risque de déraillement, selon les conditions géotechniques du sol et l'usage prévu, n'a été effectuée - une lacune fondamentale de la demande.

L'analyse de sécurité démontre que le projet de la voie de contournement avec l'emplacement du tracé proposé entraîne une augmentation nette du risque global. Il crée un corridor de défaillance à haute vitesse, à conséquences élevées, situé directement au-dessus d'un aquifère régional critique.

Des risques directement pertinents pour le déraillement sont clairement présents et demeurent non atténués. **Ceci est un « fatal flaw » car le problème est intrinsèque et structurel directement lié à l'emplacement choisi.**

Les préoccupations soulevées dans ce mémoire, suite à la revue de la demande de CPKC et des différents enjeux liés à l'emplacement de la ligne de chemin de fer proposé, **convergent vers une conclusion claire, cohérente et inévitable :**

L'emplacement du tracé ferroviaire proposé pour la voie de contournement de Lac-Mégantic **n'est pas convenable** car il ne satisfait pas aux exigences de l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada.

L'OTC ne peut raisonnablement approuver un emplacement de ligne dont la sécurité dépend de conditions artificielles permanentes ; dont les impacts environnementaux, incluant sur l'eau potable, sont confirmés, majeurs, irréversibles et insuffisamment maîtrisés et dont les collectivités affectées ont exprimé un rejet clair et documenté. **Le niveau d'incertitude sur des enjeux de santé et de sécurité est trop élevé et inacceptable.** Au vu de la demande tel que constituée, la seule décision conforme au mandat de l'OTC est le **refus de l'emplacement proposé.**

## INTRODUCTION

L'Office des transports du Canada (« l'OTC ») n'est pas appelé à décider de l'opportunité politique d'une voie de contournement (« VC ») à Lac-Mégantic, ou de décider si une VC est nécessaire. L'OTC doit déterminer si l'emplacement de la ligne de chemin de fer proposé est raisonnable et dans l'intérêt des communautés affectées.

L'analyse de l'OTC doit être fondée sur des données complètes, scientifiques et actuelles, et non sur des hypothèses dépassées, des opinions sans preuves ou des promesses d'atténuation non démontrées. La présente demande de CPKC est régie par le paragraphe 98(2) de la Loi sur les transports au Canada, qui exige que l'OTC détermine si l'emplacement d'une ligne de chemin de fer projetée est raisonnable, compte tenu :

- des exigences liées à l'exploitation ferroviaire;
- des intérêts des localités touchées.

L'approbation exige une démonstration affirmative et fondée sur la preuve que :

- la sécurité est améliorée ou, à tout le moins, non dégradée;
- les intérêts locaux (incluant les impacts sur l'eau, sur l'environnement, sur la santé et la cohésion sociale) sont protégés;
- les impacts environnementaux sont raisonnables et justifiés;
- le projet est techniquement robuste et intrinsèquement stable;
- les bénéfices l'emportent sur les risques identifiés.

Bien que l'article 98 n'impose pas formellement un critère du « moindre coût » ou de la « meilleure option », la jurisprudence de l'OTC est claire : la raisonnable ne peut être évaluée dans l'abstrait. **Lorsqu'une solution de rechange techniquement réalisable et matériellement moins dommageable ressort du dossier de preuve, l'OTC doit être en mesure de comprendre pourquoi cette solution n'a pas été retenue.** À défaut, l'OTC est privé de la base factuelle nécessaire pour s'acquitter de son mandat légal.

Les études de faisabilité d'AECOM (2016-2020), commanditées par la ville de Lac-Mégantic (« VLM »), sont la fondation sur laquelle le projet de la VC repose. AECOM a déterminé le « meilleur tracé » qui a ensuite été présenté aux BAPE (2017 et 2019). Bien que l'OTC doive se pencher sur l'acceptabilité du tracé proposé, et non à savoir s'il constitue un « tracé idéal », il est important que l'OTC comprenne les incohérences entourant le choix du tracé. En effet, si la fondation sur laquelle repose le projet contient

des irrégularités, les conclusions qui s'ensuivent pour justifier que l'emplacement de la ligne est convenable doivent être considérées avec grande prudence.

L'OTC ne peut raisonnablement se prononcer sur l'acceptabilité de l'emplacement proposé, puisque le dossier soumis par CPKC repose sur une fondation factuelle compromise : il y a une dissociation évidente entre l'évolution des données objectives depuis 2019 et le maintien des conclusions inchangées qui mine la fiabilité du raisonnement dans la demande. De plus, il est faux d'affirmer que « toutes les options » de tracé réalistes ont été adéquatement évaluées dans la phase de faisabilité alors qu'il est reconnu que l'option « *statu quo* amélioré » n'a pas fait l'objet d'une analyse coût-bénéfices malgré la demande explicite du BAPE 2017.

Si le projet de la VC échoue dans sa réalisation, les responsables ne seront pas ceux qui auront soulevé des inquiétudes et posés des questions mais plutôt ceux qui auront ignorés les faits et les évidences.

Le dossier soumis à l'OTC par CPKC a été évalué par des membres de la CVC avec l'aide et les conseils d'experts et professionnels œuvrant dans différents domaines : juridique, ingénierie, hydrologie, médecine et santé (incluant santé psychologique), chimie, biologie, méthodologie scientifique, analyse statistique, analyse de risque, analyse de coût-bénéfice, approche par modélisation.

Également, la CVC collabore étroitement et a obtenu de nombreux appuis des groupes et organisations suivantes au cours des années, qu'elle tient à remercier :

- la Fédération de l'UPA-Estrie (« UPA »)
- le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec (« SPFSQ »),
- l'OBNL Eau Secours
- le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie
- le Fond héritage pour l'environnement
- la municipalité de Frontenac
- la municipalité de Nantes
- Québec Solidaire

Le mémoire présenté se veut une récapitulation des acquis des dernières années ainsi qu'une critique des documents techniques présents dans la demande de CPKC.

Les arguments sont développés, par section, selon la table des matières présentée précédemment.

## 1.SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Extrait de la demande de CPKC :

« À la demande de TC, CP soumet la présente demande, à titre de compagnie de chemin de fer exploitante et au nom de sa filiale CMQ, à l'Office en vertu de l'article 98 de la Loi en vue d'obtenir un arrêté approuvant la construction d'une ligne de chemin de fer proposée, la Voie de contournement de Lac-Mégantic, en vue de déplacer un segment de voie appartenant à CMQ qui traverse le centre-ville de Lac-Mégantic ».

Afin de clarifier, nous avons quelques questions de base :

- qui sera le véritable propriétaire de la VC ?
- qui assumera les responsabilités opérationnelles et, en matière de sécurité, de la VC ?
- qui **supportera les risques financiers et juridiques** (assurances responsabilités) ?

### 1.1 Absence d'analyse du risque de déraillement

La demande ne contient aucune analyse formelle du risque de déraillement, notamment :

- aucune analyse de référence du risque sur la ligne existante;
- aucune analyse comparative du risque pour la VC proposée;
- aucune quantification du « différentiel de sécurité ».

La sécurité du projet est affirmée, mais non démontrée, ce qui constitue une lacune fondamentale dans un dossier soumis au titre de l'article 98.

Pourtant, des données issues des études d'AECOM (2017) indiquent que :

- la probabilité de déraillement de la ligne existante est de 0,01079191;
- la probabilité de déraillement de la VC proposée est de 0,01130506, soit plus élevée.

Selon les principes reconnus en ingénierie ferroviaire et en analyse du risque — où le risque est fonction à la fois de la probabilité d'un événement et de la gravité de ses conséquences — cette augmentation de probabilité ne peut être examinée en isolation.

Les lignes directrices de l'AREMA reconnaissent que les conséquences d'un déraillement sont fortement influencées par :

- la vitesse d'exploitation;
- la géométrie de la voie, incluant la courbure;
- la stabilité du sous-sol et des fondations.

Or, la VC proposée autorise des vitesses 4 fois plus élevées, comporte davantage de courbes prononcées (TC : Annexe 2-3; Annexe 1), et traverse des conditions géotechniques marginales, ce qui accroît :

- les forces latérales;
- les contraintes d'interaction roue-rail;
- la probabilité de perte de guidage des véhicules.

Dans de telles conditions, les modes de défaillance reconnus par l'AREMA augmentent non seulement la probabilité de déraillement, mais également la gravité attendue des conséquences, incluant la rupture de wagons-citernes, le rejet de marchandises dangereuses, les incendies et les explosions.

Ainsi, même une augmentation numériquement modeste de la probabilité de déraillement entraîne une augmentation disproportionnée du risque global, ce qui est contraire au principe fondamental selon lequel la conception et l'exploitation ferroviaires doivent maintenir les risques au niveau le plus bas raisonnablement praticable (ALARP).

En l'absence de mesures compensatoires démontrées de réduction du risque, la VC proposée ne peut être considérée comme une amélioration de la sécurité par rapport à la voie existante.

Un projet invoquant des bénéfices de sécurité sans analyse de sécurité rigoureuse ne peut satisfaire aux exigences de l'article 98.

## **1.2 Risques d'instabilité de la voie ferrée :**

Le dossier identifie plusieurs facteurs directement liés au risque de déraillement, notamment :

- des tranchées profondes atteignant jusqu'à 23 m, interceptant la nappe phréatique (TC : Annexe 2-7; Annexe 2);
- des débits de fossés de 27 à 40 L/s le long de la plateforme ferroviaire;
- des vitesses d'écoulement de fossés de 1,4 à 1,9 m/s, excédant les limites de stabilité reconnues par l'AREMA;
- l'impossibilité de fossés standards sur plusieurs segments, remplacés par des sous-drains perforés vulnérables à l'obstruction;
- des sols faibles et hétérogènes (sable silteux, limon argileux, argiles compressibles, tills);

- un tracé comprenant 10 courbes de 4 degrés ou plus, dont 3 de 5 degrés, comparativement à 3 courbes de 4 degrés ou plus sur la voie actuelle;
- des remblais de 8 à 12 m présentant des marges de sécurité limitées;
- des facteurs de sécurité de stabilité des talus à la limite acceptable:
  - permanents : 1,48–1,51;
  - temporaires : environ 1,27–1,30.

Ces paramètres sont tous reconnus, selon l'AREMA, comme des facteurs augmentant la probabilité de déraillement, surtout lorsqu'ils sont combinés à des vitesses d'exploitation élevées.

### 1.3 Erreur conceptuelle dans l'argumentaire de sécurité

L'argumentaire des promoteurs repose essentiellement sur la réduction de la proximité résidentielle. Or, en gestion professionnelle du risque ferroviaire :

- sécurité ≠ faible densité de population;
- la réduction des nuisances (sifflements, attente aux passages) ne constitue pas une réduction du risque ferroviaire intrinsèque.

L'énergie cinétique augmentant avec le carré de la vitesse ( $v^2$ ), un déraillement à 40 mi/h n'est pas quatre fois plus dommageable qu'à 10 mi/h, mais seize fois plus destructeur. Cette énergie détermine directement :

- le nombre de wagons perforés;
- la distance de projection des matières dangereuses.

Par ailleurs, bien que la VC proposée affecte moins de résidences (n=200), la probabilité d'un accident y est plus élevée, compte tenu de l'instabilité géotechnique et du nombre accru de courbes prononcées.

Enfin, concernant l'impact de l'emplacement du tracé sur l'eau potable, la probabilité d'impact est de 100 %. Autoriser un projet où l'atteinte à l'accès à l'eau de 150 familles constitue une certitude, alors que la gravité demeure non quantifiée, est incompatible avec les principes fondamentaux de la sécurité réglementaire et de la santé publique. Ceci explique pourquoi les assureurs de la municipalité de Frontenac ont conclu que le plan de surveillance de l'eau associé à la VC n'est pas assurable. Cette décision a été rendue après la détermination de l'OTC que le dossier de CPKC était complet alors que le plan de surveillance de l'eau potable des puits « à risque » n'était pas finalisé.

L'analyse de sécurité démontre que le projet de VC avec l'emplacement du tracé proposé entraîne une augmentation nette du risque global. Il crée un corridor de défaillance à haute vitesse, à conséquences élevées, situé directement au-dessus d'un aquifère régional critique.

Des risques directement pertinents pour le déraillement sont clairement présents et demeurent non atténués. **Ceci est un « fatal flaw » car le problème est intrinsèque et structurel directement lié à l'emplacement choisi.** En l'absence d'une analyse rigoureuse du risque ferroviaire et d'une démonstration claire d'amélioration nette de la sécurité, la demande ne satisfait pas aux exigences de l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada*.

**Matrice de risques comparative construite sur la base des données du dossier  
État actuel versus le projet de VC proposé**

| <b>Variable de Risque</b>                      | <b>Voie Actuelle (Statu Quo)</b> | <b>Voie de Contournement (Projet)</b> | <b>Delta / Impact sur le Risque</b>                                   |
|--|----------------------------------|---------------------------------------|---|
| <b>Vitesse d'opération</b>                     | 10 mi/h                          | 40 mi/h                               | <b>Augmentation de 400%</b>   |
| <b>Énergie Cinétique (<math>E_k</math>)</b>    | $E_k$ (Référence)                | $16 \times E_k$                       | <b>Gravité potentielle multipliée par 16</b>                          |
| <b>Géométrie de la voie</b>                    | Standard                         | 3 x plus de courbes prononcées        | <b>Stress mécanique et force latérale accrus</b>                      |
| <b>Stabilité Géotechnique</b>                  | Stabilisée / Éprouvée            | Marginale (Facteur de sécurité 1,27)  | <b>Probabilité de défaillance du terrain</b>                          |
| <b>Impact - Eau potable</b>                    | Géré                             | Probabilité de 100 %                  | <b>Atteinte certaine à un besoin vital</b>                            |
| <b>Destruction - Milieux humides</b>           | 0 ha (Emprise existante)         | 33 à 110hct (Perte permanente)        | <b>Dégradation environnementale irréversible</b>                      |
| <b>Vulnérabilité Aquifère</b>                  | Fond de vallée                   | Plateau (pression artésienne élevée)  | <b>Migration rapide des contaminants</b>                              |
| <b>Proximité – Population (500m) BAPE 2019</b> | 1 666 résidences                 | 200 résidences                        | <b>Baisse des nuisances MAIS hausse du risque global par habitant</b> |

## 2. HYDROGÉOLOGIE ET EAU POTABLE

Extrait de la demande de CPKC :

« Compte tenu des **incertitudes** actuelles quant aux baisses potentielles de la nappe phréatique associées aux travaux de construction du Projet, les effets liés à un rabattement de la nappe ont été classés comme allant **de non importants à significatifs**.

Au cours de l'été 2025, CMQR et TC ont engagé des discussions concernant la préparation d'études supplémentaires sur les eaux souterraines et les eaux de surface à l'appui du Projet. TC a décidé **qu'aucune étude supplémentaire ne serait menée, étant donné que TC mettrait en oeuvre des plans de surveillance rigoureux** ».

### 2.1 Zone de captage d'eau potable protégée par arrêté ministériel

Le tracé traverse une aire de captage d'eau souterraine protégée par arrêté ministériel (AM 2016-040 : Annexe 3) - zone reconnue comme étant d'intérêt public. Or, aucune justification formelle n'est fournie pour expliquer comment une infrastructure ferroviaire lourde peut traverser cette zone de manière sécuritaire et sans impact pour la santé publique. Pourtant, les études d'hydrologie d'Englobe (2022, 2024) confirment des risques réels de contamination, de baisse permanente des niveaux d'eau et de modification irréversible des écoulements souterrains.

Toutes les parties prenantes du dossier de la VC étaient au courant de l'existence de l'arrêté ministériel qui a été demandé par la ville de Lac-Mégantic avec des études de la firme LNA en appui. Pourtant, on ne retrouve aucune mention ni aucune explication dans la demande de CPKC pour justifier la raisonnable de faire passer la ligne de chemin de fer dans cette zone protégée, à l'exception d'une note de bas de page (p.110 EEE Vol1).

La CVC a avisé l'OTC en juin 2023 des risques de faire passer la ligne de chemin de fer à travers cette zone de captage d'eau sensible et protégée. Aucune action n'a été prise; la demande de CPKC est « silencieuse » sur les justifications entourant le choix d'un tel emplacement.

Compte tenu que toute intervention ou travaux majeurs, qui impactent ou traversent les couches souterraines, peuvent créer un chemin de contamination vers l'aquifère et altérer de façon irréversible les chemins d'écoulement des eaux souterraines, la décision des promoteurs de passer la VC dans ce secteur semble irresponsable et dangereuse.

Nul besoin d'être ingénieur ou hydrogéologue pour conclure, à la lecture des rapports d'hydrologie d'Englobe (2022, 2024), que les travaux importants - dynamitage, dénoyage, excavation, rabattement de la nappe - liés au choix de l'emplacement du tracé, auront un

impact environnemental démesuré et affecteront de façon significative et imprévisible l'intégrité de l'eau potable des citoyens.

*« Transports Canada se doit de respecter la loi et la réglementation québécoise en vigueur »*

Benoit Charrette, ex-ministre de l'Environnement du Québec - le 20 novembre 2024 - en réponse à une communication de la CVC.

Or, il semble que le projet contrevient à la loi et la réglementation québécoise en vigueur. Un projet d'infrastructure qui met en péril une source d'eau potable reconnue par un arrêté ministériel ne peut aller de l'avant compte tenu de l'enjeu de santé publique.

Prenons un scénario : l'hydroxyde de sodium (soude caustique) est une matière dangereuse qui transite régulièrement dans la région et qui peut causer de graves problèmes quand elle entre en **contact avec l'eau**. L'impact d'un déversement accidentel d'hydroxyde de sodium (ou autres matières dangereuses) dans la zone protégée par arrêté ministériel serait catastrophique. Ce produit pourrait se retrouver dans la rivière Chaudière, qui alimente plusieurs municipalités en eau potable ; il détruirait instantanément les milieux humides et les écosystèmes touchés ; il s'infiltrerait facilement à travers le sable et le gravier ; il atteindrait la nappe phréatique « exposée » et la contaminerait de façon irréversible. Il faut savoir que la détection de l'hydroxyde de sodium dans l'eau est très difficile en temps réel. Même en faible concentration dans l'eau potable, ce produit peut causer de graves brûlures internes (œsophage, estomac) si ingéré et de sérieuses brûlures oculaires et cutanées lors d'activités quotidiennes (douche, lavage des mains).

## **2.2 Dépendance à un rabattement permanent de la nappe phréatique**

Les promoteurs admettent à un haut niveau d'incertitude lié à la nécessité d'un rabattement excessif et permanent de la nappe phréatique – ils qualifient l'impact comme allant de « non important à significatif ».

Le rabattement « extrême » de la nappe phréatique est non seulement requis pour la phase de construction mais également lors de la phase d'opération ferroviaire. La stabilité de la plateforme ferroviaire dépend directement d'un facteur externe – un pompage massif et continue des eaux souterraines - qui devra « fonctionner » sans faille et à long terme pour garantir la stabilité ferroviaire.

De plus, cette intervention « extraordinaire » mènera à un gaspillage de millions de litre d'eau par jour – des volumes d'eau incompatibles avec une gestion durable de la ressource naturelle. L'arrêté ministériel cite que selon l'Article 31, le « **volume maximum d'eau à**

**capter sera de 6,192 m<sup>3</sup> par jour** » - ce volume maximal sera dépassé lorsqu'on inclura les millions de litres d'eau par jour qui devront être pompés hors de cette zone protégée.

### **2.3 Plan de surveillance de l'eau potable - un cadre réactif plutôt que préventif**

La grande majorité des puits privés « à risque » se trouve à l'est de la rivière Chaudière et dans le secteur Frontenac. Une centaine de propriétaires étaient présents le 18 novembre 2024 pour la présentation, par la firme LNA, du plan de « protection » des puits. La vaste majorité des citoyens n'étaient pas des expropriés mais plutôt des victimes collatérales de la VC qui habitent dans les zones « à risques » identifiées par Englobe dans ses études hydrogéologiques. Cent cinquante (150) familles possédant un puit privé sont « à risque » et subiront divers problèmes de qualité et/ou de quantité d'eau potable.

Julie Gauthier, hydrogéologue de la firme LNA, a dit ceci le 18 novembre 2024 :

*'Il y a des impacts réels et sérieux'; et ensuite d'ajouter 'Les villes [Lac-Mégantic, Frontenac et Nantes] sont toutes au courant que c'est sérieux les impacts [de la VC sur l'eau potable]'.*

Lors de la rencontre plusieurs citoyens de Frontenac ont raconté les nombreux problèmes d'eau vécus lors de la construction des puits municipaux pour la VLM. En décembre 2024, 45 résidents du Développement Roy, à Frontenac ont signé une lettre ouverte détaillant leurs problèmes d'eau antérieurs et leurs inquiétudes avec la VC proposée; cette opinion a été publiée dans La Tribune et l'Echo de Frontenac :

(<https://echodefrentenac.com/2024-12-11/vous-pouvez-sortir-le-train-du-centre-ville-de-megantic-sans-passer-a-frontenac-8864>)

Les citoyens ont également exprimé leurs attentes d'avoir une protection légale « à vie ».

A cette demande, Catherine Hudon, Directrice Générale du Projet à TC a répondu:

**« il n'y aura 'pas de garantie écrit comme un contrat'. Et d'ajouter que c'est plutôt l'OTC qui assurera (via son approbation du projet) la protection légale des citoyens ».**

Bien que l'OTC a jugé en novembre 2025, que la demande de CPKC était « complète » pour débiter les consultations publiques, la CVC a informé l'OTC le 23 septembre 2025 que la demande était incomplète (Annexe 4), en partie car le plan de surveillance de l'eau potable n'était toujours pas finalisé ou approuvé, donc ne permettait pas d'avoir une vraie consultation publique sur l'enjeu prioritaire des citoyens. On apprend que la compagnie d'assurance de Frontenac, experte en gestion de risques, a conclu qu'étant donné que **les**

risques entourant l'eau potable des citoyens sont **confirmés (la probabilité d'impact est de 100%)**, elle ne pouvait accepter d'assurer une « **certitude** ». Elle refuse donc d'assurer la municipalité dans sa prise de gestion du plan de surveillance de l'eau potable.

Voici un extrait du mémoire de Frontenac soumis à l'OTC le 15 janvier 2026 :

*« À la suite d'une analyse approfondie, nos assureurs ont conclu que ce projet n'est pas assurable. Leur conclusion repose sur un principe fondamental du droit des assurances: une assurance couvre un aléa, c'est-à-dire un risque incertain; elle ne couvre pas une situation où les incidents et problématiques **sont anticipés avec un degré de certitude tel qu'ils s'apparentent à des pertes attendues** ».*

Le plan d'eau et les études d'Englobe reconnaissent :

- la présence d'environ 150 puits privés à risque,
- des risques confirmés à l'eau potable (c'est une « certitude »),
- l'incapacité de prédire l'étendue des impacts sur les eaux souterraines,
- une connectivité incertaine des aquifères en roc fracturé,
- un rabattement de la nappe pouvant atteindre 10-20m de profondeur et pouvant, produire des zones d'influence étendues (1.2km ou plus) (Annexe 5).

Les seuils d'intervention du plan de surveillance d'eau illustrent des délais d'action inacceptables car ils permettent :

- une perte de 20 à 50 % de la colonne d'eau des puits,
- une dégradation majeure de la qualité de l'eau potable des puits,
- un rabattement significatif de la nappe avant déclenchement des actions.

L'OTC doit considérer l'avis d'évaluateurs de risques indépendants **qui concluent que le risque à l'eau potable n'est « pas assurable » car il y a certitude d'avoir des incidents**. Ces risques ne peuvent être minimisés ou prévenus par de simples mesures de surveillance comme le suggèrent les promoteurs.

#### **2.4 Conclusion du rapport d'hydrologie d'Englobe et avis d'expert indépendant :**

Selon le rapport hydrogéologique d'Englobe (2022 et 2024) plusieurs zones d'excavation prévues dans le projet :

- traverseront la nappe phréatique, nécessitant des opérations importantes de pompage et de rabattement de la nappe ;

- toucheront des unités géologiques sensibles telles que le till perméable et le roc fracturé ;
- présentent des conditions artésiennes, indiquant la présence d'aquifères captifs particulièrement vulnérables aux perturbations verticales.

Ces travaux présentent des risques importants :

- perte de pression artésienne et rabattement de la nappe ;
- action de compromettre des couches confinantes causée par le dynamitage ;
- création de chemins préférentiels pour la migration de contaminants ;
- modification des chemins de recharge et de l'écoulement souterrain en direction des puits municipaux.

Ces risques sont d'autant plus préoccupants que le tracé prévu semble à l'intérieur du périmètre de protection des puits municipaux, bien que cela ne soit pas clairement analysé dans les documents soumis.

La conclusion du Professeur Sébastien Raymond, Docteur en hydrologie et en qualité de l'eau, Ingénieur en environnement, Professeur associé à l'INRS et Professeur à l'Université Laval en génie civil et en génie des eaux, à la suite de sa revue du rapport d'hydrologie d'Englobe (2022), est sans ambiguïté :

*« il apparaît que la voie de contournement sélectionnée peut impacter de manière très significative l'environnement, la santé publique et la société. **Le tracé sélectionné n'apparaît donc pas comme une solution viable** ».*

Concernant les mesures d'atténuation proposées comme solutions aux risques confirmés, Dr. Raymond affirme :

*« 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** ».*

L'analyse complète du Dr. Raymond, expert indépendant, se trouve à l'Annexe 6.

L'OTC reconnaît les risques et les impacts importants du projet, lié à l'emplacement de la ligne de chemin de fer. Dans sa lettre-décision (LET-R-54-2022), l'OTC écrit :

*« Cette étude (hydrologie, juin 2022) indique que la ligne de chemin de fer proposée risque d'entraîner des effets environnementaux sur la quantité et la qualité de l'eau dans les puits d'eau potable et sur les terres humides, en plus de pouvoir occasionner la compaction du sol ».*

L'OTC fait alors référence à « 52 mesures supplémentaires proposées » afin de trouver des « solutions aux répercussions » sur l'eau potable et les terres humides.

L'OTC est d'avis que :

*«...l'évaluation des effets environnementaux et l'addenda n'évaluent pas correctement toutes les répercussions possibles sur l'environnement et que les mesures d'atténuations de la ligne de chemin de fer proposée et/ou les engagements doivent être revus ». (LET-R-54-2022)*

A quel moment la nécessité de continuellement ajouter des mesures et des engagements devient tout simplement « LA » preuve que l'emplacement de la ligne n'est pas raisonnable ? Les mesures ne seront jamais « assez suffisantes » car la plupart ne font rien pour prévenir ou minimiser les risques, ou pour éliminer l'incertitude.

L'OTC demande de considérer les impacts sur la base de 4 critères : importance, réversibilité, étendue géographique, durée.

Concernant les enjeux hydrologique et d'eau potable de l'emplacement du tracé, l'impact:

- est **important** car touche directement un enjeu de santé publique,
- pourrait être **irréversible** - diminution permanente du niveau d'eau / contamination de la nappe,
- pourrait **s'étendre sur des rayons de plus de 1 km**,
- pourrait être de **longue durée**.

Les citoyens des trois communautés affectées, les victimes collatérales du projet de la VC, les membres de la CVC **ont droit à la préservation de leurs acquis comme l'accès essentiel à une eau de qualité et en quantité suffisante pour leurs besoins**.

L'OTC doit reconnaître que les conditions hydrogéologiques liées à l'emplacement choisi pour la ligne de chemin de fer sont atypiques et non convenables pour la présence d'une infrastructure ferroviaire permanente. Le niveau d'incertitude non maîtrisé, confirmé par les promoteurs, est incompatible avec une décision favorable de l'OTC surtout que l'enjeu touche directement la santé et la sécurité des citoyens et du transport ferroviaire.

L'OTC doit reconnaître que le plan de surveillance des puits ne protège pas l'eau potable des citoyens; il documente plutôt l'échec après coup, en faisant des résidents les mécanismes de détection - ce qui est irresponsable et négligent.

L'OTC doit reconnaître que la demande est incomplète car le plan de surveillance d'eau n'est pas finalisé et n'est pas « assurable ».

L'OTC doit reconnaître que des experts en quantification de risques, indépendants du projet, refuse d'offrir une couverture d'assurance à la municipalité de Frontenac comme « surveillant » du plan de surveillance. Ce refus confirme l'existence d'un risque géotechnique et hydrologique résiduel confirmé et important et démontre que le risque n'est pas assurable dans le cadre proposé.

L'OTC doit reconnaître que la demande est incomplète car elle n'inclut aucune justification concernant les travaux et l'emplacement de la structure ferroviaire dans une zone de captage d'eau protégée par arrêté ministériel :

Afin de compléter la demande, l'OTC doit exiger de recevoir :

- toute la documentation entourant la mise en place de l'arrêté ministériel en 2004 puis révisé en 2006 (AM 2006-040),
- toutes les études effectuées par la firme LNA pour appuyer la demande de la VLM d'obtenir une protection pour la zone de captage d'eau,
- toutes les autorisations du ministère de l'Environnement du Québec concernant les travaux invasifs qui seront effectués dans la zone protégée, comme le dynamitage, l'excavation profonde, le dénoyage extrême. Rappelons que les travaux impliquent l'excavation de quatre tranchées majeures sur 3.5 km du tracé (30 % du tracé total) à des profondeurs de 8 m à 23 m,
- toutes les autorisations du ministère de l'Environnement du Québec acceptant le rabattement permanent de la nappe phréatique et le pompage de millions de litre d'eau par jour à perpétuité,
- toutes les autorisations du ministère de l'Environnement du Québec permettant le passage de la voie ferrée dans et sous la nappe phréatique, dans la zone protégée - dont le but de l'arrêté est **d'assurer le bien-être de la population.**

L'OCT doit s'assurer que :

- le ministère de l'Environnement du Québec a reçu toute l'information nécessaire avant de donner ses approbations, incluant le rapport Englobe (2022),
- le Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection du Québec (qui est plus restrictif que la loi sur les Mines) est également respecté,
- toutes les lois et réglementations québécoises en vigueur sont respectées.

### 3. ENVIRONNEMENT

#### 3.1 Impact démesurée sur les milieux humides :

Extrait de la demande de CPKC :

« En 2015, la Ville de Lac-Mégantic a mandaté AECOM, une firme de génie-conseil spécialisée en infrastructures, pour réaliser une étude de faisabilité sur la relocalisation du corridor ferroviaire, laquelle est jointe aux présentes à titre d'Annexe 1-4 – Études de choix du tracé. Le Rapport BAPE 2017 ainsi que la décision de la CPTAQ ont conclu que, parmi les cinq options identifiées et analysées par AECOM, comme il est précisé plus en détail à la section III des présentes, **le tracé proposé représentait l'option de contournement ferroviaire la plus avantageuse, compte tenu de ses bénéfices environnementaux, sociaux et économiques, et de son impact moindre sur les terres agricoles** ».

Selon AECOM, le tracé choisi offre des bénéfices environnementaux. AECOM affirme même, dans son tableau multicritère, que la VC sera plus avantageuse sur le plan environnemental que maintenir la voie actuelle. Ce sont des affirmations surprenantes.

L'emplacement de la ligne de chemin de fer et son analyse d'impact environnemental (EEE) indique :

- la nécessité de traverser 21 cours d'eau,
- une destruction d'une proportion exceptionnellement élevée de milieux humides,
- des variations inexplicables, d'une étude à l'autre, dans les superficies de milieux humides affectés,
- le déplacement d'un cours d'eau (sur une distance de plus de 500 m et en amont d'une tranchée importante), en contradiction avec les principes d'évitement prévus en droit environnemental.

Les mesures proposées pour « mitiger » ces impacts sont insuffisantes et se limitent essentiellement à de la surveillance « post-destruction » et à de la compensation financière sans restauration fonctionnelle.

L'affirmation du rapport AECOM, présenté dans la demande, que le tracé retenu offre des « bénéfices environnementaux » est une aberration. Devant de telles affirmations et un manque de rigueur dans l'évaluation environnementale, la municipalité de Frontenac, le SPFSQ, la Fédération de l'UPA-Estrie, l'OBNL Eau Secours, le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie et la CVC ont co-signé et transmis une lettre au ministre de l'Environnement, Steven Guilbault, le 6 mars 2023 (révision le 1er juin 2023) demandant que le projet de VC du centre-ville de Lac-Mégantic soit **désigné comme projet proposé en vertu de la Loi sur l'évaluation d'impact (« LEI ») – ceci afin qu'une étude environnementale indépendante et rigoureuse soit effectuée** (Annexe 7)

La demande a été refusée pour les raisons suivantes :

- l'expropriation des terres était déjà initiée
- une autorité fédérale (soit TC) était déjà impliquée dans l'évaluation environnementale.

### **3.2 Variabilité importante des superficies détruites**

Le dossier confirme la destruction permanente d'environ **33 hectares** de milieux humides **dans l'emprise seulement**; avec des pertes additionnelles non quantifiées dans les milieux adjacents et des impacts à long terme inconnus sur les écosystèmes dépendants des eaux souterraines.

Or, depuis 2019, on retrouve des variabilités importantes dans la superficie des milieux humides affectés par l'emplacement de la ligne proposé qui soulèvent des questions sur la rigueur et la crédibilité des analyses :

- **43,3 hectares détruits** (AECOM 2018 et BAPE 2019)
- **54,2 hectares détruits** (AECOM 2020)
- **66 hectares détruits en permanence** avec **41 autres hectares à risque** (Golder 2021)
- **110 hectares détruits en permanence** (MRC - PRMHH 2023)
- **33 hectares détruits dans l'emprise seulement** (CIMA+ 2025)

Évaluer adéquatement la perte des milieux humides sur un petit territoire ne devrait pas être un exercice complexe ; certainement moins complexe que de construire la VC. Ignorer les milieux humides adjacents à l'emprise (Cima+ 2025), qui seront définitivement affectés compte tenu des travaux d'excavation prévus, est une grave omission qui mine la crédibilité de l'analyse et sous-estime volontairement l'impact environnemental. Les changements apparents de méthodologie, « en cours de route », minent la confiance dans les conclusions.

Quand on émet une hypothèse, qu'on vérifie cette hypothèse en faisant des études rigoureuses selon une méthodologie prédéfinie, et qu'on répète ces études dans le temps, on s'attend à obtenir des résultats semblables d'une étude à l'autre. Être en mesure de reproduire les résultats est un principe scientifique reconnu qui permet de valider l'intégrité et la robustesse des données.

Dans la demande, le nombre de milieux humides détruits ainsi que le nombre de litre d'eau « à évacuer » par jour, changent significativement d'une étude à l'autre, sans explications crédibles. La perception de l'extérieur est qu'on change la méthodologie afin d'obtenir des résultats « plus acceptables » qui permettent de conclure que l'impact environnemental du projet est « non important ».

Il est reconnu que la crédibilité des résultats obtenus par modélisation dépend beaucoup du modèle et des « directives » qui sont données au modèle. Où se trouve la justification scientifique qui a mené à un changement dans la modélisation d'Englobe en 2024, et à une révision à la baisse des volumes d'eau à évacuer lors du dénoyage ? Aucune explication n'est fournie dans la demande.

Le manque de reproductibilité des résultats soulève des questions. L'OTC doit prendre les actions qui s'imposent afin de valider les approches utilisées et l'intégrité des données sur lesquelles sa décision repose.

### **3.4 Proportionnalité déraisonnable des impacts environnementaux**

Malgré la variabilité, on peut affirmer que la destruction environnementale avec le tracé proposé est démesurée pour un projet qui implique **148 hectares de terrain** (guide de discussion de TC 2022).

#### **Comparaison avec Northvolt**

- Projet Northvolt : terrain industriel de **172 hectares**
- Destruction permanente autorisée : **13,8 hectares** de milieux humides
- Soit **8 %** du terrain total
- Comparativement à **≈ 50 %** avec la VC (incluant l'ajout estimé des milieux humides adjacents à l'emprise)

### **3.5 Critique des mesures d'atténuation proposées**

Rappelons que le 13 décembre 2022 (LET-R-54-2022) et encore le 9 février 2023 (LET-R-4-2023), l'OTC a demandé aux promoteurs d'expliquer comment ils pouvaient « **arriver à la conclusion dans l'EEE qu'il n'y aura pas d'effets environnementaux importants** » avec le projet de la VC.

Or, la conclusion des promoteurs dans la demande finalisée de 2025 demeure la même : les promoteurs qualifient toujours les impacts environnementaux comme étant « non importants ».

La solution avancée est de surveiller les milieux humides adjacents après la construction et de fournir une compensation financière (5 M\$). Cette attitude est inacceptable dans un contexte de crise climatique.

Détruire un milieu humide prend quelques heures; restaurer un milieu fonctionnel prend des décennies.

Faut-il rappeler que l'importance des milieux humides dépasse largement la simple protection de la biodiversité. Les milieux humides (marais, marécages, tourbières, étangs) remplissent quatre fonctions majeures **pour la sécurité et la santé humaine**.

Elles agissent comme éponges naturelles prévenant entre autres les inondations. La municipalité de Frontenac, dans son mémoire, illustre les risques accrus d'inondations majeurs sur son territoire suite à la destruction des milieux humides dans les « collines ». Ce risque nouveau pour la municipalité de Frontenac et pour ses résidents ne semble pas avoir été adéquatement évalué par les promoteurs. Des experts en gestion de risques des sinistres doivent être interpellés afin de faire une évaluation de risque complète, pour la municipalité ainsi que pour les résidences qui se retrouveront maintenant « à haut risque » de subir de graves inondations. Aujourd'hui ces résidents ne sont pas à « haut risque » alors que la destruction des milieux humides liés directement à l'emplacement de la VC en « hauteur » va changer leur situation à leur insu. Ils sont donc d'autres victimes collatérales de la VC qui pourraient subir des pertes financières importantes à l'avenir.

Deuxièmement, les milieux humides agissent comme filtres naturels pour l'eau potable. Non seulement on détruira la barrière qui protège notre eau souterraine, on détruira les milieux humides qui purifient l'eau en filtrant les sédiments, les métaux lourds et les polluants avant qu'elle n'atteigne les rivières et nos puits.

Troisièmement, les milieux humides (notamment les tourbières) stockent d'immenses quantités de carbone. En détruisant les milieux humides ce carbone est relâché dans l'atmosphère aggravant le réchauffement climatique. Est-ce que les Promoteurs ont évalué la quantité de carbone qui sera relâché pour cet unique Projet de VC ?

Quatrièmement, les milieux humides abritent plus du tiers des espèces menacées au Québec.

En ce qui concerne la compensation financière comme « remède » à ces conséquences, bien qu'elle soit une obligation légale au Québec depuis 2017, elle est largement critiquée

par les experts comme devant être une solution de dernier recours car elle échoue à remplacer ce qui a été perdu. En effet, au Québec la loi suit la séquence « **éviter, minimiser, compenser** ». La compensation ne devrait arriver que **si le projet ne peut absolument pas être fait ailleurs, ce qui n'est pas le cas avec le projet de la VC.**

Tout projet d'infrastructure majeur aura un impact environnemental négatif ; il faut regarder si la proportionnalité des impacts est acceptable. En ce qui concerne la VC, un choix d'emplacement différent, comme la *Demi-Voie* proposée par la municipalité de Frontenac, l'UPA-Estrie et le SPFSQ, **permettrait de rencontrer plusieurs objectifs du projet tout en minimisant la destruction environnementale et l'impact sur l'eau potable** (voir section 8). Il est donc faux d'affirmer que l'emplacement proposé est convenable quand on considère que l'impact environnemental est, non seulement majeur et irréversible, mais est aussi évitable.

En plus des milieux humides détruits, rappelons que le projet de VC inclut la nécessité de déplacer un cours d'eau, dans le secteur de Frontenac, ce qui va à l'encontre de la Loi qui interdit de modifier, de canaliser, de creuser ou de remblayer un cours d'eau. Toute intervention sur un cours d'eau nécessite une autorisation du gouvernement provincial. Comme le déplacement d'un cours d'eau est une intervention lourde de conséquences, et qu'elle contrevient directement au principe d'évitement cité précédemment, ces demandes doivent être soumises à un examen environnemental très rigoureux.

Non seulement l'OTC ne peut pas accepter la conclusion des promoteurs que les enjeux environnementaux résiduels, liés à l'emplacement de la ligne, sont « non importants », mais elle doit également reconnaître que les impacts environnementaux **sont évitables considérant la présence d'alternatives.**

### **3.6 Les nouvelles données justifient la tenue d'un nouveau BAPE**

En 2024, une pétition de 2,015 signatures a été soumise à l'Assemblée nationale, avec l'appui de Québec Solidaire, afin de demander formellement la tenue d'un nouveau BAPE dans le dossier de la VC compte tenu des nouvelles données disponibles depuis 2020. La demande a été rejetée par le gouvernement du Québec car « c'est un projet fédéral ». Le libellé de la pétition, qui résume l'évolution des évidences depuis le dernier BAPE (2019), se trouve à l'Annexe 8

En résumé, le BAPE 2019 n'a pu prendre en compte :

- les conclusions alarmantes des études géotechniques et hydrogéologiques rendues publiques après cette date ;

- les données sur l'inacceptabilité sociale massivement documentée (trois sondages scientifiques, un référendum municipal (92.5% contre le projet), 2 des 3 municipalités concernées qui s'opposent ;
- l'existence des arrêtés ministériels mentionnés plus haut, pourtant bien en place et bien connue des parties prenantes du projet de la VC, lors des BAPE (2017 et 2019) ;
- l'existence de possibles conflits d'intérêts et de pressions politiques

Il est difficile de comprendre pourquoi le gouvernement du Québec refuse à des citoyens mieux informés et en pleine possession de nouveaux faits objectivement préoccupants de s'exprimer. L'explication plausible est que la tenue d'un BAPE aujourd'hui, avec toutes les données disponibles, incluant la non-acceptabilité sociale dûment documentée et l'impact sérieux sur l'eau potable, résulterait en un refus ferme.

L'OTC ne peut pas accepter la conclusion selon laquelle les enjeux environnementaux sont « non importants ». Comme démontré précédemment, les impacts sont majeurs, sont irréversibles, sont fortement disproportionnés en lien avec l'objectif de construction d'une voie ferré unique, et sont évitables car des alternatives existent.

Une gestion environnementale réactive est incompatible avec les normes fédérales de précaution. Les mesures d'atténuation sont largement insuffisantes.

L'OTC doit considérer le haut niveau de variabilité des résultats, d'une étude à l'autre, sur la superficie de milieux humides détruite et sur le volume d'eau expulsé lors du rabattement de la nappe phréatique, et prendre les actions qui s'imposent afin d'avoir l'heure juste.

### **3.7 Autres impacts environnementaux - bruit, vibrations et santé psychologique**

L'EEE a aussi évalué les impacts de la construction et de l'opération de la VC proposée, et a documenté les risques liés au bruit et aux vibrations, ainsi que les risques à la santé psychologique.

Les documents dans la demande confirment des dépassements de normes :

- des niveaux de bruit excédant les seuils de « forte gêne » de Santé Canada;
- des vibrations de dynamitage proches des limites de dommages structuraux;
- une circulation soutenue de camions et des activités industrielles;
- une construction prolongée imposant un stress chronique aux résidents.

L'étude d'impact environnemental (EEE vol.1, tableau 6-18 et tableau 6-29) conclut que la VC aura un impact « important » et « positif » sur la santé psychologique de nombreux résidents, à cause d'un sentiment accru de sécurité, alors que l'impact « négatif » pour ceux qui seront près de la nouvelle voie est considéré comme « non important ».

La CVC remet fortement en question cette conclusion :

**1. Conclusion subjective et non démontrée**

- Aucun paramètre mesurable de santé psychologique n'est présenté.
- Aucun fondement scientifique n'est fourni pour justifier un « impact positif important ».

**2. Absence d'analyse des impacts négatifs réels**

- Le bruit, les vibrations, les travaux lourds, la circulation de camions et les dynamitages sont minimisés.
- Les impacts psychologiques sur les citoyens directement exposés (près ou loin de la voie) ne sont pas évalués de manière rigoureuse.

**3. Omission des risques liés à l'eau potable**

- Les inquiétudes liées à la contamination ou à la perte d'eau potable, qui sont des sources majeures d'anxiété, ne sont pas intégrées à l'analyse psychologique.

**4. Omission des impacts sur les citoyens ayant vécu la tragédie de 2013**

- Plusieurs citoyens affectés par le tracé ont perdu des proches en 2013.
- Le bruit, les vibrations et les travaux lourds peuvent réactiver des traumatismes.
- Les citoyens expropriés à cause du projet de la VC, et qui ont perdu des proches en 2013, subissent depuis des années, et pourraient subir avec l'avancement du projet, une détérioration psychologique amplifiée comparativement à d'autres citoyens ce qui n'a pas été considéré.

Il faut aussi tenir compte du contexte social difficile, des tensions et des inquiétudes de nombreux citoyens :

- des citoyens de Frontenac ayant déjà vécu des épisodes de contamination d'eau, de boue dans les baignoires, de bris d'électroménagers par le passé;
- des inquiétudes profondes exprimées lors des rencontres publiques;
- un climat social tendu où certains citoyens se sentent intimidés ou poussés au silence.

Ces éléments amplifient les impacts psychologiques au-delà du bruit et des vibrations.

Lors du BAPE 2017, une promesse a été faite pour soulager les inquiétudes des citoyens. Marie-Claude Arguin, ex-DG de la VLM, a déclaré devant le BAPE (29 mai 2017) :

*« qu'il y aurait « toutes sortes de **compensations monétaires** qui seraient entamées **allant jusqu'à la possibilité de relocalisation** » pour les citoyens impactés involontairement par la VC .*

Cette promesse n'a pas été tenue. L'absence de mesures concrètes de protection ou de relocalisation non seulement augmente le stress mais contribue à la perception d'injustice.

En résumé, les impacts liés au bruit, aux vibrations et aux travaux :

- sont confirmés comme dépassant les seuils acceptables;
- sont sous-estimés dans la demande;
- ont des effets psychologiques réels, documentés et prévisibles;
- contribuent à la détérioration du bien-être des citoyens;
- aggravent les traumatismes existants;
- contredisent les affirmations de « reconstruction sociale ».

Tous ces impacts contredisent les affirmations de mitigation des traumatismes ou de bien-être communautaire que le projet de la VC est sensé régler.

## **4. STABILITÉ GÉOTECHNIQUE ET PERFORMANCE DU DRAINAGE**

Les études géotechniques déposées démontrent que le risque géotechnique associé à la VC proposée est réel, complexe et fortement variable selon les secteurs, et qu'il constitue un élément structurant de l'acceptabilité du projet au sens de l'article 98.

La CVC désire documenter que le rapport géotechnique, finalisé en 2022, n'a jamais été partagé avant le 12 novembre 2025 et n'a jamais fait l'objet de consultations publiques. Lors des négociations de gré-à-gré (2021-2023), les propriétaires et leur avocat ont fait des demandes répétées à SPAC et TC pour obtenir les données géotechniques afin de faire des contre-expertises permises par la loi. L'information était disponible mais n'a jamais été partagée malgré les demandes multiples. Citant que les négociations de gré-à-gré « n'avancait pas », le ministre des Transports Alghabra a demandé à la ministre de SPAC d'enclencher le processus d'expropriation en 2023. Une dizaine de propriétaires expropriés ont contesté l'expropriation (demande de contrôle judiciaire) - toujours sans avoir l'accès aux données géotechniques.

### **4.1 Conception conditionnelle et marges limitées**

La documentation d'Englobe met en évidence des conditions géotechniques défavorables et hétérogènes, notamment :

- une profondeur du roc variant de moins de 1 m à plus de 80 m;
- la présence de sols meubles, compressibles et d'argiles sensibles;
- des conditions propices au tassement, au fluage ('slope creep') et à la perte de capacité portante;
- des apports importants d'eau souterraine dans les excavations profondes;
- des marges de stabilité qualifiées de marginales;
- des conditions de stabilité temporaire s'approchant des seuils de rupture;
- une dépendance critique à un contrôle continu et précis des eaux souterraines;
- des hypothèses de fondation de pont non validées par des essais directs;
- un roc fracturé présentant une 'Rock Quality Designation' (RQD) variable et incohérente.

La conception n'est pas intrinsèquement stable. Sa sécurité repose sur la validité permanente de multiples hypothèses techniques, ce qui confère au projet un caractère

conditionnel incompatible avec une démonstration robuste de sécurité au stade de l'autorisation.

#### **4.2 Dépendance élevée au système de drainage**

Les études hydrologiques indiquent que la stabilité de la plateforme ferroviaire dépend d'un système de drainage complexe devant :

- intercepter à la fois les eaux ferroviaires et les bassins versants en amont;
- gérer des vitesses d'écoulement nécessitant des revêtements anti-érosion et un entretien soutenu;
- prévenir la saturation du sous-ballast en cas de débordement ou de défaillance;
- fonctionner dans un contexte de variabilité saisonnière et climatique insuffisamment modélisée.

La stabilité de la voie ferrée dépend d'une performance de drainage continue, à long terme, opérant près de ses limites fonctionnelles. Le drainage ne constitue pas un élément accessoire, mais bien un système de sécurité essentiel, dont la défaillance compromettrait directement la sécurité ferroviaire.

#### **4.3 Synthèse hydrogéotechnique – une dépendance critique**

Les analyses démontrent que :

- les facteurs de sécurité (FS) chutent à environ 1,27–1,30 aux niveaux naturels de la nappe;
- des facteurs jugés acceptables ( $\geq 1,5$ ) ne sont atteints qu'au moyen d'un rabattement de 10 à 20 m;
- les débits de pompage requis atteignent 3 450 à 5 500 m<sup>3</sup>/jour sur certains segments (eg. au chaînage 23+293–24+320);
- le rayon d'influence du rabattement s'étend jusqu'à environ 1,2 km (ou plus).

Les risques identifiés incluent notamment : pressions artésiennes, sols compressibles, colmatage par l'ocre de fer, formations fracturées et hétérogènes, ainsi que des événements de précipitations extrêmes.

Comme le souligne Englobe :

*« Même si les éléments situés à proximité de l'excavation présentent un risque accru d'être affectés par les activités de rabattement, d'autres variables telles que la connectivité hydraulique entre les éléments et l'hétérogénéité des matériaux n'ont pas été intégrées à l'évaluation. »*

La stabilité géotechnique est directement dépendante d'un rabattement massif et permanent de la nappe phréatique. Cette dépendance présente un risque systémique, dont la gestion repose sur des mécanismes actifs et continus plutôt que sur une stabilité intrinsèque.

#### **4.4 Travaux en nappe phréatique et risque systémique**

Comme mentionné précédemment, le projet de VC proposé prévoit :

- quatre tranchées majeures totalisant environ 3,5 km – dont 3 tranchées profondes à l'est de la rivière Chaudière;
- des profondeurs variant de 8 à 23 m;
- des excavations directement dans la nappe phréatique, principalement à l'est de la rivière Chaudière.

Ces travaux modifient les pressions interstitielles, augmentent les risques de déstabilisation des talus et nécessitent un rabattement permanent pour maintenir la stabilité.

La stabilité de la voie dépend ainsi d'un ensemble de mesures techniques devant fonctionner sans interruption et sans défaillance, ce qui est difficilement conciliable avec les principes de prudence applicables en ingénierie ferroviaire.

#### **4.5 Risques cumulés et impacts hydrauliques**

La destruction de milieux humides, combinée aux tranchées profondes, au rabattement massif et à la modification des écoulements naturels, accroît les risques d'érosion, de surcharge des fossés, de saturation du sous-ballast et d'inondations en aval, notamment à Frontenac. Ces effets cumulatifs n'ont pas été adéquatement modélisés.

#### **4.6 Secteur du pont Wolfe–Chaudière–Villeneuve**

Dans ce secteur on retrouve:

- les structures les plus imposantes du projet;
- les fondations les plus profondes (roc estimé à 90–120 m);
- un niveau d’incertitude hydro-géotechnique élevé.

Cet endroit avec ses caractéristiques géotechniques – et où sera construit le pont ferroviaire de 450 m de long et 30 m de haut - constitue **un point de défaillance évident** dans le profil de risque du corridor.

Les études démontrent que la sécurité et la performance à long terme de la VC demeurent conditionnelles à des paramètres non mesurés directement, un régime hydrogéologique conforme aux hypothèses, une exécution sans écart et des mécanismes de suivi postérieurs à l’autorisation.

Les études géotechniques établissent que :

- les risques géotechniques sont réels, reconnus et significatifs;
- ces risques ne sont ni pleinement caractérisés ni adéquatement maîtrisés;
- leur gestion repose excessivement sur des hypothèses, des mesures correctrices postérieures et une exécution parfaite des travaux.

Dans ces circonstances, les travaux projetés ne satisfont pas aux exigences de l’article 98 de la Loi sur les transports au Canada, faute d’une démonstration suffisante de stabilité intrinsèque, de résilience et de sécurité à long terme. Compte tenu des évidences géotechniques, l’OTC doit répondre à une question fondamentale avant de rendre sa décision : est-ce que la structure ferroviaire peut être construite de façon sécuritaire pour soutenir la circulation ferroviaire prévue sur une voie principale ?

## 5. ACCEPTABILITÉ SOCIALE, SANTÉ COMMUNAUTAIRE ET INTÉRÊTS DES COLLECTIVITÉS

Extrait de la demande de CPKC :

« Le but du Projet, tel qu'il est énoncé par le gouvernement du Canada, est de « favoriser le bien-être collectif de la communauté de Lac-Mégantic »<sup>1</sup> et « d'aider la communauté de Lac-Mégantic à aller de l'avant et à atténuer les effets traumatiques associés à l'accident ».

### 5.1 Un climat social difficile et non appropriée à une réelle reconstruction sociale

On peut être en faveur de « sortir le train du centre-ville » et s'opposer au tracé proposé. Or, une relecture des commentaires lors des BAPE (2017 et 2019), ainsi qu'une revue médiatique (Annexe 9) démontre que :

- le choix de l'emplacement de la ligne **divise** la population depuis des années;
- un projet aussi controversé ne peut pas favoriser la paix sociale;
- la demande ne fournit aucun argument tangible démontrant que l'emplacement aidera la communauté – elle ne fournit aucune stratégie de rétablissement post-catastrophe ou n'offre aucune preuve médicale objective du bienfait du projet de la VC avec le tracé choisi.

Pour illustrer le climat difficile entourant le Projet de la VC, monsieur Rémi Tremblay, ex-éditeur en chef de L'Echo de Frontenac, écrivait ceci dans son éditorial du 26 août 2024 - faisant référence aux pressions reçues de « faire taire les opposants » au tracé (<https://echodefrontenac.com/2024-08-26/opinion-ou-sollicitation-8686>):

*« ....la plus grande décence commande **le respect de simples citoyens qui lèvent des drapeaux rouges** envers le projet. Pas qu'ils sont contre le projet mais contre le tracé proposé. **Leur demander de se taire ou demander au média local d'imposer le silence et de les faire taire, j'avoue que j'en suis bien incapable** »*

Ce témoignage illustre un climat malsain, une tentative de marginaliser les opposants et une dynamique incompatible avec une « reconstruction sociale.

Également, l'article de Liette Gilbert, PhD - Professeur à l'Université York - illustre les discours et stratégies utilisés qui vont à l'encontre des principes de rétablissement social reconnus. L'article publié en 2018 parle de la décision contestée de détruire les multiples bâtiments du centre-ville non détruits en 2013. Seul le résumé est disponible en français :

**'The crisis after the crisis : neoliberalized discourses of urgency, risk and resilience in the reconstruction of Lac-Mégantic'.**

(<https://www.erudit.org/en/journals/rgd/2018-v48-rgd03744/1047376ar/>)

« Cet article examine comment les discours d'urgence, de risque et de résilience ont été mobilisés dans la phase de reconstruction de Lac-Mégantic à la suite du violent déraillement de train en juillet 2013. Ces pratiques discursives sont essentielles pour rendre l'environnement bâti existant obsolète et ainsi permettre son réaménagement et sa reconstruction par expropriation et démolition. **Les discours manipulateurs déployés à Lac-Mégantic utilisent l'urgence pour justifier une législation permettant l'appropriation et la démolition**, tout en demandant à la population locale de participer à la réinvention de leur ville. **La mobilisation d'une logique de risque et d'insécurité publique autour de la décontamination a servi d'alibi pour démolir ce qui restait du centre-ville afin d'attirer de nouveaux investissements immobiliers.** Finalement, le discours de résilience autour de la notion de « se relever ou d'aller plus loin » a voulu **inciter l'acceptation et le soutien des efforts de reconstruction et ce faisant, il a servi à discréditer la contestation.** Pour plusieurs résidants, **le processus de reconstruction est vécu comme une seconde crise après celle de juillet 2013 ».**

Les mêmes discours et stratégies semblent se répéter avec le projet de la VC - quelques extraits pertinents à la VC (en anglais seulement):

*'...they had to witness the unwarranted further destruction of their city and everyday lives. For many residents, **the worse tragedy was not the derailed train of July 6, 2013 but what came after, fueled and locomoted by the interests of money, power and political prestige'***

*'**Under the logics of urgency, risk and resilience, some citizens have felt manipulated by discourses attempting to reassure them about decisions that do not reflect their beliefs or best interest'***

*'Manipulation is not only about power, but too often about the abuse of power and authority through deployment of **discourses aimed at making people believe that plans and actions are being taken in their best interests or to protect them'***

*'It was also **about emotionalizing resilience in a way to discredit contestation and instill acceptance and support....'***

Plusieurs de ces éléments sont repris par Dr. Lucie Viau, Psychiatre qui prévient qu'un effet contraire au rétablissement social souhaité pourrait se produire avec la VC proposée. Les

détails se trouvent à l'Annexe 10 et dans le mémoire de Dr. Viau soumis à l'OTC en janvier 2026 :

*« Le rétablissement populationnel après une catastrophe repose plutôt sur :*

*· La participation significative des citoyens, au point où ils pourront influencer les choix de remodellement de leur milieu de vie.*

*· La recherche d'une solution qui **préservait le plus possible la population de perturbations supplémentaires du milieu de vie** »*

....

*« Force est de constater qu'en contexte post-traumatique, fut imposé un projet structurant, sans consentement éclairé, ce qui constitue un facteur reconnu : de **nuisance à la résilience**. Cela donc en contradiction totale à ce qui constitue l'ingrédient principal propre à développer le rétablissement populationnel ».*

....

*« **Le projet de voie de contournement, dans sa forme actuelle, défavorise le rétablissement ainsi que la résilience populationnelle** ».*

Finalement, le rapport de l'INSPQ (2025) constitue un élément de preuve pertinent en ce qu'il documente certaines perceptions et préoccupations psychosociales exprimées par des répondants en lien avec le transport ferroviaire. Il contribue ainsi à contextualiser le débat social entourant le projet de VC. Toutefois, comme expliqué à l'Annexe 14, sa portée demeure limitée en raison de contraintes méthodologiques reconnues par les auteurs eux-mêmes.

## **5.2 Multiples données objectives démontrent la non-acceptabilité social du tracé proposé**

*Extrait de la demande de CPKC :*

*« Les Municipalités de Nantes et de Frontenac ont toutes deux retiré leur appui au Projet en raison de préoccupations environnementales concernant l'eau potable et les milieux humides, ainsi que de leur opinion selon laquelle il y a un manque d'acceptabilité sociale. TC estime que les mesures d'atténuation définies pour le Projet répondent aux préoccupations soulevées par ces deux municipalités »*

Le manque d'acceptabilité sociale du tracé proposé n'est pas une opinion, elle est démontrée objectivement par plusieurs données. C'est plutôt l'acceptabilité social du tracé proposé qui est une opinion dépourvue de preuves. Également, les municipalités de

Nantes et Frontenac sont toujours opposés au tracé proposé et ils reconnaissent que les mesures d'atténuation sont largement insuffisantes. Dans son mémoire à l'OTC du 15 janvier 2026, la municipalité de Frontenac affirme ceci :

*« La municipalité de Frontenac ne peut, de façon responsable, accepter de prendre en charge le plan de surveillance ni consentir à **exposer ses citoyens et ses finances à des pertes prévisibles. Cette position est conforme à notre devoir de protéger la population, l'eau potable et l'intérêt public** »*

Concernant les évidences objectives de non-acceptabilité sociale, la demande de CPKC omet :

- les **1012 lettres d'opposition au tracé** envoyées à Justin Trudeau (2022);
- les **1500 lettres d'opposition** aux expropriations (2023);
- les **2015 signatures** demandant un nouveau BAPE (2024);
- les résultats des **3 sondages téléphoniques scientifiques** (2022) :
  - Frontenac : **90,3 % contre le trace proposé**
  - Nantes : **88,5 % contre le trace proposé**
  - VLM : **70,5 % contre le trace proposé**
- l'opposition persistante des municipalités de Nantes et Frontenac.

Les sondages téléphoniques scientifiquement validés, avec sélection des répondants de façon aléatoire – et donc représentatif de la population en générale - ont porté spécifiquement sur l'acceptabilité du choix de tracé. La méthodologie ainsi que les validations et les analyses de sensibilité effectuées par un biostatisticien indépendant, Shawn Davison, PhD, sont inclus à l'Annexe 11. Ces documents ont été présentés et partagés aux 3 conseils municipaux, et les documents ont également été partagés avec TC, l'OTC et TRAN. La moyenne pondérée des 3 sondages téléphoniques démontre que 77% de la population locale s'oppose au tracé proposé.

En 2023, les citoyens de Frontenac se sont exprimés lors du référendum municipal avec un vote de **92.5% contre le tracé proposé**, confirmant ainsi le résultat du sondage téléphonique de 2022 (90,3% +/- 5% d'erreur). La participation citoyenne au référendum démocratiquement tenu a été largement supérieure à la participation citoyenne observée lors de l'élection municipale récente de la ville de Montréal.

<https://municipalitefrontenac.qc.ca/referendum-du-19-fevrier-2023/>

Les citoyens à l'Est de la rivière Chaudière, incluant Frontenac, sont disproportionnellement affectés négativement par l'emplacement de la ligne proposé compte tenu des enjeux hydrogéologiques, des puits à risques, des excavations profondes, de la destruction importantes des milieux humides et des terres enclavées par des tranchées profondes.

### **5.3 Aucune couverture d'assurance possible pour l'utilisation des traverses privées**

Concernant les terres enclavées, les résidents affectés par une traverse privée n'ont reçu aucun détail concernant la mise-en-place des traverses, incluant les accès durant la phase de construction. Également, aucun propriétaire n'est « assurable » pour l'utilisation des traverses privées malgré les efforts déployés depuis 4 ans pour répondre à cet enjeu. L'OTC doit exiger **une confirmation d'assurance pour tous les propriétaires affectés par les terres enclavées avant de rendre sa décision**, et non pas comme condition post-approbation car cette condition ne sera jamais remplie. L'OTC doit protéger les droits des propriétaires car selon la loi, tout résident établi avant la voie ferrée doit obligatoirement avoir un accès avec un passage raisonnable pour ses besoins.

L'OTC doit reconnaître la non-acceptabilité sociale dûment documentée, liée à l'emplacement du tracé ferroviaire.

L'OTC doit reconnaître les craintes légitimes des citoyens, incluant ceux se trouvant à l'est de la rivière Chaudière et à Frontenac qui sont disproportionnellement affectés négativement pas le tracé proposé.

Compte tenu du résultat du référendum de Frontenac, L'OTC doit refuser que toute portion de la ligne passe sur le territoire de Frontenac surtout qu'on peut « sortir le train du centre-ville » sans passer à Frontenac. Ignorer l'opposition ferme des citoyens de Frontenac serait anti-démocratique et serait incompatible avec l'obligation de l'OTC de considérer les intérêts des collectivités

### **5.4 Intérêts des collectivités**

*Extrait de la demande de CPKC :*

*« Les effets potentiels de la phase de construction sur les aspects socioéconomiques sont positifs ».*  
*« L'emplacement de la ligne de chemin de fer est raisonnable, compte tenu des intérêts des localités ».*

Contrairement à ce qu'on affirme dans la demande, on constate plutôt que :

- L'emplacement n'offre **aucun avantage** pour Nantes et Frontenac; que de nouveaux problèmes et risques non mitigés,
- Il crée des **désavantages économiques** (ex. : impossibilité de développement résidentiel à Nantes; risques d'inondations accrus à Frontenac),
- Il crée des **risques majeurs** à l'eau potable, les inondations, la sécurité ferroviaire, la fragmentation des terres,
- Les bénéfices sont concentrés au développement économique du centre-ville de Lac-Mégantic **au détriment** des deux autres municipalités.

Les données démontrent :

- une opposition massive, constante et documentée au tracé choisi dans les trois municipalités,
- des impacts négatifs disproportionnés surtout à l'est de la rivière Chaudière et à Frontenac,
- une absence de bénéfices (économique ou autres) pour les municipalités de Nantes et Frontenac,
- un climat social tendu et conflictuel qui perdure,
- des impacts psychologiques non évalués,
- des omissions importantes dans la demande concernant les preuves objectives de non-acceptabilité social.

L'OTC doit reconnaître que l'emplacement proposé ne satisfait pas au critère de raisonnable de l'article 98, compte tenu des intérêts des collectivités touchées.

## 6. NATURE RÉELLE DU PROJET ET QUALIFICATION « MAINLINE » vs CLASSE 3

### 6.1 Obligation d'apprécier la réalité fonctionnelle du projet

L'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada* impose à l'OTC d'évaluer si l'emplacement proposé est raisonnable. Cette appréciation doit porter sur la **réalité fonctionnelle du projet**, et non sur sa qualification formelle ou déclaratoire. L'analyse doit s'appuyer sur la substance des opérations envisagées, indépendamment de la manière dont le projet est présenté par le promoteur (OTC, décision no 114-R-2013, *Canadian Pacific Railway Company*).

### 6.2 Le paradoxe de la voie principale/ « Mainline » exploitée selon des standards de classe 3

Le promoteur soutient que la VC proposée serait exploitée comme une infrastructure de **classe 3**, ce qui serait présentée comme un gage de sécurité en raison de vitesses théoriquement limitées. Cette position ne résiste toutefois pas à une analyse fonctionnelle du risque.

D'une part, les convois visés demeurent ceux d'un transporteur de **classe 1**, avec des trains longs et lourds, des volumes variables selon les besoins des expéditeurs et des marchandises dangereuses. Le risque cinétique (fonction de la masse et du carré de la vitesse) demeure donc considérable. Un déraillement à environ 60 km/h d'un train de plus de 10 000 tonnes, en courbe prononcée, sur des sols géotechniquement marginaux et en présence de pressions artésiennes élevées, entraînerait des conséquences humaines et environnementales majeures et permanentes.

D'autre part, si le projet constitue réellement une **nécessité opérationnelle** pour un transporteur de classe 1, il est raisonnable de s'attendre à ce que les **standards de conception, d'entretien et d'inspection les plus élevés** soient appliqués. Le choix délibéré d'une classification de classe 3 apparaît ainsi comme une décision visant principalement à réduire les coûts d'entretien et les exigences d'inspection, au détriment de marges de sécurité accrues pour les collectivités nouvellement exposées aux risques, notamment à Frontenac.

Il en résulte un paradoxe fondamental : une infrastructure conçue pour supporter des charges et des usages de voie principale, mais volontairement classée à un niveau inférieur afin d'éviter les obligations plus strictes associées à une véritable voie principale. Cette dissociation **entre la fonction réelle du corridor et les normes retenues est incompatible avec une approche prudente de la sécurité ferroviaire surtout pour une ligne nouvellement construite**.

### **6.3 Transfert de risques et intérêts des collectivités touchées**

Lorsqu'un projet ferroviaire ne réduit pas le risque global, mais le **déplace géographiquement**, l'OTC doit apprécier l'ensemble des impacts sur toutes les collectivités concernées. En l'espèce, les risques sont retirés du centre-ville de Lac-Mégantic, mais sont réintroduits à Frontenac et à Nantes, dans des secteurs hydrogéologiquement sensibles, incluant des zones d'alimentation en eau potable.

La jurisprudence de l'OTC rappelle que l'intérêt public ne peut être évalué de manière fragmentaire et qu'il est nécessaire de mettre en balance les bénéfices invoqués pour certains groupes avec les impacts négatifs imposés à d'autres (OTC, décision no 344-R-2015, *City of Regina c. CN*). Dans le cas du projet proposé, les risques globaux sont augmentés comparativement à la situation actuelle.

### **6.4 Conséquences juridiques pour l'analyse de la raisonnable de l'emplacement**

La qualification du projet comme « nouvelle ligne » ne dispense pas l'OTC de :

1. déterminer si le tracé retenu constitue réellement l'option la plus raisonnable parmi les solutions disponibles, incluant notamment la demi-voie, le corridor du Québec Central et le statu quo amélioré;
2. évaluer si les normes de conception et d'exploitation proposées sont cohérentes avec la fonction réelle du corridor ferroviaire;
3. tenir pleinement compte de l'opposition documentée et des impacts négatifs importants subis par les collectivités nouvellement touchées.

À la lumière de la réalité opérationnelle du projet, de la dissociation entre sa fonction réelle et les standards retenus, et du transfert net de risques vers de nouvelles collectivités, l'emplacement proposé ne satisfait pas au critère de raisonnable prévu à l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada* et ne peut être approuvé tel que soumis.

## 7. CHOIX DU TRACÉ – UNE FONDATION COMPROMISE

Bien que l'OTC doive se pencher sur l'acceptabilité du tracé proposé et non si celui-ci est le tracé idéal, il est important que l'OTC comprenne les irrégularités entourant le choix du tracé.

Des commerçants de Mégantic (le Groupe Action Mégantic) ont dessiné un tracé de contournement ferroviaire en 2014 (ECHO de Frontenac, 22 mai 2014) au coût estimé à 50 millions\$ et c'est ce tracé qui sera retenu comme étant « le meilleur » par AECOM en 2018.

AECOM affirme dans son tableau multicritère que ce tracé aura moins d'impact environnemental que le maintien de la voie actuelle, et ne coûtera que 115 millions\$ à construire (montant révisé à 133M\$). AECOM préconise ce tracé qui possède des pentes moyennes semblables à la voie actuelle mais plus de courbes prononcées. Cette configuration augmente les risques théoriques de déraillement ferroviaire surtout que les trains circuleront quatre fois plus vite, sur un sol instable.

Dans le contexte d'une étude de faisabilité et d'évaluation des options disponibles, il est surprenant qu'aucun tracé situé à l'extérieur de la VLM, et loin de tout secteur résidentiel, n'ait été considéré par AECOM, **incluant l'existence d'une voie ferrée désaffectée (soit le Québec Central)** que le CP a exploité pendant une grande partie du XXe siècle. Cette voie, construite sur un terrain avec un relief approprié pour la circulation ferroviaire a été en opération pendant 100 ans; son démantèlement s'est fait en 1991.

Finalement, l'option souhaitée par la majorité de la population, qui était de conserver la voie actuelle en apportant des correctifs pour améliorer la sécurité ferroviaire (« statu quo amélioré ») a été mise de côté sans réelle considération. En fait, une analyse coût-bénéfice demandée par le BAPE (2017) semble avoir été volontairement omise car l'option se serait avérée la plus avantageuse. Voici l'extrait d'un courriel d'un représentant du ministère des affaires municipales du Québec, daté le 8 juin 2017 (Annexe 16) :

*« ... je ne crois pas qu'il avait été convenu de soumettre l'option de statu quo amélioré à l'analyse avantage/coût car tout le monde sait que ce sera la meilleure option de ce point de vue. A moins d'accorder un pointage extrêmement important à l'avantage rétablissement de la population qui souffre d'un stress post traumatique le long de la voie actuelle »*

Donc, est-ce que les promoteurs peuvent vraiment affirmer que « toutes les options raisonnables » ont été adéquatement évaluées avant de conclure que le tracé choisi représentait la meilleure option ?

Concernant le choix de l'emplacement du tracé « le plus avantageux » voici ce qui s'est dit lors des BAPE :

La commission d'enquête mentionne être « ***d'avis que la non-considération de l'option 1*** (note de l'auteur: option 1 représentait le « statu quo ») ***par la Ville de Lac-Mégantic, préalablement à la réalisation des études comparatives des options, a empêché son évaluation rigoureuse et a entraîné son exclusion d'un réel débat public tout en empêchant que celle-ci soit publiquement explicitée*** » (BAPE 2017)

Le commissaire Joseph Zayed dit que le tracé retenu « ***a été choisi uniquement sur la base de décisions politiques et non sur des faits scientifiques en plus de routes alternatives n'ayant pas été correctement étudiées*** » (BAPE 2019)

Plusieurs voix citoyennes demande depuis 2019 la tenue d'un référendum concernant l'emplacement du tracé; référendum qui ne sera pas tenu par la VLM malgré des demandes répétées.

Quelques semaines seulement après l'annonce du premier ministre Trudeau (11 mai 2018) avec l'imposition du tracé, les maires de la MRC du Granit, avec le consensus des 20 municipalités, ont soumis une résolution le 21 juin 2018 demandant **une modification du tracé en affirmant que ces modifications amélioreraient l'acceptabilité sociale**. Cette demande a été rejetée le 29 juin 2018 par le ministre des Transports Garneau citant un enjeu de sécurité dans le secteur de Nantes et des coûts additionnels de 65M\$ dans le secteur Frontenac. Rappelons que la modification dans le secteur Frontenac aurait éliminé le coupage des terres en deux et aurait donc évité le besoin d'ajouter 6 passages à niveau privés afin d'accéder aux terres enclavées.

Entre 2022 et 2024, compte tenu de la non-acceptabilité sociale grandissante et des enjeux environnementaux importants découverts après le BAPE, incluant les risques confirmés à l'eau potable des citoyens, les municipalités de Frontenac et Nantes retireraient formellement leur appui au projet de VC proposé considérant que l'emplacement de la ligne de chemin de fer était **non convenable et pas dans l'intérêt de leurs communautés**.

Il est important d'ajouter qu'à quelques reprises, la municipalité de Frontenac, l'UPA et le SPFSQ ont suggéré à TC d'évaluer l'option d'une « *Demi-Voie* ».

Les faits et les évidences démontrent que le choix de l'emplacement de la ligne est contesté depuis le début et qu'il est faux d'affirmer que le choix a été fait après de nombreuses analyses et considérations des alternatives. Le manque d'évaluation rigoureuse du tracé dès le départ, l'entêtement de « garder le cap » malgré les analyses subséquentes (environnementale, hydrologiques, géotechnique) et le manque d'ouverture d'évaluer des alternatives raisonnables, font que nous nous retrouvons 8 ans plus tard devant un projet

insensé, rejeté par la majorité de la population locale, et qui coûtera au-delà de 1 milliard de dollars en argent public pour 12.5km de voie ferrée.

D'ailleurs, 80M\$ par kilomètre est excessif et non représentatif du coût moyen attendu pour la construction d'une voie ferrée (« mainline ») avec un emplacement convenable (10-20M\$/km). Le coût est un indicateur indirect que l'emplacement de la ligne est non convenable, nécessitant des travaux et des interventions « extraordinaires » pour surmonter les nombreuses problématiques, comme l'excavation profonde et l'abaissement en continu de la nappe phréatique.

Considérant les irrégularités dans le processus ayant mené au choix du tracé, le dossier soumis par CPKC repose sur une **fondation factuelle compromise** :

- les promoteurs continuent d'invoquer les conclusions issues des études AECOM et des processus du BAPE (2017–2019) pour justifier l'acceptabilité sociale et la raisonnable du tracé,
- il est reconnu que l'option « statu quo améliorée » n'a pas fait l'objet d'une analyse coût-bénéfices malgré la demande explicite lors du BAPE 2017 (Annexe 16)
- il est reconnu que les données techniques, environnementales, hydrogéologiques et sociales ont évolué de façon significative depuis 2019, sans que le tracé ni les conclusions des promoteurs n'aient été réévalués (Annexe 12),
- cette dissociation entre l'évolution des données et le maintien de conclusions inchangées mine la fiabilité du raisonnement présenté à l'OTC.

## **8. ALTERNATIVES RAISONNABLES**

### **8.1 Nécessité d'un examen réel des alternatives**

L'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada* impose à l'OTC d'évaluer si l'emplacement proposé est raisonnable. Cette évaluation ne peut être menée de manière abstraite ni isolée du contexte : elle requiert un examen réel des alternatives techniquement réalisables surtout si l'emplacement proposé est problématique.

Même si l'article 98 n'impose pas la sélection du « meilleur tracé », la jurisprudence de l'OTC établit clairement que, lorsqu'une solution de rechange faisable et moins dommageable existe, l'OTC doit comprendre pourquoi elle n'a pas été retenue. À défaut, l'OTC se trouve privé de la base factuelle nécessaire pour exercer pleinement le pouvoir d'appréciation que lui confère la Loi.

Plusieurs solutions de rechange raisonnables existent mais comme les promoteurs n'ont pas étudié ces options, elles nécessitent une évaluation approfondie pour déterminer si elles sont convenables. Toutefois, on peut affirmer que les alternatives suivantes ont été questionnées, soulevées ou suggérées par diverses personnes au cours des dernières années :

- l'option de la *Demi-Voie*;
- l'utilisation du corridor du Québec Central combinée à une *Demi-Voie*;
- l'utilisation du corridor du Québec Central combinée à un tracé plusieurs km au nord de la ville (ex. un raccord avec le corridor 2 (option 4) de l'étude de faisabilité d'AECOM).
- l'option du « statu quo amélioré » écartée du processus d'évaluation en 2017

### **8.2 L'option de la « Demi-Voie »**

L'option de la *Demi-Voie*, telle qu'illustrée par Transports Canada (Annexe 13), consiste à :

1. réaliser la portion ouest de la VC proposée jusqu'au parc industriel (Tafisa);
2. se raccorder au corridor ferroviaire existant ou une voie parallèle à la périphérie du centre-ville ou de l'autre côté de la rivière Chaudière, donc hors du noyau urbain;
3. permettre aux trains de quitter Lac-Mégantic vers le sud en ligne droite en empruntant l'alignement existant.

Cette option évite entièrement le secteur situé à l'est de la rivière Chaudière, identifié dans le dossier comme la portion du projet présentant des contraintes géotechniques, hydrogéologiques et de drainage les plus sévères.

Du point de vue de l'ingénierie, il apparaît que la *Demi-Voie* offre les avantages techniques suivants :

- évite les excavations profondes;
- élimine la nécessité d'un rabattement permanent de la nappe phréatique;
- supprime la gestion à long terme des eaux souterraines;
- élimine l'exposition aux pressions artésiennes;
- évite les conditions de recouvrement profond;
- s'appuie partiellement sur un corridor ferroviaire existant et historiquement éprouvé.

Ces caractéristiques permettent une **réduction structurelle du risque**, plutôt qu'une simple gestion de celui-ci par des mesures de surveillance ou des plans de contingence.

En ce qui concerne les bénéfices en matière de sécurité et d'intérêt communautaire, la *Demi-Voie* semble procurer des gains en matière de sécurité et d'intérêt public, notamment :

- l'éloignement des trains de la majorité des résidences de Lac-Mégantic;
- l'élimination de la trajectoire des trains dans le centre-ville selon la trajectoire de 2013 (descente + courbe prononcée).
- le retrait de toute infrastructure ferroviaire au site de la tragédie de 2013;
- la réduction du nombre de passages à niveau de 16 à 3;
- l'atteinte de ces objectifs sans transférer de nouveaux risques vers Frontenac ou vers les secteurs hydrogéologiquement sensibles à l'est de la rivière Chaudière.

La prise de décision administrative doit être proportionnée. L'OTC doit examiner si l'emplacement retenu :

- va au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis;
- impose des préjudices évitables;
- repose sur une fausse dichotomie (« tout ou rien »).

La *Demi-Voie*, appuyée par la municipalité de Frontenac, l'UPA et le SPFSQ, semble constituer une solution mesurée qui rencontre plusieurs objectifs du projet de VC tout en réduisant les impacts négatifs globaux. Son existence contredit toute prétention que le tracé proposé est la seule option raisonnable ou la plus raisonnable.

## **8.2 Le corridor du Québec Central comme solution de rechange raisonnable**

Il existe un corridor ferroviaire historiquement fonctionnel. Le corridor du Québec Central ne constitue ni une hypothèse théorique ni une emprise spéculative. Il s'agit d'un corridor ferroviaire réel, historiquement exploité par le Canadien Pacifique dans le cadre de l'axe est-ouest reliant le réseau québécois à l'International Railway of Maine (Annexe 13).

Son utilisation antérieure pour le transport de marchandises démontre que :

- la fonction ferroviaire du corridor est établie;
- les contraintes géométriques et opérationnelles ont déjà été jugées acceptables;
- il s'agissait d'un corridor structurant, et non d'une simple desserte locale.

Le corridor du Québec Central se situe à quelques kilomètres au nord du centre-ville de Lac-Mégantic, à l'écart du noyau résidentiel dense, tout en permettant un raccordement direct au parc industriel. Il semble que cette configuration :

- réduit substantiellement l'exposition résidentielle;
- maintient la fonctionnalité industrielle et logistique;
- évite l'introduction d'un nouveau corridor lourd dans des secteurs résidentiels ou hydrogéologiquement sensibles.

Contrairement à la VC complète, qui crée un nouveau corridor ferroviaire majeur à travers des terrains contraints, l'option du Québec Central repose sur la réutilisation d'une emprise existante. Cette approche est cohérente avec les principes de proportionnalité, de précaution et permet de limiter les impacts environnementaux et territoriaux.

Le fait qu'une remise à niveau ou une reconstruction partielle soit nécessaire ne disqualifie pas cette option au stade de l'analyse de raisonabilité; au contraire, cela justifie son examen comparatif.

Les documents d'AECOM démontrent que les variantes de tracés ouest ont été étudiées dans le même corridor physique que l'emprise historique du Québec Central. Le promoteur et ses consultants avaient donc une connaissance constructive de l'existence

et du potentiel fonctionnel de ce corridor. L'absence d'identification explicite du Québec Central comme option « évidente » et d'analyse comparative formelle constitue une lacune dans l'examen des alternatives raisonnables.

### 8.3 Le *Statu quo* amélioré

Le scénario de ***statu quo* bonifié** vise à maximiser la sécurité du corridor ferroviaire existant, au-delà des pratiques courantes, afin de constituer une base de comparaison robuste pour les décideurs publics et de répondre aux exigences des programmes de financement gouvernementaux. Il repose sur un ensemble intégré de mesures visant à réduire les risques, améliorer la performance de la voie et renforcer l'intégration urbaine, sans créer de nouveau tracé (Annexe 16).

Il comprend notamment :

- des **aménagements physiques en milieu urbain** (tranchées, bermes, murs et écrans) visant à confiner les déraillements à l'emprise ferroviaire et à limiter leurs impacts;
- la **réhabilitation et l'amélioration de la voie existante** (rails, traverses, ballast, courbes, drainage, ponts);
- le **renforcement de la sécurité aux passages à niveau** (signalisation, barrières, viaducs);
- des **mesures d'exploitation et de contrôle** (voies d'évitement sécurisées, clôtures);
- des **mesures d'intégration urbaine** (aménagements paysagers, réduction du sifflement).

Il semble que la pression politique ait mené à l'exclusion de ce scénario, pourtant favorisé par la majorité de la population à ce moment (voir courriel - Annexe 16)

Comme déjà mentionné, ceci soulève des questions quant à l'intégrité du processus entourant l'évaluation et le choix du « meilleur tracé » par AECOM (2016-2020) et compromet la fondation sur laquelle la demande de CPKC repose.

### 8.4 Conséquence réglementaire

En l'absence d'un examen comparatif sérieux des solutions de rechange, notamment de la *Demi-Voie*, le corridor du Québec Central et le *statu quo amélioré*, l'OTC est appelé à se

prononcer sur la raisonnable de l'emplacement proposé sans disposer d'un portrait complet des options plausibles.

Cette omission fragilise le fondement du choix de l'emplacement proposé et empêche l'OTC d'exercer pleinement le pouvoir d'appréciation que lui confère l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada*.

## 9. DOSSIER POLITIQUE

Lors de la consultation publique en présentiel du 2 décembre 2025, la question de « l'indépendance de l'OTC » et de sa capacité de rendre une décision juste, objective et éclairée dans sa revue de la demande de CPKC, a été soulevée, compte tenu des pressions politiques provenant du ministère de TC qui gère le dossier depuis 2018.

Entre autres, les propos médiatisés de Pablo Rodriguez, alors ministre des Transports en 2023 et 2024, ont été cités à titre d'exemple :

- « *Rodriguez lance les travaux de la VC à Lac-Mégantic* » La Tribune, 6 octobre 2023 – Cette déclaration, devant médias et citoyens, est faite alors que l'OTC n'a pas rendue sa décision (n'a même pas un dossier complet dans les mains). **Ceci donne l'impression aux citoyens que l'approbation par l'OTC est «acquise» d'avance,**
- « *Quand Pablo Rodriguez **demande à l'OTC de se grouiller*** » La Tribune, 22 février 2024 – Pierre Harvey, dans une chronique affirme : « *De mémoire, je ne me souviens pas avoir entendu un ministre fédéral de si haut niveau, comme Pablo Rodriguez, **demande à une entité fédérale indépendante de « se grouiller » pour faire avancer un dossier** et signifier son exaspération si fort sur la place publique. C'est simple : ça me dit que la patate est encore très chaude dans le dossier de la voie de contournement à Lac-Mégantic* »

Le 13 novembre 2024, la CVC a écrit à l'OTC demandant si le financement des travaux préparatoires pour la VC, avec des fonds publics, était légal alors que l'OTC n'avait toujours pas rendu sa décision. Elle rapportait également les propos d'ingérence politique du ministre des Transports (cités précédemment). Dans ce même courriel, la CVC rappelait à l'OTC l'existence de l'arrêté ministériel (AM 2006-040) et lui recommandait d'obtenir « toutes les études hydrologiques de LNA qui ont mené à la décision de protéger la zone ». (Annexe 17)

Dans un tel contexte, les citoyens se demandent si la pression politique influencera la décision de l'OTC; plusieurs se demandent même si la décision concernant l'emplacement du tracé proposé pour la VC est « déjà prise ». Ceci a été mentionné lors de la session devant l'OTC le 2 décembre 2025.

La CVC a décidé de faire confiance au processus. Par conséquent, énormément de temps et d'efforts ont été déployés à revoir les documents techniques de la demande de CPKC, et à discuter avec divers experts et conseillers afin de produire ce présent mémoire.

Toutefois, on ne peut nier le fait que le dossier de la VC est politique, alors, il nous semblait important de couvrir certains éléments liés à l'équité procédurale.

## 10. ÉQUITÉ PROCÉDURALE

L'OTC est tenue au strict respect des principes d'équité procédurale qui exigent, ici, que la CVC ait été entendue et qu'elle ait pu raisonnablement connaître la preuve qu'elle devait réfuter. La façon dont l'OTC se décharge de son obligation est évaluée dans le contexte de l'instance, notamment au regard du volume de documents et des délais accordés, de manière à déterminer si les droits procéduraux de la CVC ont été réellement respectés ou s'ils n'ont fait l'objet que d'accommodement de pure forme ou de façade. En cas de manquement allégué, la Cour d'appel fédérale ne devrait aucune déférence à l'OTC (*Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée c. Canada (Procureur général)*, 2018 CAF 69).

Concernant le processus de consultation publique de l'OTC dans le dossier de la VC ferroviaire de Lac-Mégantic :

- I. La CVC juge inappropriée le court délai donné par l'OTC pour la revue des 27,000 pages de la demande. Le 7 novembre 2025, une communication a été envoyée demandant : a) une extension de la période des consultations publiques jusqu'à la fin février 2026 et b) un délai de 30 jour ouvrable avant la consultation en présentiel (Annexe 4). La session en présentiel a eu lieu le 2 décembre 2025 sans changement, donnant très peu de temps pour se préparer adéquatement. Le 26 novembre 2025, l'OTC a annoncé que la période de consultation publique, devant se terminer initialement le 23 décembre 2025, serait prolongée jusqu'au 30 janvier 2026. La CVC considère toujours que le délai offert par l'OTC pour la consultation publique est trop court.
- II. La CVC a demandé à l'OTC d'avoir une option de visioconférence, lors de la session en présentiel du 2 décembre 2025, afin de faire intervenir certains de ses experts – ceci n'a pas été accepté.
- III. La CVC a informé l'OTC que certains documents-clés dans la demande de CPKC ont été uniquement fournis en anglais (Annexe 4) – à titre d'exemple : rapport géotechnique (2-6), hydrologie amendement (2-7), hydraulique (2-8), drainage (2-9). La CVC a demandé de recevoir l'information en français – ce qui a été refusé.
- IV. Le 23 septembre 2025, la CVC a informé l'OTC qu'elle considérait la demande de CPKC incomplète pour les fins de consultation publique constructive sur la base de 11 éléments manquants (Annexe 4). La CVC évalue continuellement tous les documents concernant la VC qui sont mis à la disposition du public, depuis des années. La CVC savait donc que la demande de CPKC était incomplète sur la base des éléments suivants :

## **1. Suivi de l'eau potable**

*Guide, section 4 : Intérêts des collectivités* — l'exigence de fournir de l'information sur les impacts potentiels pour les ressources locales, y compris l'eau potable.

Aucun plan de suivi contraignant n'a été déposé. La municipalité de Frontenac n'a toujours pas accepté d'en assumer la responsabilité, et ses résidents rejettent catégoriquement que Lac-Mégantic assure cette fonction. La protection de l'eau potable demeure donc un enjeu 'ouvert' sans autorité définie

## **2. Ententes financières et avantages**

*Guide, section 5 : Autres renseignements* — obligation de divulguer les ententes financières pertinentes.

Les modalités de l'entente financière entre Transports Canada et CPKC ne sont pas divulguées. Sans transparence, l'Office ne peut évaluer l'intérêt public d'un projet financé avec des fonds publics mais bénéficiant une entreprise privée.

## **3. Autorisations réglementaires**

*Guide, section 6 : Autres autorisations* — obligation d'identifier et de fournir les approbations exigées par la législation fédérale.

On ignore si une autorisation en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* a été obtenue. Le dossier est muet quant à l'effondrement d'un pilier de pont de 70 pieds dans un lac souterrain lors de travaux routiers voisins, ce qui soulève des préoccupations géotechniques et de sécurité publique.

## **4. Loi sur les pêches**

*Guide, section 6* — obligation de préciser si une autorisation est requise.

L'affirmation selon laquelle aucun permis n'est nécessaire est contredite par l'étude hydrogéologique d'Englobe qui prévoit un pompage d'environ 55 millions de litres par jour vers la rivière Chaudière. Les impacts sur le pH, la température et les sédiments — sans compter le brassage de résidus pétroliers — ne sont pas pris en compte.

## **5. Absence de plan de dénoyage et rabattement des eaux**

*Guide, section 4 : Impacts environnementaux* — obligation de décrire les mesures de protection.

Aucun plan de dénoyage et rabattement n'a été fourni, malgré l'importance centrale de cette opération pour l'environnement et la santé publique.

## **6. Absence d'évaluations probabilistes des risques**

*Guide, section 4 : Intérêts des collectivités* — obligation de fournir des données sur la sécurité.

Aucune analyse probabiliste n'a été déposée concernant les risques liés au drainage, à la destruction de milieux humides et aux inondations.

#### **7. Applicabilité de l'article 82**

*Guide, section 5* — obligation d'aborder l'applicabilité d'autres dispositions de la Loi.

Les demandeurs affirment que l'article 82 ne s'applique pas sans fournir de justification.

#### **Gare de triage dans le parc industriel**

*Guide, section 4 : Intérêts des collectivités* — obligation de divulguer les installations connexes.

Ce projet de gare de triage n'a pas été évalué lors des consultations publiques, y compris celle du BAPE en 2019.

#### **9. Incohérences opérationnelles**

*Guide, section 3 : Exploitation ferroviaire* — obligation de décrire les caractéristiques opérationnelles.

L'évaluation des effets sur l'environnement (EEE) prétend que les services et la capacité resteront inchangés, alors que des rails de classe 3 (vitesse plus élevée) sont prévus et que CPKC prévoit des trains de 3 km de long.

#### **10. Impacts sonores**

*Guide, section 4 : Intérêts des collectivités* — obligation de traiter des nuisances sonores.

Le secteur SS06, identifié en 2019 par le BAPE comme zone sensible au bruit, est omis de l'EEE.

#### **11. Passages privés et assurances**

*Guide, sections 3 et 4* — obligation de fournir des détails sur la conception et la sécurité des passages.

La demande n'inclut aucun renseignement sur les passages privés requis ni sur les dispositions d'assurance. Des citoyens rapportent que plusieurs assureurs ont déjà refusé de couvrir les risques.

- V. La CVC désire documenter que l'OTC a confirmé aux maires des 3 municipalités et aux représentants d'UPA-Estrie que son délai de revue pour déterminer si la demande de CPKC était « complète » prendrait 2 semaines au maximum. La demande de CPKC a été soumise le 19 septembre 2025 et la décision de l'OTC jugeant la demande complète a été rendue le 4 novembre 2025 – soit un délai de presque 7 semaines.

- VI. Le 11 janvier 2026, la CVC a fait une demande d'accès à l'information (Annexe 15) qu'elle juge essentielle dans le cadre du processus de revue car en lien direct avec la décision de l'OTC de considérer la demande de CPKC « complète » pour le début des consultations publiques malgré l'avis de la CVC du 23 septembre 2025.

L'information demandée est essentielle afin de déterminer à quel moment, et sur quelle base, la décision a été prise de considérer la demande de CPKC « complète ». Également, l'information permettra de valider si des nouveaux éléments de preuves ont été ajoutés, après le dépôt de la demande de CPKC (19 septembre 2025). La demande concerne l'accès ... :

« ... aux documents sous le contrôle de l'Office des transports du Canada concernant le traitement, la réponse et l'examen (interne ou externe) par l'Office de la correspondance suivante reçue de la Coalition des Victimes Collatérales (CVC) :

Objet : Voie de Contournement de Lac Mégantic: Demande visant à déclarer la demande incomplète // Lac Megantic Rail Bypass Application: Motion to Deem Application Incomplete

Date de réception par l'OTC : 23 septembre 2025

Destinataires : Luc Chamberland, France Pégeot, Marisa Victor, John Woodward, Jean-Mathieu Leblanc

La demande vise les communications internes et externes, les dossiers de délibération et les comptes rendus de réunions pour la période allant du 23 septembre 2025 au 6 novembre 2025 inclus. »

Le délai de 140 jours pour « répondre à la demande » apparaît excessif pour une période restreinte « d'échanges et de communications ». Ce délai est également préoccupant puisque l'information demandée ne sera rendue disponible **qu'après la décision de l'OTC** concernant la demande de CPKC, privant la CVC d'éléments essentiels pour défendre sa position et ses droits. L'OTC a affirmé publiquement que sa revue de la demande de CPKC prendrait environ 85 jours.

Compte tenu des préoccupations ci-dessus liées à l'équité procédurale ; de toutes les préoccupations soulevées dans les sections 1 à 9 de ce mémoire et du fait que le projet de la VC est un dossier politique, la CVC demande respectueusement à l'OTC d'apporter les **correctifs** et de prendre les **actions** suivantes :

1. REPONDRE sans délai à la demande d'accès à l'information du 11 janvier 2026 qui est liée à la décision de l'OTC de considérer la demande « complète » malgré l'avis de la CVC du 23 septembre 2025;
2. DECLARER la demande incomplète au sens de l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada;
3. SUSPENDRE l'examen au fond jusqu'à ce que les lacunes identifiées soient pleinement corrigées :
  - a. Exiger la production d'un plan de **protection** de l'eau potable (et non de surveillance) avec rôles, responsabilités et compensation clairement définis – un plan approuvé et assurable,
  - b. Exiger une étude rigoureuse sur les **risques de déraillement** ferroviaire compte tenu des conditions géotechniques et du type de circulation ferroviaire prévu,
  - c. Exiger une étude indépendante entourant la faisabilité de construire la voie ferrée de façon sécuritaire à l'est de la rivière Chaudière – incluant la validation que le pont ferroviaire peut être réalistiquement construit et restera sécuritaire dans le temps,
  - d. Exiger le dépôt d'une **analyse indépendante et à jour des alternatives**, incluant le « statu quo amélioré » et autres alternatives viables avant de statuer sur la raisonnable de l'emplacement proposé – une participation active des citoyens dans le processus est souhaitable,
  - e. Exiger toute la documentation entourant « le statu quo amélioré » écarté sans l'analyse coût-bénéfices demandée par le BAPE (2017),
  - f. Exiger les confirmations et garanties entourant l'accès (avec confirmation d'assurances) aux terres enclavées,
  - g. Exiger des études additionnelles et indépendantes notamment sur les impacts « totaux » sur les milieux humides et l'eau potable afin de lever les incertitudes,
  - h. Exiger la validation de l'intégrité des données et des conclusions sur laquelle repose la demande (AECOM 2016-2020) compte tenu des irrégularités entourant le processus qui a mené au choix du tracé - le dossier soumis par CPKC repose sur une fondation factuelle compromise,
  - i. Exiger tous les documents et les justifications entourant l'emplacement de la ligne dans la zone protégée par arrêté ministériel.
4. PREVOIR le cas échéant, des droits de participation additionnels conformes aux principes d'équité procédurale;

- 5. REFUSER la demande d'autorisation de CPKC telle que déposée - l'emplacement du tracé ferroviaire proposé pour la voie de contournement de Lac-Mégantic n'est pas convenable car il ne satisfait pas aux exigences de l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada.**

Le refus par l'OTC de donner suite aux demandes susdites de la CVC révélerait un état d'esprit fermé chez les membres de la formation, d'où une crainte raisonnable de partialité pouvant vicier la décision à rendre (*Newfoundland Telephone Co. c. Terre-Neuve (Board of Commissioners of Public Utilities)*, [1992] 1 RCS 623).

## 11. RISQUE JURIDIQUE PERMANENT ASSOCIÉ AU TRACÉ PROPOSÉ

Il sied de signaler ici que si l'OTC approuvait le projet et que certains des risques identifiés ci-haut se matérialisaient (ex. contamination de la nappe phréatique et des eaux potables du secteur), les promoteurs seraient la cible des poursuites civiles pour troubles de voisinage en vertu de l'article 976 du Code civil du Québec.

Le régime juridique des troubles de voisinage (voir *Ciment du Saint-Laurent inc. c. Barrette*, 2008 CSC 64) est assimilable à la *nuisance* de common law (voir *Antrim Truck Centre Ltd. c. Ontario (Transports)*, 2013 CSC 13) qui impose une forme de responsabilité stricte (sans nécessité de prouver une faute) et permet de forcer, par voie d'injonction, des mesures correctives.

L'approbation préalable de l'OTC ne constituerait pas, alors, un moyen de défense recevable et, la Cour supérieure ou la Cour fédérale pourraient : i) octroyer des dommages-intérêts considérables et ii) émettre des ordonnances injonctives susceptibles de suspendre ou de mettre fin à l'exploitation de la voie de contournement (VC). Ce risque juridique doit être considéré par l'OTC, car il constitue une épée de Damoclès qui pendra au-dessus de la VC si le tracé proposé est retenu.

## 12.SYNTHESE DES CONSTATS

Une synthèse des constats majeurs, par section, est reproduite ci-dessous :

### 1. Sécurité ferroviaire

- Aucune analyse comparative du risque de déraillement.
- Probabilité de déraillement **plus élevée** sur la voie de contournement.
- Vitesse quadruplée → énergie cinétique multipliée par **16**.
- Plus de courbes prononcées, sols instables, drainage critique.
- Risque global **accru**, non réduit.

### 2. Eau potable et hydrogéologie

- Tracé traversant une **zone de captage protégée par arrêté ministériel**.
- 120–150 puits privés à risque → environ **400 citoyens affectés**.
- Risque de contamination irréversible de la nappe phréatique.
- Dépendance à un **rabattement permanent** de la nappe (10–20 m).
- Risque concernant l'eau potable jugé **non assurable** par une compagnie d'assurance (2026).
- Impacts qualifiés de « réels et sérieux » par la firme hydrogéologie mandatée par TC.

### 3. Environnement : milieux humides, bruit, vibrations, santé psychologique

- Destruction massive de milieux humides : entre **33 à 110 hectares** selon les sources.
- Déplacement d'un cours d'eau sur 500 m.
- Risques potentielles d'inondation accrus à Frontenac.
- Compensation financière utilisée comme substitut à l'évitement.
- Impacts environnementaux majeurs, disproportionnés et **évitable**.
- Dépassements confirmés des seuils de bruit de Santé Canada.
- Dynamitage proche des limites de dommages structuraux.
- Stress chronique pour les résidents.
- Impacts psychologiques sous-estimés ou ignorés.

#### 4. Stabilité géotechnique et drainage

- Facteurs de sécurité **marginale**ment acceptables (1,27–1,30).
- Dépendance à un système de drainage fonctionnant à la limite de sa capacité.
- Tranchées profondes (8 à 23 m) sur 3.5km du tracé.
- Risques de défaillance structurelle non atténués.

#### 5. Acceptabilité sociale et santé psychologique

- Opposition massive, constante et documentée :
  - Frontenac : **90,3 % contre** (sondage) / **92,5 % contre** (référendum)
  - Nantes : **88,5 % contre** (sondage)
  - Lac-Mégantic : **70,5 % contre** (sondage)
- Municipalités de Nantes et Frontenac **officiellement contre le tracé**.
- Impacts psychologiques non évalués, malgré un contexte post-traumatique unique au Canada.

#### 6. Nature réelle du projet

- Voie conçue pour des opérations de **Mainline / Compagnie Classe 1**,
  - mais classée **Classe 3** pour réduire les coûts d'entretien.
- Incohérence entre la fonction réelle du corridor et les normes retenues.
- Risques déplacés du centre-ville de Mégantic vers Frontenac et Nantes.

#### 7. Alternatives raisonnables

- L'option de la **Demi-Voie** :
  - évite les zones les plus fragiles;
  - réduit les risques géotechniques et hydrologiques;
  - réduit les impacts environnementaux;
  - réduit le nombre de résidence à proximité et les passages à niveau (16 → 3);
  - élimine la trajectoire de 2013 (évite la pente, la courbe et le lieu de l'accident);
  - maintient la fonctionnalité ferroviaire;

- bénéficie d'un large appui (Frontenac, UPA, SPFSQ).
- Son existence **invalide** toute prétention des promoteurs que le tracé proposé serait la seule option raisonnable.
- L'option du "Québec Central" :
  - la fonction ferroviaire du corridor est établie;
  - réduit substantiellement l'exposition résidentielle;
- L'option du « statu quo amélioré » écartée sans plus d'études approfondies.

## DISCUSSION ET CONCLUSION

Le tracé proposé traverse une aire de captage d'eau souterraine protégée par arrêté ministériel, reconnue comme étant d'intérêt public. Or, aucune justification n'est fournie pour expliquer pourquoi une infrastructure ferroviaire lourde peut passer à travers cette zone. Également, les études d'Englobe confirment les risques réels de contamination, de baisse permanentes de niveaux d'eaux et de modification irréversibles des écoulements souterrains avec des conséquences « inconnues ». Ces enjeux sont sérieux et affecteront des centaines de citoyens se trouvant dans les zones d'influence.

Le projet implique la destruction importante de milieux humides - avec des variations inexplicables concernant les superficies détruites - en contradiction avec les principes d'évitement prévus dans la loi sur l'environnement. Les mesures proposées se limitent principalement à de la surveillance et à de la compensation financière, sans restauration fonctionnelle.

Concernant l'intérêt des collectivités, multiples données objectives démontrent l'absence d'acceptabilité sociale. Nantes et Frontenac s'opposent et subiront des impacts socio-économiques négatifs. De plus, plusieurs enjeux importants et non résolus (eau potable, risque d'inondations accrue, fragmentation des terres, plan de surveillance « non assurable ») touchent de manière disproportionnée les citoyens à l'est de la rivière Chaudière et à Frontenac. Ignorer ces éléments serait incompatible avec l'obligation de l'OTC de considérer objectivement les intérêts des collectivités touchées par l'emplacement de la ligne.

La stabilité ferroviaire du tracé choisi repose sur un pompage massif et continu des eaux souterraines. L'emplacement du tracé est lié à des **incertitudes géotechniques et hydrologiques reconnues** par les promoteurs et qualifiées de « non importantes à significatives ». L'emplacement de la ligne nécessitera un rabattement permanent de la nappe phréatique, menant à un gaspillage d'eau incompatible avec une gestion responsable et durable d'une ressource essentielle. **Un tel niveau d'incertitude et d'impact**, en lien direct avec les exigences relatives à l'exploitation ferroviaire sécuritaire, est incompatible avec une décision favorable de l'OTC.

L'analyse de sécurité démontre que le projet de VC avec l'emplacement du tracé proposé entraîne une augmentation nette du risque global. Il crée un corridor de défaillance à haute vitesse, à conséquences élevées, situé directement au-dessus d'un aquifère régional critique. Des risques directement pertinents pour le déraillement sont clairement présents

et demeurent non atténués. **Ceci est un « fatal flaw » car le problème est intrinsèque et structurel directement lié à l'emplacement choisi.**

Les mesures qualifiées d'atténuation sont majoritairement des mesures de suivis déclenchées après l'apparition du dommage ; sont dépourvues de mécanismes contraignants, de responsabilité clairement définie et de garanties à court et long terme. Le plan de surveillance de l'eau potable est rejeté implicitement par l'assureur de la municipalité de Frontenac, ce qui constitue un signal « objectif » de la présence d'une certitude d'un risque excessif. Peu importe l'assurabilité, **un plan de surveillance est insuffisant car il ne constitue ni une mesure de prévention ni une protection juridique des citoyens.**

La présence d'importantes variabilités dans certaines données et l'utilisation de manipulations méthodologiques soulèvent des questions concernant l'intégrité de certaines données dans le dossier.

Le projet repose sur des études de faisabilité dépassées et sur des hypothèses de transport ferroviaire (conçue pour CMQ) qui ne correspondent plus à la réalité d'aujourd'hui (usage par CPKC).

De plus, les données géotechniques, finalisées en 2022, n'ont été rendu publique qu'en novembre 2025, minant la qualité du débat et la confiance envers les autorités.

Compte tenu des irrégularités entourant le processus qui a mené au choix du tracé, le dossier soumis par CPKC repose sur une **fondation factuelle compromise** :

- les promoteurs continuent d'invoquer les conclusions issues des études AECOM et des processus du BAPE (2017–2019) pour justifier l'acceptabilité sociale et la raisonnable du tracé,
- il est reconnu que l'option « statu quo améliorée » n'a pas fait l'objet d'une analyse coût-bénéfices malgré la demande explicite lors du BAPE 2017,
- il est reconnu que les données techniques, environnementales, hydrogéologiques et sociales ont évolué de façon significative depuis 2019, sans que le tracé ni les conclusions des promoteurs n'aient été réévalués,
- cette dissociation entre l'évolution des données et le maintien de conclusions inchangées mine la fiabilité du raisonnement présenté à l'OTC.

C'est donc l'ensemble des éléments présentés dans ce mémoire sur les différents enjeux — *sécurité ferroviaire, hydrogéologie, eau potable, environnement, milieux humides, stabilité géotechnique, drainage, bruit, vibrations, impacts de construction, acceptabilité sociale, santé psychologique, intérêts des collectivités, nature réelle du projet, choix du tracé et analyse des alternatives* — qui converge vers une conclusion inévitable :

**L'emplacement du tracé ferroviaire proposé pour la voie de contournement de Lac-Mégantic n'est pas convenable et ne satisfait pas aux exigences de l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada.**

Pour l'ensemble des motifs présentés dans le mémoire, la CVC réitère ce qui a déjà été documenté, et demande à l'Office de prendre les actions suivantes :

1. REPONDRE sans délai à la demande d'accès à l'information du 11 janvier 2026 qui est liée à la décision de l'OTC de considérer la demande « complète malgré l'avis de la CVC du 23 septembre 2025;
2. DECLARER la demande incomplète au sens de l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada;
3. SUSPENDRE l'examen au fond jusqu'à ce que les lacunes identifiées soient pleinement corrigées :
  - a. Exiger la production d'un plan de protection de l'eau potable (et non de surveillance) avec rôles, responsabilités et compensation clairement définis – un plan approuvé et assurable
  - b. Exiger une étude rigoureuse sur les risques de déraillement ferroviaire compte tenu des conditions géotechniques et du type de circulation ferroviaire prévu
  - c. Exiger une étude indépendante entourant la faisabilité de construire la voie ferrée de façon sécuritaire à l'est de la rivière Chaudière – incluant la validation que le pont ferroviaire peut être réalistiquement construit et restera sécuritaire dans le temps
  - d. Exiger le dépôt d'une **analyse indépendante et à jour des alternatives**, incluant le « statu quo amélioré » et autres alternatives viables avant de statuer sur la raisonnable de l'emplacement proposé – une participation active des citoyens dans le processus est souhaitable
  - e. Exiger toute la documentation entourant « le statu quo amélioré » écarté sans l'analyse coût-bénéfices demandée par le BAPE (2017)

- f. Exiger les confirmations et garanties entourant l'accès (avec confirmation d'assurances) aux terres enclavées
  - g. Exiger des études additionnelles et indépendantes notamment sur les impacts « totaux » sur les milieux humides et l'eau potable afin de lever les incertitudes
  - h. Exiger la validation de l'intégrité des données et des conclusions sur laquelle repose la demande (AECOM 2016-2020) compte tenu des irrégularités entourant le processus qui a mené au choix du tracé - le dossier soumis par CPKC repose sur une fondation factuelle compromise
  - i. Exiger tous les documents et les justifications entourant l'emplacement de la ligne dans la zone protégée par arrêté ministériel
4. PREVOIR le cas échéant, des droits de participation additionnels conformes aux principes d'équité procédurale;
- 5. REFUSER la demande d'autorisation de CPKC telle que déposée - l'emplacement du tracé ferroviaire proposé pour la voie de contournement de Lac-Mégantic n'est pas convenable car il ne satisfait pas aux exigences de l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada.**

L'OTC ne peut raisonnablement approuver un emplacement de ligne dont la sécurité dépend de conditions artificielles permanentes ; dont les impacts environnementaux, incluant sur l'eau potable, sont confirmés, majeurs, irréversibles et insuffisamment maîtrisés et dont les collectivités affectées ont exprimé un rejet clair et documenté. Le niveau d'incertitude entourant des enjeux de santé et de sécurité est trop élevé et est non raisonnable. Au vu de la demande tel que constituée, la seule décision conforme au mandat de l'Office est le **refus de l'emplacement proposé.**

## **Liste des ANNEXES – en pièces jointes au mémoire**

Annexe 1 – Les tranchées

Annexe 2 – Les courbes prononcées

Annexe 3 – Arrêté ministériel AM 2006-040

Annexe 4 – Demande incomplète

Annexe 5 – Hydrologie : zones d'influences

Annexe 6 – Hydrologie : Sébastien Raymond, PhD

Annexe 7 – Demande à l'Agence d'évaluation d'impact

Annexe 8 – Libellé de la pétition pour nouveau BAPE

Annexe 9 – Titre d'articles de journalistes

Annexe 10 – Reconstruction sociale – Lucie Viau, MD Psychiatre

Annexe 11 – Sondages scientifiques validés

Annexe 12 – Évolution des données post-AECOM et post-BAPE

Annexe 13 – Alternatives : Demi-Voie et Québec Central

Annexe 14 – Commentaires – rapport INSPQ 2025

Annexe 15 – Demande d'accès à l'information

Annexe 16 – Option du *Statu Quo* amélioré

Annexe 17 – Communication avec l'OTC

Par des travaux de correction des courbes et du profil Le profil ne peut être corrigé tel qu'expliqué précédemment. Quant à la correction de courbes, seule la courbe du centre-ville peut être corrigée pour la ramener à une courbe de 4 degrés et 25 minutes. Toutes les autres courbes existantes sont adéquates pour la voie principale. En effet, compte tenu que la ville de Lac-Mégantic a eu besoin que le chemin de fer continue de desservir son parc industriel, essentiel à la préservation de nombreux emplois, la voie ferrée a été reconstruite quelques mois après la tragédie de juillet 2013. La voie ferrée a été reconstruite avec une courbe de 8 degrés au centre-ville. Cette courbe est actuellement plus serrée que celle qui était en place lors du déraillement de 2013 (4 degrés 25 minutes). À noter que cette courbe passe sur un terrain appartenant à la ville de Lac-Mégantic sur environ 200 mètres. Ce qu'il faut noter, c'est que le terrain qui permettrait de reconstruire la courbe avec le même rayon qu'avant la tragédie de 2013, est toujours propriété de CMQR. C'est là la seule modification en plan que nous proposons. (P1820)

## 1.1 Les caractéristiques particulières de la voie ferrée actuelle

De l'ouest vers l'est, entre les points milliaires (P.M.) 3.6 et 0.0 de la subdivision (S/D) Sherbrooke, la voie ferrée qui traverse actuellement Lac-Mégantic et son centre-ville présente des caractéristiques uniques qui ont contribué à la tragédie du 6 juillet 2013 (figure 1). Le centre-ville constitue le point le plus bas de ce tronçon avec une pente moyenne de 1,26 % alors qu'aux fins de l'exploitation ferroviaire les pentes sont jugées « raides » si elles avoisinent 1 %. Le tracé se distingue aussi par la présence, en plein cœur du centre-ville, d'une courbure horizontale de **8 degrés** sur une longueur de 280 m et où la vitesse maximale de passage des trains est fixée à 10 mi/h (DA2, p. 8 ; DB1, p. 7 et 8). Précisons que le déraillement de la nuit du 6 juillet 2013 a eu lieu dans cette courbe au moment où le train filait à une vitesse de 65 mi/h (DB1, p. 7 ; DB19, p. 5 ; M<sup>me</sup> Marie-Claude Arguin, DT1, p. 95).

Lors de l'accident, la courbe était moins prononcée qu'elle ne l'est actuellement, alors qu'elle était de 4 degrés 25 minutes. Selon l'initiateur, il s'agissait donc d'une courbe « qui pardonnait un petit peu plus que celle qui a été mise en place lors [...] des travaux de réparation ou de réouverture de la voie ferrée » (M. Jean Hardy, DT1, p. 18).

|                        | Numéro | Longueur      |               | Rayon |        | Angle |
|------------------------|--------|---------------|---------------|-------|--------|-------|
|                        |        | mètre         | piet          | mètre | piet   |       |
| Tangente               | 1      | 570           | 1870          |       |        |       |
| Courbe                 | 1      | 500           | 1640          | 460   | 1508,8 | 3,80  |
| Tangente               | 2      | 810           | 2657          |       |        |       |
| Courbe                 | 2      | 390           | 1279          | 435   | 1426,8 | 4,02  |
| Tangente               | 3      | 420           | 1378          |       |        |       |
| Courbe                 | 3      | 290           | 951           | 900   | 2952   | 1,94  |
| Tangente               | 4      | 350           | 1148          |       |        |       |
| Courbe                 | 4      | 340           | 1115          | 930   | 3050,4 | 1,88  |
| Tangente               | 5      | 170           | 558           |       |        |       |
| Courbe                 | 5      | 250           | 820           | 600   | 1968   | 2,91  |
| Tangente               | 6      | 930           | 3050          |       |        |       |
| Courbe                 | 6      | 230           | 754           | 730   | 2394,4 | 2,39  |
| Tangente               | 7      | 115           | 377           |       |        |       |
| Courbe                 | 7      | 390           | 1279          | 200   | 656    | 8,74  |
| Tangente               | 8      | 170           | 558           |       |        |       |
| Courbe                 | 8      | 450           | 1476          | 300   | 984    | 5,83  |
| Tangente               | 9      | 590           | 1935          |       |        |       |
| Courbe                 | 9      | 530           | 1738          | 450   | 1476   | 3,88  |
| Tangente               | 10     | 470           | 1542          |       |        |       |
| Courbe                 | 10     | 450           | 1476          | 600   | 1968   | 2,91  |
| Tangente               | 11     | 500           | 1640          |       |        |       |
| Courbe                 | 11     | 500           | 1640          | 715   | 2345,2 | 2,44  |
| Tangente               | 12     | 1020          | 3346          |       |        |       |
| <b>Longueur totale</b> |        | <b>10 435</b> | <b>34 227</b> |       |        |       |
|                        |        | <b>mètres</b> | <b>piet</b>   |       |        |       |

Toute courbe plus que 3 degrés est problématique sur une voie principale

Tracé actuel (3 courbes plus que 4 degrés)...les 2 au centre-ville sont où les trains passent maintenant à 10mi/h de façon permanente

risque extrêmement faible qu'un tel accident ne se reproduise. Mais ces aspects, aussi importants soient-ils, ne peuvent occulter trois faits incontournables que la porte-parole de l'initiateur et directrice générale de la Ville de Lac-Mégantic a bien soulignés et que la commission rapportait précédemment dans ce chapitre : la pente de la voie ferrée actuelle (option 1) entre Nantes et Lac-Mégantic est très abrupte, la courbe de cette voie est très accentuée au centre-ville de Lac-Mégantic et cette voie ferrée passe dans une zone à forte densité résidentielle.

L'amélioration de la structure ferroviaire et de son entretien ou la mise en place de mesures rigoureuses et adéquates pour le transport de matières dangereuses, aussi nécessaires et louables soient-elles, ne pourraient d'aucune façon compenser pour la pente et la courbe, des facteurs de risque prépondérants et discriminants. **La commission d'enquête comprend d'ailleurs mal que la courbe de la voie ferrée actuelle, construite après la catastrophe, soit plus prononcée (8 degrés comparativement à 4 degrés 25 minutes) qu'elle ne l'était auparavant, alors que les trains continuent de transporter des matières dangereuses. De plus, le maintien de tels facteurs est questionnable alors que l'option 1 fait même abstraction des recommandations de l'Association des chemins de fer du Canada selon lesquelles des mesures d'atténuation standard doivent minimalement être mises en place.**

Ainsi, le fait que l'option 1 ait été identifiée par une majorité de répondants comme étant la plus acceptable socialement ne signifie pas que la voie ferrée actuelle ne comporte pas de risques, même dans des conditions opérationnelles et techniques optimales. Comme le précisait à juste titre le porte-parole du BST lors des séances publiques :

La plupart du temps, quand on fait nos enquêtes, ce qu'on découvre c'est des manquements, des risques qui n'ont pas été identifiés, des changements dans les opérations qui nécessitaient des révisions aux analyses de risques qui n'ont pas été faites ou qui étaient incomplètes. Des manquements au niveau de la gestion des risques au point de vue de l'entretien, au point de vue de la formation, au point de vue des procédures d'opération, la vitesse.  
(M. Jean Laporte, DT2, p. 81)

Pour la commission d'enquête, l'acceptation sociale de l'option 1 devrait sous-tendre également une acceptation volontaire des risques qui lui sont associés. Mais est-ce bien le cas ? Devrait-on alors déduire que les gens les assumeront avec responsabilité et lucidité ? Ces questions soulèvent un dilemme éthique si on considère les facteurs prépondérants et discriminants soulevés précédemment, auxquels s'ajoutent des risques encore inconnus aujourd'hui. Ce dilemme est encore plus évident en raison de l'augmentation du risque potentiel associé à la courbe de la voie ferrée actuelle, beaucoup plus prononcée qu'avant la catastrophe. Qui plus est, cette acceptabilité sociale des risques heurte plusieurs principes de développement durable, en particulier ceux relatifs à la prévention (qui préconise la mise en œuvre de mesures d'atténuation et correctives à la source en présence d'un risque connu) et à la précaution (qui préconise notamment l'évitement des dommages potentiels graves même en l'absence de certitude scientifique). Enfin, pour qu'il y ait acceptation, encore faut-il que celle-ci découle d'une compréhension complète du dossier.

Toute courbe plus que 3 degrés est problématique sur une voie principale

Tracé de la VC 10 courbes à 4 degré ou plus, dont 3 courbes à 5 degrés

Courbes de la VC (ref: TC Annexe 2-3; AECOM 2018, p 454,455; DD 2551-2553):

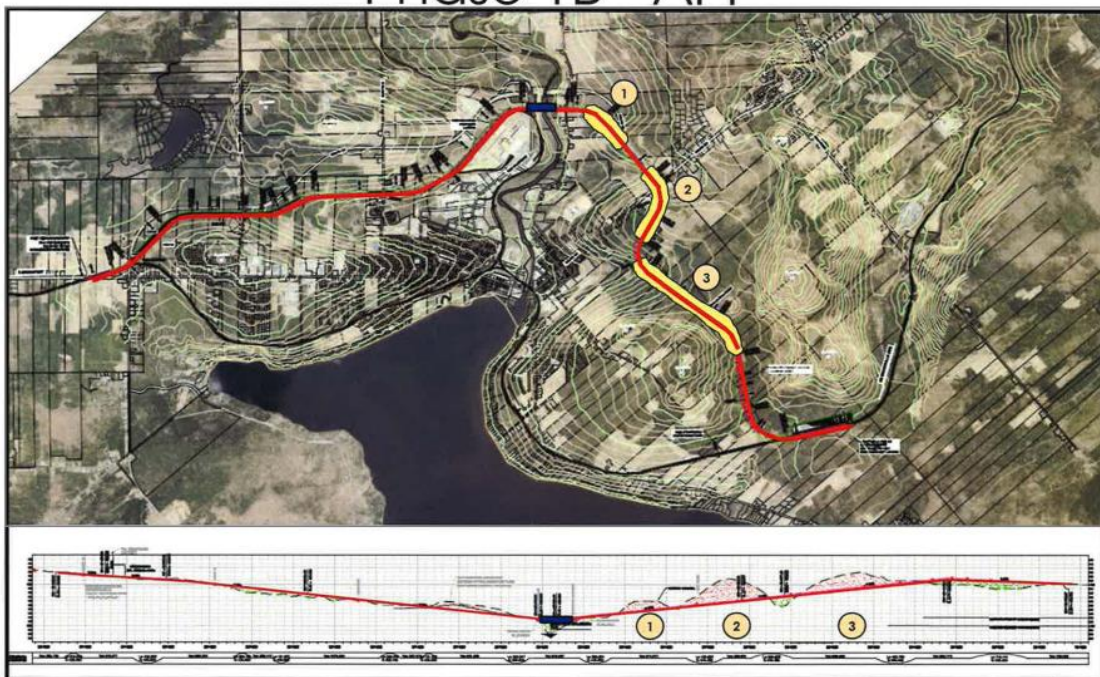
| Courbe | Angle (degré) |
|--------|---------------|
| 1      | 4             |
| 2      | 4             |
| 3      | 4             |
| 4      | 4             |
| 5      | 3             |
| 6      | 4             |
| 7      | 5             |
| 8      | 4             |
| 9      | 5             |
| 10     | 5             |
| 11     | 3             |
| 12     | 4             |

Annexe 1

Source : Rapport AECOM 2017

Le diagramme illustre l'étendue des excavations (en jaune) requises à l'est de la rivière Chaudière.

## Étude d'avant-projet et d'impacts – Phase 1B - APP



Québec, le 2 novembre 2006

Monsieur Conrad Lebrun, chargé de projet  
Ville de Lac-Mégantic  
5527, rue Frontenac, bureau 200  
Lac-Mégantic (Québec) G6B 1H6

OBJET : Demande de soustraction à l'activité minière

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint copie de l'arrêté numéro AM 2006-040 du ministre des Ressources naturelles et de la Faune en date du 17 octobre 2006 concernant la soustraction au jalonnement, à la désignation sur carte, à la recherche minière ou à l'exploitation minière d'un terrain nécessaire à l'alimentation de la prise d'eau potable de la Ville de Lac-Mégantic, MRC Le Granit, circonscription foncière de Frontenac. Cet arrêté fait suite à votre demande du 8 mai 2006.

En conséquence, aucun titre minier ne pourra être accordé sur le terrain visé par cet arrêté.

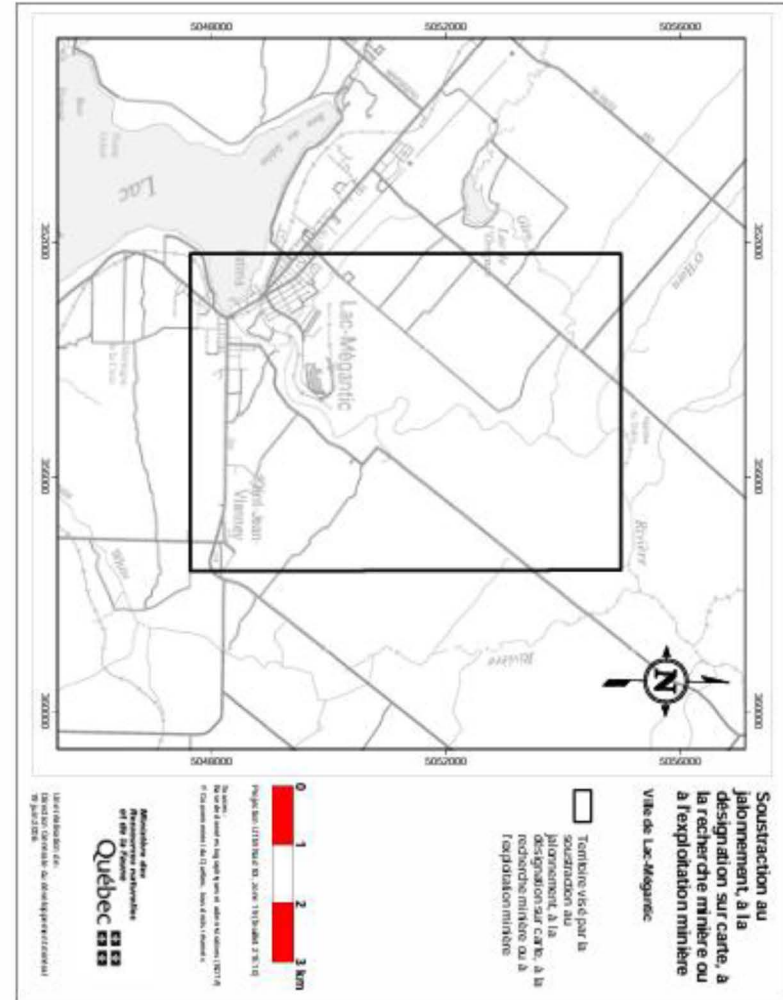
Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

original signé

Hélène Giroux, avocate  
Bureau de la conversion  
et des litiges miniers

p.j.

880, chemin Sainte-Foy, 4<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1S 4X4  
Téléphone : (418) 627-6291, poste 5346  
Télécopieur : (418) 643-9297  
Courriel : helene.giroux@minf.gouv.qc.ca



### ***Demande d'avis de potentiel minéral***

|  |   |
|--|---|
| Demandeur :                                      | M. Sylvain Lacroix, DG  |
| Objet de la demande :                            | Avis sur le potentiel minéral – Demande de soustraction pour des puits de captage pour l'eau (carte de localisation en date du 5 décembre 2005 du territoire qui encadre la zone d'influence des futurs puits municipaux d'alimentation en eau potable de la ville de Lac-Mégantic par la firme Laforest Nova Aqua).  |
| Loi visée :                                      | Règlement sur le captage des eaux souterraines (ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP))  |
| Numéro de bordereau :                            |   |
| Localisation :<br>(MRC ou région administrative) | Ville de Lac-Mégantic - Cantons de Whitton, Spalding et Ditchfield<br>Les coordonnées du territoire ciblé (rectangle) en UTM NAD83 sont les suivantes : Zone 19<br>Coin nord-ouest : Abscisse : 352 181.943 Ordonnée : 5054 971.333<br>Coin nord-est : Abscisse : 357 571.925 Ordonnée : 5054 971.391<br>Coin sud-ouest : Abscisse : 352 182.101 Ordonnée : 5047 631.370<br>Coin sud-est : Abscisse : 357 592.068 Ordonnée : 5047 631.413   |
| SNRC :   | 21E/10  |
| Potentiel minéral :                              | faible <input checked="" type="checkbox"/><br>moyen <input type="checkbox"/><br>élevé <input type="checkbox"/>  |
| Commentaires :                                   | <b>Nous avons déjà traité deux demandes antérieures de Mme Lucie Ste-Croix pour des avis de potentiel minéral pour la Ville de Lac-Mégantic.</b><br><br><b>Le premier avis date du 21 juin 2005 et concerne l'emplacement des puits LM/PE-1-02 et LM/PE-1-03. Dans cet avis la coordonnée de l'abscisse du puits LM/PE-1-02 fournie par le Service des titres miniers était erronée. Il aurait fallu lire 354 979.55 et non 324 979.55.</b><br><br><b>Le second avis date du 9 février 2006 et concerne les coordonnées du territoire ciblé (rectangle) de la présente demande.</b><br><br>Le tiers sud du territoire ciblé couvre une partie des limites des périmètres urbanisés des villes de Lac-Mégantic, Nantes et Frontenac et une aire de contraintes majeures où il y a soustraction à l'activité minière pour l'aire d'alimentation de la prise d'eau potable de la Ville de Lac-Mégantic, contrainte n° 5862.<br><br>Sur la carte de claims il n'y a aucun droit minier émis en date du 30 mai 2006 par le Service des titres miniers sur l'ensemble du territoire concerné.<br><br>La région englobant ce territoire est couverte géologiquement (carte SIGEOM SI-21E10-G3P-02A), par les membres de Drolet (wacke arkosique et mudsliate) et de Ludger (phyllade et grès quartzeux) de la Formation de Compton du Groupe de Saint-François (Dévonien); par le Membre de Dostie (grès quartzeux, siltsliate et mudsliate) de la Formation de Frontenac (Silurien-Dévonien); et par le Membre de Lac-Mégantic (basalte, schiste, gabbro, grès quartzeux, siltsliate et formation de fer) d'âge Dévonien.<br><br>Il n'y a aucun gîte minéral répertorié dans le territoire ciblé. |
| Recommandations :                                |   |
| Cartes jointes :                                 | oui <input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/><br><i>original signé</i>   |
| 30 mai 2006                                      |   |
| Date   | Signature   |



Le 8 mai 2006

Monsieur Jean-Louis Cathy  
Sous-ministre associé à l'énergie et aux mines  
Ministère des Ressources naturelles  
5700, 4e Avenue Ouest  
Bureau B 401  
Charlesbourg (Québec) G1H 6R1

N/Réf. : 01-04-1191

Objet : Demande de soustraction à l'activité minière  
Zone d'influence des puits municipaux de Lac-Mégantic

Monsieur le Sous-ministre,

Afin de répondre aux nouvelles normes édictées dans la réglementation concernant l'eau potable, la Ville de Lac-Mégantic a complété un processus concluant de recherche en eau souterraine et a donc choisi l'orientation de captage d'une eau souterraine pour alimenter son réseau d'aqueduc.

Une demande antérieure avait été présentée au ministère en novembre 2003. Suite aux études plus approfondies depuis, le comportement de la zone aquifère s'est mieux défini.

Nous vous déposons, par la présente, une demande de soustraction à l'activité minière concernant le territoire correspondant à la zone de capture de l'eau souterraine alimentant nos puits tels que déposés au MDDEP. Ce territoire est présenté au plan préparé par Laforest Nova Aqua, joint aux présentes.

2006 MAY 10 11:25

9527, rue Frontenac, bureau 200  
Lac-Mégantic, QC  
G6B 1Y6

Tél: (819) 583-2441  
Téléc: (819) 583-5920

Site Internet:  
[www.ville.lac-megantic.qc.ca](http://www.ville.lac-megantic.qc.ca)

Courriel:  
[info@ville.lac-megantic.qc.ca](mailto:info@ville.lac-megantic.qc.ca)

... 2

Monsieur Jean-Louis Cathy

- 2 -

Le 8 mai 2006

Tel qu'il est prescrit à l'article 32 paragraphe 9 du Règlement sur le captage des eaux souterraines (L.R.Q., c. Q-2, r.1.3), vous trouverez ci-jointe l'attestation de M<sup>me</sup> Lucie Ste-Croix, chef du Service des titres miniers, confirmant qu'aucune inscription au registre minier ni demande de titre minier n'est enregistrée sur ledit territoire visé.

Espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez agréer, Monsieur le Sous-ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

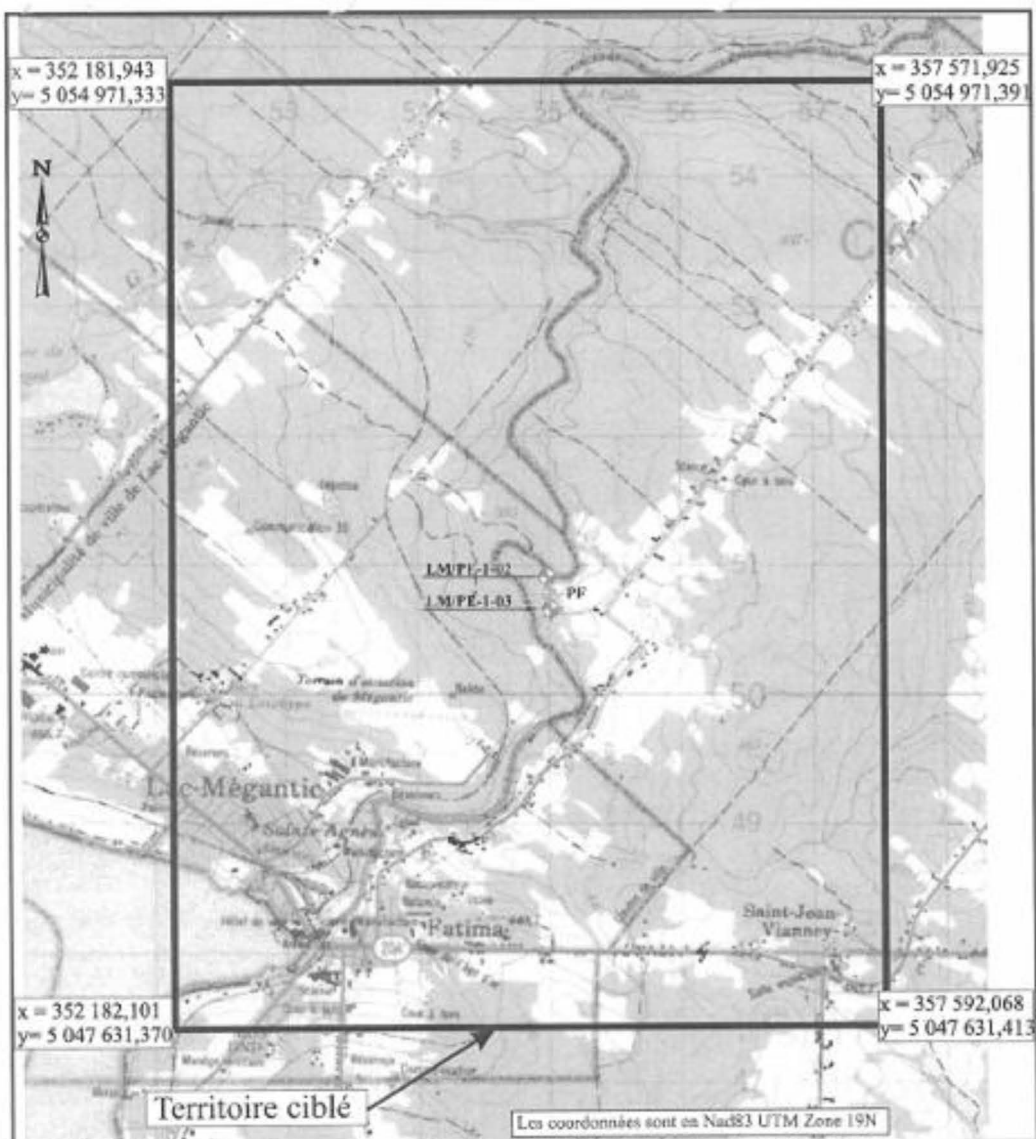
Le chargé de projet,


original signé

CL/sop

Conrad Lebrun, ing.

- c. c. M. Pierre Richer, ing., ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir  
M. Yves Poulin, ing., ministère du Développement durable et de l'Environnement
- p. j. Plan de Laforest Nova Aqua, droits miniers, zone d'exclusion  
Demande d'attestation relative aux droits miniers



|  |   |                          |               |
|--|---|--------------------------|---------------|
|  <b>LNA</b><br>LAFORST<br>NOVA AGUA | 127, rue Principale, bureau 106<br>Cowansville (Québec) J2K 1J3<br>Téléphone: (450) 266-4101<br>Télécopieur: (450) 266-4109 |                          |               |
|  | <b>VILLE DE LAC-MÉGANTIC</b><br><b>Recherche en eau souterraine</b><br><b>Droits miniers</b><br><b>Zone d'exclusion</b>     |                          |               |
| DATE :<br>5 décembre 2005  | DOSSIER :<br>H.G.E.H.-99-5295   | ÉCHELLE :<br>±1 : 40 000 | FIGURE :<br>1 |

**AUTORISATION**  
(article 32 de la Loi)

ET

**AUTORISATION**  
(article 31 du Règlement)

N/Réf. : 7314-05-01-3003002  
200112715

- 7 -

Le 12 août 2005

Le titulaire de l'autorisation délivrée en vertu de l'article 31 du *Règlement sur le captage des eaux souterraines* devra respecter les conditions suivantes :

- 1- Le volume maximum d'eau à capter sera de 6 192 m<sup>3</sup> par jour.
- 2- En cas d'une surexploitation démontrée de l'aquifère, le volume maximum d'eau captée par jour devra être réduit à un niveau permettant de corriger rapidement la situation, de manière durable.
- 3- L'autorisation de capter les eaux souterraines est valide pour une période de 20 ans à compter de sa date de délivrance.
- 4- Les dispositions contenues dans l'engagement de la Ville de Lac-Mégantic à l'égard des propriétaires d'ouvrages de captage d'eau souterraine privés doivent être appliquées pour la durée de la présente autorisation.

En outre, cette autorisation ne dispense pas le titulaire d'obtenir toute autre autorisation requise par toute loi ou tout règlement, le cas échéant.

Pour le ministre,



*Paulin*  
Madeleine Paulin  
Sous-ministre

Québec, le 6 juillet 2005

**AUTORISATION**  
**Loi sur la qualité de l'environnement**  
**(L.R.Q., c. Q-2, article 41)**

Ville de Lac-Mégantic  
5527, rue Frontenac, bureau 200  
Lac-Mégantic (Québec) G6B 1H6

N/Réf. : 7314-05-01-3003002  
200110849

**Objet : Acquisition de terrains situés dans la municipalité de Frontenac requis par la Ville de Lac-Mégantic pour un projet d'alimentation en eau potable**

Mesdames,  
Messieurs,

À la suite de votre demande d'autorisation datée du 8 avril 2005, reçue le 12 avril 2005 et complétée le 7 juin 2005, j'autorise, conformément à l'article 41 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), le titulaire ci-dessus mentionné à réaliser le projet décrit ci-dessous :

**Lots 57 Ptie, 58 Ptie, Rang I, cadastre du Canton de Spalding, circonscription foncière de Frontenac et lots 57 Ptie, 58 Ptie, Rang II, cadastre du Canton de Spalding, circonscription foncière de Frontenac, incluant une partie de la rivière Chaudière (territoire non cadastré).**

Acquisition de gré à gré ou par voie d'expropriation des sources d'approvisionnement d'eau et autres immeubles ou droits réels situés sur le territoire de la municipalité de Frontenac, requis pour l'installation, l'exploitation et la protection d'un lieu de captage d'eau souterraine, ainsi que son raccordement au système d'aqueduc de la ville de Lac-Mégantic.

## Arrêtés ministériels

### A.M., 2006

#### Arrêté numéro AM 2006-040 du ministre des Ressources naturelles et de la Faune en date du 17 octobre 2006

CONCERNANT la levée de la soustraction au jalonnement, à la désignation sur carte, à la recherche minière ou à l'exploitation minière édictée par l'arrêté ministériel numéro AM 2004-027 et la soustraction au jalonnement, à la désignation sur carte, à la recherche minière ou à l'exploitation minière d'un terrain nécessaire à l'alimentation de la prise d'eau potable de la Ville de Lac-Mégantic, MRC Le Granit, circonscription foncière de Frontenac

LE MINISTRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE,

VU l'article 17 de la Loi sur les mines (L.R.Q., c. M-13.1) prévoyant que cette loi vise à favoriser la prospection, la recherche, l'exploration et l'exploitation des substances minérales et des réservoirs souterrains, et ce, en tenant compte des autres possibilités d'utilisation du territoire;

VU le paragraphe 1<sup>o</sup> du premier alinéa de l'article 304 de la Loi sur les mines suivant lequel le ministre peut, par arrêté, soustraire au jalonnement, à la désignation sur carte, à la recherche minière ou à l'exploitation minière tout terrain contenant des substances minérales qui font partie du domaine de l'État et nécessaire à tout objet qu'il juge d'intérêt public;

CONSIDÉRANT que la protection d'une aire de captage d'eau potable d'une municipalité est d'intérêt public;

VU l'arrêté ministériel numéro AM 2004-027 du 6 juillet 2004 suivant lequel le ministre des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs a soustrait au jalonnement, à la désignation sur carte, à la recherche minière ou à l'exploitation minière un terrain nécessaire à l'alimentation de la prise d'eau potable de la Ville de Lac-Mégantic;

CONSIDÉRANT qu'il est nécessaire de modifier le périmètre de ce terrain nécessaire à l'alimentation de la prise d'eau potable de la Ville de Lac-Mégantic;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de lever la soustraction au jalonnement, à la désignation sur carte, à la recherche minière ou à l'exploitation minière du terrain édictée par l'arrêté ministériel numéro AM 2004-027 et de le remplacer par la présente soustraction au jalonnement, à la désignation sur carte, à la recherche minière ou à l'exploitation minière d'un terrain nécessaire à l'alimentation de la prise d'eau potable de la Ville de Lac-Mégantic;

VU le dernier alinéa de l'article 304 de la Loi sur les mines suivant lequel un arrêté ministériel entre en vigueur le jour de sa publication à la *Gazette officielle du Québec* ou à toute autre date ultérieure qui y est indiquée;

VU l'article 382 de cette loi suivant lequel le ministre des Ressources naturelles et de la Faune est chargé de l'application de la Loi sur les mines;

#### ARRÊTE CE QUI SUIT:

Lève la soustraction au jalonnement, à la désignation sur carte, à la recherche minière ou à l'exploitation minière édictée par l'arrêté ministériel numéro AM 2004-027 du 6 juillet 2004 d'un terrain nécessaire à l'alimentation de la prise d'eau potable de la Ville de Lac-Mégantic, MRC Le Granit, circonscription foncière de Frontenac, identifié sur le feuillet S.N.R.C. 21E/10, dont le périmètre est défini et représenté sur un plan conservé aux archives de la Direction générale du développement minéral;

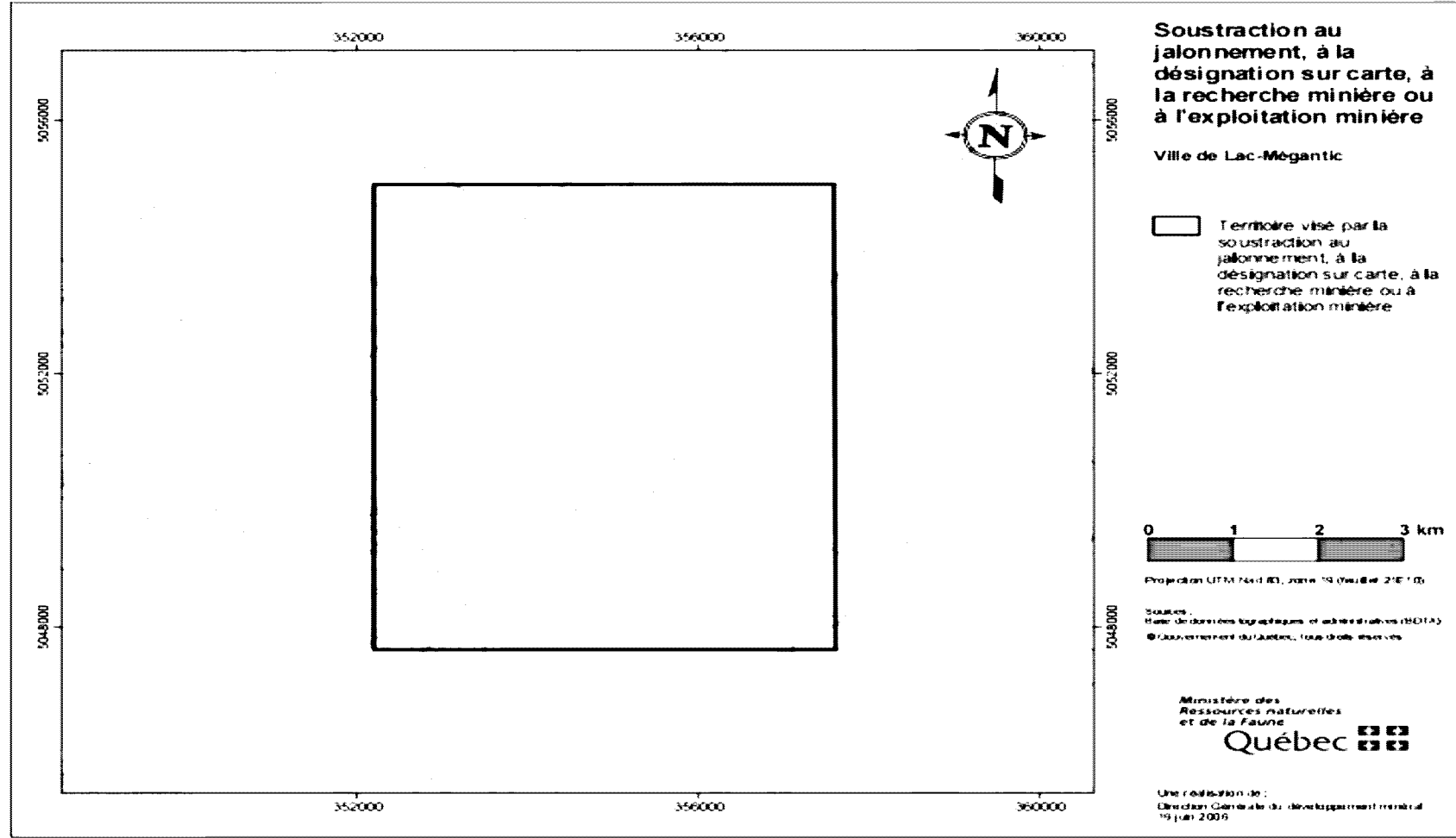
Soustrait au jalonnement, à la désignation sur carte, à la recherche minière ou à l'exploitation minière un terrain nécessaire à l'alimentation de la prise d'eau potable de la Ville de Lac-Mégantic, MRC Le Granit, circonscription foncière de Frontenac, identifié sur le feuillet S.N.R.C. 21E/10, dont le périmètre est défini et représenté sur un plan préparé en date du 19 juin 2006 et déposé aux archives de la Direction générale du développement minéral, dont copie est annexée au présent arrêté;

Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*.

Québec, le 17 octobre 2006

*Le ministre des Ressources naturelles  
et de la Faune,*

PIERRE CORBEIL



Voie de Contournement de Lac Mégantic: Demande visant à déclarer la demande incomplète// Lac Megantic Rail Bypass Application: Motion to Deem Application Incomplete

**Coalition des Victimes  
Collatérales <coalitionvictimescollaterales@gmail.com>**

Tue, Sep 23, 2025,  
10:36 PM

[REDACTED]

**Objet :** Demande de Transports Canada / CPKC – Projet de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic (article 98, *Loi sur les transports au Canada*)

Monsieur Chamberland,

Conformément à l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada* et au guide de l'Office intitulé *Comment présenter une demande d'approbation pour la construction d'une ligne de chemin de fer*, nous soumettons respectueusement que la demande déposée par Transports Canada et CPKC en vue d'obtenir l'approbation du projet de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic est **incomplète** et ne devrait pas être étudiée dans son état actuel.

L'Office doit déterminer si « l'emplacement de la ligne de chemin de fer est raisonnable, compte tenu des exigences relatives à l'exploitation et aux services ferroviaires et des intérêts des collectivités touchées ». Or, dans le dossier actuel, l'Office ne peut rendre une telle détermination en raison de lacunes matérielles dans les éléments de preuve fournis.

Notre évaluation est préliminaire et se base sur l'information disponible publiquement ainsi que sur l'information demandée à Transports Canada (TC) à maintes reprises mais jamais fournie – donc, jugée non disponible.

## **Motifs justifiant notre conclusion de demande incomplète :**

### **1. Suivi de l'eau potable**

- *Guide, section 4 : Intérêts des collectivités* — l'exigence de fournir de l'information sur les impacts potentiels pour les ressources locales, y compris l'eau potable.
- Aucun plan de suivi contraignant n'a été déposé. La municipalité de Frontenac n'a toujours pas accepté d'en assumer la responsabilité, et ses résidents rejettent catégoriquement que Lac-Mégantic assure cette fonction. La protection de l'eau potable demeure donc un enjeu 'ouvert' sans autorité définie.

### **2. Ententes financières et avantages**

- *Guide, section 5 : Autres renseignements* — obligation de divulguer les ententes financières pertinentes.
- Les modalités de l'entente financière entre Transports Canada et CPKC ne sont pas divulguées. Sans transparence, l'Office ne peut évaluer l'intérêt public d'un projet financé avec des fonds publics mais bénéficiant une entreprise privée.

### **3. Autorisations réglementaires**

- *Guide, section 6 : Autres autorisations* — obligation d'identifier et de fournir les approbations exigées par la législation fédérale.
- On ignore si une autorisation en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* a été obtenue. Le dossier est muet quant à l'effondrement d'un pilier de pont de 70 pieds dans un lac souterrain lors de travaux routiers voisins, ce qui soulève des préoccupations géotechniques et de sécurité publique.

### **4. Loi sur les pêches**

- *Guide, section 6* — obligation de préciser si une autorisation est requise.
- L'affirmation selon laquelle aucun permis n'est nécessaire est contredite par l'étude hydrogéologique d'Englobe qui prévoit un pompage d'environ 55 millions de litres par jour vers la rivière Chaudière. Les impacts sur le pH, la température et les sédiments — sans compter le brassage de résidus pétroliers — ne sont pas pris en compte.

### **5. Absence de plan de dénoyage et rabattement des eaux**

- *Guide, section 4 : Impacts environnementaux* — obligation de décrire les mesures de protection.

- Aucun plan de dénoyage et rabattement n'a été fourni, malgré l'importance centrale de cette opération pour l'environnement et la santé publique.

## **6. Absence d'évaluations probabilistes des risques**

- *Guide, section 4 : Intérêts des collectivités* — obligation de fournir des données sur la sécurité.
- Aucune analyse probabiliste n'a été déposée concernant les risques liés au drainage, à la destruction de milieux humides et aux inondations.

## **7. Applicabilité de l'article 82**

- *Guide, section 5* — obligation d'aborder l'applicabilité d'autres dispositions de la Loi.
- Les demandeurs affirment que l'article 82 ne s'applique pas sans fournir de justification.

## **8. Gare de triage dans le parc industriel**

- *Guide, section 4 : Intérêts des collectivités* — obligation de divulguer les installations connexes.
- Ce projet de gare de triage n'a pas été évalué lors des consultations publiques, y compris celle du BAPE en 2019.

## **9. Incohérences opérationnelles**

- *Guide, section 3 : Exploitation ferroviaire* — obligation de décrire les caractéristiques opérationnelles.
- L'évaluation des effets sur l'environnement (EEE) prétend que les services et la capacité resteront inchangés, alors que des rails de classe 3 (vitesse plus élevée) sont prévus et que CPKC prévoit des trains de 3 km de long.

## **10. Impacts sonores**

- *Guide, section 4 : Intérêts des collectivités* — obligation de traiter des nuisances sonores.
- Le secteur SS06, identifié en 2019 par le BAPE comme zone sensible au bruit, est omis de l'EEE.

## **11. Passages privés et assurances**

- *Guide, sections 3 et 4* — obligation de fournir des détails sur la conception et la sécurité des passages.

- La demande n'inclut aucun renseignement sur les passages privés requis ni sur les dispositions d'assurance. Des citoyens rapportent que plusieurs assureurs ont déjà refusé de couvrir les risques.

## Mesures demandées

Nous demandons respectueusement que l'Office :

1. **Déclare la demande incomplète** en vertu de l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada* et du guide de l'OTC;
2. **Suspende l'examen** de la demande jusqu'à ce que les demandeurs déposent :
  - Un plan de suivi de l'eau potable avec responsabilité et imputabilité identifiées;
  - La divulgation intégrale des ententes financières entre Transports Canada et CPKC;
  - Toutes les autorisations fédérales requises (*Loi sur les eaux navigables canadiennes, Loi sur les pêches*, etc.);
  - Un plan complet de rabattement des eaux avec impacts quantifiés;
  - Des analyses probabilistes des risques liés au drainage, aux milieux humides, aux inondations et aux déraillements;
  - Une justification claire sur l'applicabilité de l'article 82;
  - La divulgation du projet de gare de triage et de ses impacts et les consultations qui s'imposent;
  - Des informations cohérentes sur la classe des rails, la longueur et la vitesse des trains;
  - Une analyse actualisée du bruit, y compris pour la zone SS06;
  - Les détails de tous les passages privés et des dispositions d'assurance correspondantes.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

La Coalition des Victimes Collatérales

Consultations Publiques - VC Lac Mégantic

**Coalition des Victimes**  
**Collatérales <coalitionvictimescollaterales@gmail.com>**

Fri, Nov 7, 2025,  
11:28 AM

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

.

Bonjour M Chamberland,

Nous avons appris que les consultations publiques débuteront le 12 novembre pour le projet de voie de contournement (VC) ferroviaire de Mégantic et que la documentation (27,000 pages) ne sera disponible qu'à partir du 12 novembre 2025.

Vous avez donc conclu que le dossier déposé le 19 septembre était complet malgré les 11 éléments-clés manquants que nous vous avons signifiés le 23 septembre dernier?

Le 22 septembre dernier nous vous avons également fait la requête qu'il y ait des sessions hybrides (en présentiel avec visioconférence afin que des experts puissent se joindre).

Nous vous remercions d'avoir identifié le 2 décembre en présentiel mais 2 semaines pour lire 27,000 pages et être prêt le 2 décembre (soit lire 2000 pages par jour) est déraisonnable et physiquement impossible. De plus, un total de 4 heures de consultation publique en présentiel est largement insuffisant, voire insultant.

Compte tenu des multiples enjeux sociaux, de sécurité, de santé publique et environnementaux liés au dossier, nous vous soumettons les demandes et les questions suivantes :

1. La durée des consultations publiques (jusqu'au 23 décembre) est trop courte pour un dossier de 27,000 pages qui déchire la population depuis 7 ans.

Nous vous demandons respectueusement de prolonger la consultation publique jusqu'à la fin février 2026 pour un total d'environ 60 jours ouvrables excluant la période entre Noël et jour de l'an.

L'OTC a déjà prolongé des séances publiques par le passé. Le dossier de la VC est complexe et notre demande d'extension est tout à fait légitime et raisonnable compte tenu des précédents (réf. Jansen Spur)

2. Nous vous demandons un minimum de 30 jours ouvrables (excluant les jours fériés et la période entre Noël et jour de l'an) pour consulter la documentation avant la tenue de la première séance en présentiel.

3. Nous demandons qu'il y ait un minimum de 6 jours en présentiel/ hybride (en janvier et février 2026) pour entendre les citoyens concernés.

4. Nous vous demandons de confirmer que l'option visioconférence sera disponible lors des sessions en présentiel

5. Pouvez vous nous dire qui sera présent aux séances en présentiel?

6. Nous vous demandons finalement de clarifier si l'OTC répondra aux questions des citoyens lors des séances en présentiel, et si d'autres parties prenantes (CPKC et TC) répondront aux questions

Merci de votre collaboration. Nous attendons vos réponses à ces demandes et questions avec impatience.

Luc Chamberland <Luc.Chamberland@otc-cta.gc.ca>

Thu, Nov 13, 2025,  
3:02 PM

À la Coalition des Victimes Collatérales,

Je vous remercie pour votre courriel du 7 novembre 2025 concernant le processus de consultation sur le projet de construction de la voie de contournement à Lac-Mégantic.

Dans un contexte de consultation, l'Office des transports du Canada (Office) agit en qualité de décideur administratif. Son rôle est de déterminer si l'emplacement proposé de la ligne de chemin de fer est convenable compte tenu des besoins en matière de services et d'exploitation ferroviaires et des intérêts des localités qui seront touchées par la ligne de chemin de fer. L'Office doit rendre une décision sur le tracé tel qu'il est proposé, et non de déterminer le tracé optimal de la voie de contournement. Il peut soit refuser la demande de CPKC soit l'autoriser avec ou sans condition.

Le 4 novembre 2025, l'Office a déterminé que la demande de CPKC était complète, c'est-à-dire qu'elle contient suffisamment de renseignements pour permettre l'ouverture de la période de consultation. Cela ne signifie pas qu'il n'est pas possible de transmettre d'autres renseignements à l'Office si nécessaire. Entre autres, l'Office tiendra compte dans sa décision des commentaires reçus dans le cadre de la consultation.

Habituellement, l'Office recueille des renseignements de la part du public concernant les projets de construction ferroviaire au moyen d'une consultation lors de laquelle le public est invité à présenter ses commentaires par écrit. Cependant, étant donné les circonstances uniques de la demande de CPKC, l'Office a exceptionnellement décidé de tenir également des séances de consultation en personne à Lac-Mégantic le 2 décembre 2025. Il s'agit d'une consultation complémentaire à la consultation par écrit, qui sera menée par les deux membres de l'Office désignés pour traiter cette demande, Mme France Pégeot (présidente et première dirigeante de l'Office) et M. Tom Oommen. Ces séances de consultation en personne permettront aux personnes touchées par le projet d'exprimer leur point de vue de vive voix, en plus ou au lieu de le faire par écrit.

L'objectif des séances de consultation avec les membres de l'Office est d'offrir la possibilité aux citoyens et aux organismes des collectivités locales d'exprimer leur point de vue sur le tracé proposé pour la voie de contournement. Les témoins experts qui souhaitent participer à la consultation ou les personnes qui souhaitent contester des éléments techniques contenus dans la demande sont invités à présenter leurs commentaires par écrit.

L'Office, en sa qualité de décideur administratif, doit prendre une décision en fonction des renseignements dont il dispose. Les membres ne pourront donc pas répondre aux questions ou aux préoccupations soulevées par le public concernant le projet lors des séances en personne ou dans leurs soumissions écrites. La décision finale expliquera comment l'Office a tenu compte de l'intérêt des localités.

Dans tout processus de demande de construction, il est courant que les demandeurs répondent aux questions soulevées lors de la consultation. Dans ce cas, les demandeurs, CPKC et Transports Canada, se sont engagés à le faire peu après la séance de consultation en personne. Quant aux commentaires par écrit, ils s'efforceront d'y répondre dans les trois jours ouvrables suivant leur publication sur le site Web de l'Office. Les réponses seront également publiées sur le site Web de l'Office.

Tous les détails sur la tenue des séances de consultation en personne sont disponibles sur le site Web de l'Office. Il ne sera pas possible d'assister à ces séances de façon virtuelle. Cependant, l'enregistrement des séances sera disponible sur demande.

L'Office prend note de votre demande visant à prolonger la période de consultation. Pour le moment, l'Office estime qu'il est trop tôt pour prendre une telle décision, mais pourra se pencher sur la question si cela s'avérait nécessaire au cours de la consultation.

Cordialement,

**Luc Chamberland**

Directeur, Direction des déterminations maritimes et ferroviaires  
Office des transports du Canada

[luc.chamberland@otc-cta.gc.ca](mailto:luc.chamberland@otc-cta.gc.ca)

Tél. : 613-617-3344 / Cél. : 613-617-3344 / ATS. : 1-800-669-5575

Suivez-nous : [otc-cta.gc.ca](http://otc-cta.gc.ca) / [Twitter](#) / [YouTube](#)

Director, Rail & Marine Determinations Directorate  
Canadian Transportation Agency

[luc.chamberland@otc-cta.gc.ca](mailto:luc.chamberland@otc-cta.gc.ca)

Tel.: 613-617-3344 / Cell.: 613-617-3344 / TTY.: 1-800-669-5575

Follow us: [otc-cta.gc.ca](http://otc-cta.gc.ca) / [Twitter](#) / [YouTube](#)

Re: Consultation sur la voie de contournement ferroviaire de La-Mégantic, Nantes et Frontenac

[REDACTED]

Mon, Nov 17, 2025,  
7:39 PM

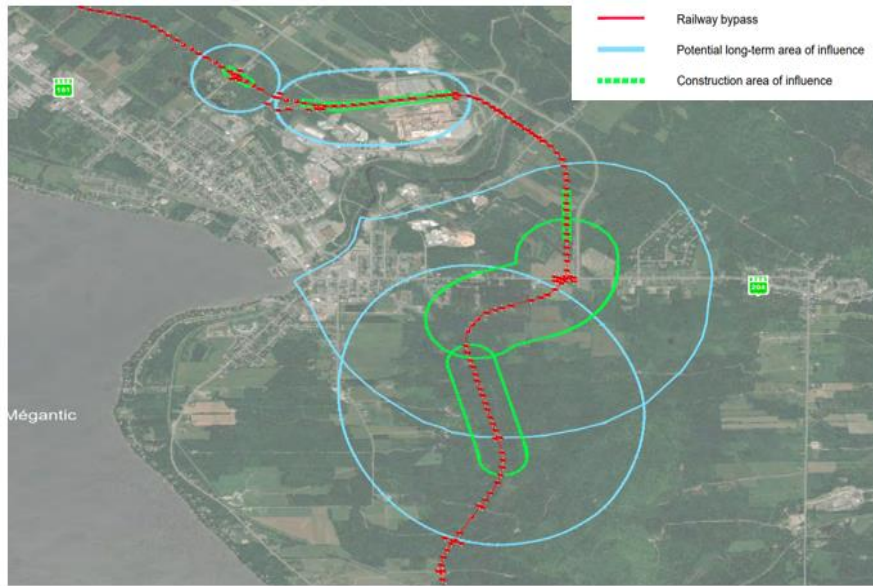
to Megantic [REDACTED]

Bonsoir à vous ! Ayant été au bureau municipal de Nantes pour faire la lecture des documents, je m`aperçois que certains documents en français ont des rapports qui sont en anglais ce qui n`aide pas à la compréhension du rapport pour ceux qui comme moi ne sont pas habile avec la langue anglaise. Un autre point a votre attention, il est difficile pour les gens qui travaillent de jour avoir accès à ces documents pour en faire l`analyse papier qui comme moi sommes plus habile avec le papier que l`informatique, en raison des heures d`ouvertures du bureau municipal. Voilà une autre raison pour une prolongation de la consultation.

Bonne fin de journée !

[REDACTED]

# Zones d'Influence



2 206 boulevard Valcartier

St Gabriel de Valcartier

G0A 4S0, Québec

Objet : Lettre d'avis sur le rapport d'étude hydrogéologique final Voie de contournement ferroviaire du Lac-Mégantic Référence d'Englobe : 05-02005773.000-0300.0340-GS-R-1001-00

Je soussigné Sébastien RAYMOND, Ph.D, Ing, a été mandaté afin d'émettre un avis sur le rapport d'étude hydrogéologique final Voie de contournement ferroviaire du Lac-Mégantic Référence d'Englobe. Cet avis se base sur la lecture du rapport et sur mon expérience et expertise scientifique indépendante et personnelle.

Le rapport d'Englobe a pour objectif de définir les propriétés hydrogéologiques des aquifères, en portant une attention particulière aux secteurs d'excavation. La compagnie réalise donc une étude tout à fait conforme dans les installations de puits d'observations et dans les différents types d'essais qui sont typiques de ce genre d'étude. Englobe nous indique toutefois que les résultats sont à prendre avec précaution car les analyses ont été faites sur les mois d'Octobre et Novembre et ne représente pas la période de hautes eaux printanières au cours de laquelle les travaux peuvent se réaliser. La hauteur de la nappe n'est donc pas connue et les impacts peuvent être encore plus importants dans la période de construction.

Cependant si la méthodologie est claire et adaptée au mandat, Le rapport apporte plus de questions qu'il n'apporte de réponse. En effet il faut souligner l'éthique et la rigueur de Englobe qui souligne eux-mêmes les lacunes et les impacts importants que peut avoir ce tracé sur la destruction des zones humides et sur la qualité de l'eau des puits résidentiels. **Le tracé sélectionné n'apparaît donc pas comme une solution viable.**

Dans leur rapport, Englobe eux-mêmes, s'avère très critique quant aux impacts sur les milieux humides et les puits résidentiels. Il est dit dans le rapport que :

- Une diminution du niveau de la nappe ou une contamination de l'eau souterraine pourrait avoir un impact sur les milieux humides et les puits résidentiels.
- L'ensemble de ces milieux humides seront affectés par la construction du chemin de fer.
- Selon leurs connexions hydrauliques, les milieux humides en périphérie du chemin de fer pourraient aussi être à risque d'impact avec les travaux.
- Une diminution de l'apport en eau pourrait avoir un impact sur les milieux humides
- Des modifications des apports en eaux de surface peuvent avoir un impact sur les milieux humides

- La qualité de l'eau de tous les cours d'eau pourrait être affectée par des travaux de construction.
- Une diminution de la nappe pourrait mener à une diminution de la quantité d'eau disponible au niveau des puits résidentiels.
- Les puits d'alimentation en eau souterraine pourraient être affectés par les activités de dénoyage en fonction de la quantité d'eau disponible pour l'approvisionnement de leur puits.
- Une contamination de l'eau souterraine est possible
- Des modifications aux propriétés géotechniques des sols et des tassements des sols sont aussi considérées dans la liste d'impacts potentiels. Ceci est un risque pour les bâtiments à l'intérieur des aires d'influence (comprenant des maisons résidentielles et usines).

**Il apparaît ainsi que la voie de contournement sélectionnée peut impacter de manière très significative l'environnement, la santé publique et la société.**

En effet la conservation des milieux humides et hydriques est un enjeu crucial du Ministère de l'environnement, de la lutte contre les changements climatiques, de la faune et des parcs puisqu'ils remplissent d'indispensables fonctions écologiques et qu'ils constituent un maillon déterminant de la biodiversité du Québec. Ainsi, le cadre légal et réglementaire reflète l'importance de cet enjeu et prévoit diverses mesures pour freiner la perte de ces milieux, et même pour faire des gains en la matière.

L'encadrement légal touchant les milieux humides s'appuie sur plusieurs lois et règlements, notamment la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques.

Dans les principaux moyens de mise en œuvre de la conservation, il y a la reconnaissance des fonctions écologiques des milieux humides et hydriques et de l'objectif d'aucune perte nette de ces milieux dans la Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et favorisant une meilleure gouvernance de l'eau et des milieux associés (Loi sur l'eau). **L'atteinte de l'objectif d'aucune perte nette de milieux humides et hydriques est au cœur de l'encadrement de ces écosystèmes.** La Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques a d'ailleurs inscrit cet objectif dans la Loi sur l'eau.

L'objectif n'est donc pas de figer l'aménagement du territoire, mais de mieux équilibrer les pertes et les gains en superficies, en fonctions écologiques et en biodiversité, sur un territoire donné. Ainsi, les pertes **inévitables** devraient être compensées, en priorisant la restauration de milieux dégradés ou la création de nouveaux milieux. Ce principe est à la base de l'approche « éviter-minimiser-compenser ». Cet aspect inévitable n'apparaît pas dans le cadre de la voie de contournement car d'autres tracés sont certainement possibles et devraient faire le cas de nouvelles études. Si les premières études n'ont pas été satisfaisantes, alors il ne faut pas prendre un tracé par défaut mais réfléchir à d'autres pistes de solutions. Les impacts soulevés dans le rapport d'Englobe sont ici trop importants pour aller de l'avant avec ce tracé. L'approche « éviter-minimiser-compenser » semble faite de manière hâtive avec une compensation monétaire de plus de 4,6 millions de dollars pour la perte des milieux humides mais des solutions plus adaptées doivent exister au niveau du territoire. La compensation ne doit être utilisée que s'il n'y a aucune autre solution possible. Or, à la vue de l'ensemble des impacts sur les milieux humides lors de la

construction et à long terme, il serait indispensable que d'autres tracés soient explorés et étudiés afin d'éviter et de minimiser les impacts.

La majeure partie du tracé de la voie de contournement ferroviaire traverse des terres boisées, agricoles ou avec des résidences à proximité du tracé. À cause de variations topographiques significatives, des travaux d'excavation importants sont nécessaires le long du tracé pour permettre de limiter les variations de pentes du chemin de fer. L'ampleur des travaux d'excavation et des opérations de dénoyage suggère des coûts de construction exorbitant qui questionne également sur la pertinence d'un tel projet au niveau économique et environnemental.

La construction de certaines structures additionnelles présente un risque additionnel d'impact environnemental : 3 secteurs vont jusqu'à avoir des profondeurs d'excavation de 12 à 23 mètres. À la section 23+293 à 24+320 les débits de dénoyage sont estimés à 5 500 m<sup>3</sup>/d/ 100 m. L'élévation de la nappe phréatique varie entre 424,87 et 449,47 m alors que selon les informations fournies par AECOM, le chemin de fer devrait avoir une élévation entre 427,3 et 437,2 m. Les travaux se déroulent donc directement dans la nappe avec des rabattements prévus de 23m par endroits (équivalent à un immeuble de 5 étages !). Les rayons d'influence selon les calculs peuvent atteindre 1,2km. On parle bien ici de rayon, l'impact autour de la zone de travaux est donc très important. De plus dans ces estimations il n'est pas pris en compte l'effet des précipitations et des écoulements de surface qui peuvent augmenter le risque d'incident pendant les travaux : sécurité des travailleurs, contaminations anthropiques des eaux de surface et souterraines entraînant une contamination de la nappe et par conséquent des puits résidentiels. Englobe souligne que des résultats de qualité des eaux souterraines n'ont pas été inclus à l'étude. Dans certain cas la qualité physicochimique et ou bactériologique de l'eau souterraine pourra avoir une incidence non négligeable sur le rendement à long terme d'un système de drainage et par conséquent d'impacter la zone de travail et avoir un impact sur la santé sécurité des travailleurs, sur l'échéancier et sur les coûts associés.

L'aire d'influence potentielle à long terme des milieux récepteurs pour la section 26+480 - 27+6 inclue les bâtiments de l'usine Tafisa. Englobe prévient donc du risque de tassement pour cette même usine. Selon la nature du sol et l'ampleur du rabattement réel, il est possible que des tassements soient observés. Même si Englobe recommande d'effectuer une inspection avant les travaux pour effectuer un état des lieux, les enjeux restent très préoccupants. Que sera l'ampleur de l'affaissement ? Quelles zones seront impactées ? Qu'arrive-t-il à l'usine et à ces travailleurs si un tassement affecte l'intégrité structurelle de l'usine ? Quels seront les impacts sanitaires et sociaux d'un tel impact ?

L'aire d'influence potentielle à long terme des milieux récepteurs pour la section 23+293 - 24+32 pourraient impacter une partie d'un quartier résidentiel autour du Lac Mégantic et au moins 8 puits résidentiels qui sont dans l'aire d'influence analytique des travaux de construction. Que sera l'impact pour les puits résidentiels aussi bien en termes d'approvisionnement que de qualité de l'eau ?

L'aire d'influence potentielle à long terme des milieux récepteurs pour la section 21+830 - 22+80 affecterait au moins 7 puits résidentiels et la quasi-intégralité de l'aire d'influence analytique des

travaux de construction est constitué de milieux humides. Les mêmes questions que précédemment se posent pour ce secteur également.

En comparaison avec les autres milieux récepteurs, les milieux récepteurs pour la section 28+070 - 28+320 sont les moins impactées mais il reste qu'une importante proportion de l'aire d'influence potentielle à long terme est constitué de milieux humides.

Le rapport d'Englobe est donc un rapport d'étude soulevant un nombre important de critiques et de limites associés à ce tracé. Il apparaît dans ce cas que ce tracé n'est pas la solution souhaitée tant au niveau de la santé publique, de l'environnement que de l'aspect social. Beaucoup de questions sont encore sans réponses mais les recommandations émises soulèvent trop de questionnement pour être écartées :

- Investigations additionnelles pour évaluer le risque d'impact sur les milieux humides.
- Inventaire des espèces végétales à risque
- Bilan des eaux et installation de puits de suivi des eaux souterraines
- Suivi des niveaux d'eau et de la qualité de l'eau des cours d'eau à proximité
- Inspection et état des lieux de l'usine Tafisa pour évaluer le tassement
- Suivi de la qualité des eaux des puits résidentiels

L'ensemble de ces études semblent indispensables pour prendre une décision éclairée sur le tracé. Celui-ci n'entre clairement pas dans une logique de développement durable et semble reproduire les anciens schémas en compensant financièrement plutôt qu'en évitant. **Les piliers environnementaux et sociaux semblent peu considérés pour un tel projet à la vue des impacts possibles.**

Aussi de nombreuses mesures d'atténuations ont également été mises en place dans le cadre de ce projet. 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. Le protocole de suivi environnemental des puits à risque devra être déposé à Transports Canada avant le début des travaux.* » 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 quel délai? 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 droits 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 considéré pour appuyer le tracé actuel de contournement. L'éthique et la rigueur d'Englobe dans cette étude les amène à beaucoup de précaution dans l'interprétation des données. Malgré cette précaution, de nombreuses limites et incertitudes sont soulevés 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.**



Signature récupérable

X Sebastien Raymond

Sébastien RAYMOND, Ph.D, Ing

Consultant

Signé par : 35627a15-ab04-4017-8632-bf295637562c

PAR COURIER ÉLECTRONIQUE

Frontenac, le 1 juin 2023

L'honorable Steven Guilbeault  
Ministre de l'Environnement et du Changement climatique  
Chambre des communes  
Ottawa, Ontario, K1A 0A6  
[ministre-minister@ec.gc.ca](mailto:ministre-minister@ec.gc.ca)

Agence Canadienne d'évaluation d'impact du Canada  
200-1801 rue Hollis  
Halifax, Nouvelle-Écosse, B3J 3N4  
[atlanticregion-regiondelatlantique@iaac-aeic.gc.ca](mailto:atlanticregion-regiondelatlantique@iaac-aeic.gc.ca)

**Objet: Demande révisée d'une évaluation d'impact indépendante pour le projet de voie de contournement ferroviaire de Lac Mégantic**

Monsieur le ministre,

Pour compléter notre demande originale du 6 mars 2023, en prenant en considération les directives partagées par madame Laurie Tremblay, gestionnaire de projet, Bureau régional du Québec, Agence d'évaluation d'impact du Canada (Gouvernement du Canada), nous vous resoumettons notre demande révisée pour une évaluation d'impact indépendante pour le projet de voie de contournement ferroviaire de Lac Mégantic.

**I. Introduction**

1. Nous vous écrivons au nom de la municipalité de Frontenac, le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec, la Fédération de l'UPA-Estrie, Eau Secours, le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie et la Coalition des Victimes Collatérales (CVC) du projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic. La CVC inclus 278 membres à ce jour, plusieurs ayant perdu des proches ou des amis à la suite de la tragédie ferroviaire de 2013. Rappelons que Transport Canada est en grande partie responsable de la tragédie selon le rapport du Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada. Maintenant, plusieurs autres victimes subiront les conséquences négatives

directes du projet de la voie de contournement ferroviaire. Un choix de tracé de contournement qui, selon les experts, est jugé inférieur au tracé actuel au niveau de la sécurité. De plus, ce projet n'a pas l'acceptabilité sociale pour aller de l'avant et aura un impact environnemental catastrophique ;

2. La promesse de Justin Trudeau de soutenir une voie de contournement ferroviaire dans la région de Lac Mégantic était bien intentionnée mais n'est pas viable dans sa forme actuelle et n'est pas dans le meilleur intérêt des communautés touchées. Le projet n'a pas l'acceptabilité sociale pour aller de l'avant, la majorité de la population des 3 communautés affectées (77%,  $p < 0,00001$ ) s'opposant au tracé proposé comme en témoignent 3 enquêtes scientifiques, et comme le démontre le référendum de la municipalité de Frontenac (février 2023) alors que 92,5% de la population s'est prononcée contre le projet ;
3. Près de 1500 lettres d'opposition (représentant 25% de la population adulte de la région) ont été soumises au Ministre Helena Jaczek à la suite de la publication en février 2023 des avis d'intention d'expropriation, et environ 76 citoyens et groupes ont exprimés leurs motifs d'opposition lors des audiences publiques tenues du 11 au 16 mai, 2023. Les motifs incluent entre autres que le projet n'est pas dans l'intérêt public mais sert plutôt les intérêts commerciaux du Canadien Pacifique, le manque d'acceptabilité sociale, les risques accrus pour la santé et la sécurité des résidents, **l'impact environnemental majeur et disproportionné**, le risque à la qualité et la quantité de l'eau potable, et le fait que la procédure d'expropriation est précipitée, prématurée et déraisonnable car le dossier n'a pas reçu l'aval de l'Office des Transports du Canada (rappelons que l'article 98 de la Loi des Transports accorde un pouvoir à l'Office d'accorder ou non son autorisation pour la construction d'une voie ferrée) ;
4. Le projet de voie de contournement, mené par Transports Canada et la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, aura un impact direct et négatif sur les municipalités de Frontenac, Nantes et Lac Mégantic. À ce jour, aucune évaluation environnementale indépendante et approfondie n'a été effectuée. En fait, aucune étude ne permet de circonscrire adéquatement l'impact environnemental du projet sur les milieux humides et hydriques ;
5. L'étude de faisabilité d'AECOM (2016, 2019), mandatée par la ville de Lac Mégantic, contient des données peu fiables entourant l'évaluation des tracés. Entre autres, le rapport AECOM indique un score plus favorable sur l'environnement avec le tracé de contournement choisi versus conserver le tracé actuel, ce qui est insensé. De plus, le degré d'excavation requis à Frontenac, soit 1 million de tonnes de roches selon Transport Canada (2022), a été largement sous-estimé par AECOM, ce qui conduirait aujourd'hui à un score géotechnique défavorable. Finalement, la superficie à acquérir pour le projet a augmenté de 80 % (soit de 83 hectares à 143 hectares) entre 2019 et

2021 ce qui se traduirait également par une note environnementale défavorable. Ces observations indiquent clairement que le tracé choisi est loin d'être adéquat, entre autres en ce qui concerne la sécurité ferroviaire (construit dans des milieux humides) et son impact environnemental défavorable ;

6. Le BAPE de 2019 a été réalisé avant que les études géotechniques et hydrologiques soient effectuées (2021 et 2022), et bien avant l'augmentation de 80% des emprises à acquérir. Le BAPE 2019 n'est donc plus pertinent ;
7. Le rapport Golder (Evaluation des effets environnementaux ou EEE, 2021-2022), mandaté par le Canadien Pacifique, n'évalue que superficiellement et de façon qualitative les impacts environnementaux attendus. De plus, concernant l'impact sur les espèces en péril (végétales, poissons et oiseaux), le rapport Golder se réfère aux documents préparés par la firme AECOM en 2018 (EIS ou Environmental Impact Study, 2018) pour sa présentation au BAPE de 2019. Le rapport EIS d'AECOM est désuet compte tenu de l'évolution du projet ;
8. Le rapport Englobe (Evaluation de l'hydrologie, 2022), mandaté par le Canadien Pacifique, est incomplet et mentionne la nécessité d'études additionnelles ;
9. Le projet, initialement estimé à 133 millions de dollars en 2019 selon l'étude de faisabilité d'AECOM, a depuis grimpé à environ 1 milliard de dollars en 2022 à la suite d'études ultérieures ;
10. Sur le plan géotechnique, le tracé de la voie de contournement choisi est extrêmement complexe et confirme l'hypothèse qu'elle a été « choisie uniquement sur la base de décisions politiques et non sur des faits scientifiques en plus de routes alternatives n'ayant pas été correctement étudiées » (Joseph Zayed, commissaire BAPE 2019) ;
11. Le 13 décembre 2022, l'Office des transports du Canada a envoyé une lettre de décision (no LET-R-54-2022) au CP demandant une mise à jour de l'évaluation des effets sur l'environnement (EEE) qui « traite de manière adéquate les effets environnementaux négatifs importants que la ligne de chemin de fer proposée risque d'entraîner... ». Que le CP mène d'autres études, à sa discrétion, représente non seulement un conflit d'intérêts mais est aussi tout à fait inacceptable. En plus, dans la lettre-décision de l'OTC publiée le 9 février, 2023 (LET-R-4-2023) il est mentionné que "CMQ [CP] doit, tel que l'Office l'a exigé dans la décision LET-R-54-2022, expliquer comment elle a mis en évidence et a intégré toutes les constatations de l'étude hydrologique finale et tous les éléments environnementaux connexes pour arriver à la conclusion dans l'EEE qu'il n'y aura pas d'effets environnementaux importants". Ceci va à l'encontre du rapport Englobe qui affirme le contraire et qui qualifie les atteintes graves à l'environnement, tout en reconnaissant ne pas pouvoir les quantifier sans études supplémentaires.
12. Nous demandons que vous désigniez le projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac Mégantic comme **projet proposé en vertu de la Loi sur l'évaluation d'impact**

**(LEI)** afin que ce projet fasse l'objet d'une évaluation d'impact (EI) indépendante. La réglementation ferroviaire fédérale a trop de lacunes, empêchant les préoccupations environnementales d'être évaluées et traitées de façon adéquate. La seule façon de traiter ces risques et ces préoccupations correctement est de désigner ces projets de manière appropriée. Une évaluation d'impact du gouvernement fédéral est le seul moyen de s'assurer que les effets environnementaux cumulatifs et importants de ce projet seront traités de manière crédible. En effet, une évaluation juste, impartiale, prévisible et efficace du projet ferroviaire proposé par le Canadien Pacifique ne peut être réalisée qu'avec une évaluation d'impact indépendante par l'intermédiaire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Par conséquent, nous **demandons votre participation pour s'assurer qu'une évaluation d'impact environnementale soit menée concernant le projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac Mégantic pour les raisons suivantes :**

- (a) Le projet amènera la destruction de vastes zones environnementales sensibles ;
- (b) Le projet aura un impact négatif dans les domaines qui relèvent de la compétence fédérale tel que l'impact sur les peuples autochtones et leur territoire ;
- (c) Le projet aura un impact négatif dans les domaines qui relèvent de la compétence fédérale tels que les impacts sur les poissons et leurs habitats, les oiseaux migrateurs incluant les espèces en péril ;
- (d) Le projet demandera le déplacement d'un ruisseau sur une longueur de 1 km ;

**II. Le projet de voie de contournement de Lac-Mégantic doit être désigné comme projet proposé en vertu de la Loi sur l'évaluation d'impact (LEI)**

***(A) Le projet amènera la destruction de vastes zones environnementales sensibles :***

13. En plus de la destruction de 25,8 hectares de forêt, le rapport Golder (EEE) mentionne que 66 hectares de milieux humides seront détruits et 41 hectares supplémentaires de milieux humides à proximité pourraient également être affectés négativement par la construction de cette voie de contournement. A titre de comparaison, dans les 20 municipalités de la MRC du Granit au cours des 15 dernières années (2006 à 2021) il y a eu des autorisations d'interventions en milieux humides pour une superficie totale de 30 600 m<sup>2</sup>. Or, pour les 3 municipalités impactées par le contournement ferroviaire de Lac Mégantic, l'autorisation est de 660 000 m<sup>2</sup>, **soit 22 fois plus** que ce qui s'est produit au cours des 15 dernières années (UPA, mémoire sur l'hydrologie, 2022). Depuis 2017, 382 hectares de milieux humides auraient été détruit au Québec (ministère de l'Environnement de la lutte contre les changements climatiques, de la faune et des

- parcs, 2023). Le projet de voie de contournement de 12.5km à elle seule représenterait la destruction de jusqu'à 28% de tout ce qui a été détruits dans la province depuis 2017 ;
14. La voie de contournement est susceptible de modifier le régime hydrique des milieux humides et bien qu'on anticipe des modifications des caractéristiques et des fonctions écologiques des milieux humides, les effets du passage de la voie ferrée sur le régime hydrique des milieux humides en bordure de l'emprise n'ont pas été quantifiés (BAPE 2019, page 68) ;
  15. Il convient de préciser que bien que le rapport d'hydrologie d'Englobe aborde le sujet des milieux humides, l'objectif de leur analyse n'était pas de quantifier ni de délimiter les milieux humides affectés par le projet ;
  16. L'enjeu du manque de données (points 14 et 15) est grave compte tenu de l'importance du rôle écologique des milieux humides qui servent d'habitat à de nombreuses espèces animales dont plusieurs en situation précaire. De plus, ils contribuent à la qualité de l'eau potable et favorisent le maintien des réserves en alimentant les nappes souterraines (Conservation des milieux humides et hydriques (gouv.qc.ca)) ;
  17. Le rapport hydrologique d'Englobe révèle que les travaux à réaliser pour l'implantation de la voie de contournement impliquent nécessairement des conséquences pour la nappe phréatique et les utilisateurs de l'eau souterraine ;
  18. Le rapport Englobe indique que les travaux d'excavation et de dénoyage sont susceptibles d'affecter la qualité de l'eau souterraine des puits (une contamination de l'eau est susceptibles) ;
  19. Le rapport Englobe indique que la diminution de la nappe pourrait mener à une diminution de la quantité d'eau disponible au niveau des puits résidentiels ;
  20. Les travaux se dérouleront directement dans la nappe phréatique avec des rabattements prévues de 23m par endroits. Le rayon d'influence des travaux peut atteindre 1,2km et donc affecter un très grand nombre de citoyens ;
  21. Rien n'est proposé pour éviter, minimiser ou atténuer le risque de contamination de la nappe phréatique mettant à risque la santé et la sécurité des citoyens ;
  22. Des profondeurs d'excavations de 12 à 23 m sont prévues. Les risques en lien avec les activités de dynamitage n'ont pas été adéquatement évalués ;
  23. Englobe fait mention dans son rapport que le secteur près de l'intersection de la route 161 et 204 pourrait voir une éjection d'eau équivalente à 55 millions de litres par jour durant la phase de construction. On peut s'attendre à ce que l'eau et les sédiments se retrouvent dans la rivière Chaudière et affectent les animaux, poissons et plantes qui s'y retrouvent compte tenu des changements au niveau du pH et de la température de l'eau. Les mesures d'atténuation sont inadéquates compte tenu du débit d'eau important prévu ;

24. L'impact des hauts débits de dénoyages ailleurs dans le secteur Frontenac (eg. 55 million litres d'eau par jour et 14 millions de litres d'eau par jour au niveau de chainage 23+293 à 24+30 et 21+830 à 22+800 respectivement, rapport Englobe) affecteront également le Lac Mégantic ;
25. Transport Canada fait mention d'un volume de déblais de 1 million tonnes de roches dans le secteur Frontenac. Le degré de dynamitage impliqué aura nécessairement un impact majeur sur l'environnement et sur les espèces animales avoisinantes. Cet aspect, incluant l'impact des dizaines de milliers de voyages de camion lourds dans le secteur affectant la qualité de l'air et la santé humaine et animale, n'a pas été adéquatement évalué ;
26. Les travaux d'excavations décrits ci-dessus, ainsi que la destruction des milieux humides, de l'écosystème interconnecté hydrique, auront un impact majeur sur plusieurs espèces végétales, animales, aquatiques et aviaires ;
27. Les travaux de détournement de cours d'eau (section D) et la collecte des eaux de drainage de la tranchée vont entraîner une augmentation des débits d'eau des cours d'eau existants, modifier leur littoral et éventuellement nécessiter des travaux de stabilisation de berge étant donné les pentes dans le secteur. Ceci résultera en une perte d'habitat naturel qui n'a pas été caractérisée dans les études environnementales ;
28. Le rapport d'évaluation de l'impact environnemental (EEE) de Golder ne donne aucune information sur les espèces végétales en péril car il se réfère au rapport d'AECOM de 2018 (Environmental Impact Study) qui a été effectué avant l'augmentation de 80% des emprises à acquérir (déboisement et destruction environnementale accrus) et avant les rapports géotechnique et hydrologique, ce qui rend le EEE invalide ;

***(B) Le projet aura un impact négatif dans les domaines qui relèvent de la compétence fédérale tel l'impact sur les peuples autochtones et leur territoire :***

29. Transport Canada a fait des démarches de consultation auprès du Bureau de Ndakinna du Grand Conseil de la Nation Waban-Aki en 2019. Le projet a été présenté, par Transport Canada, comme une modification au tracé d'une voie existante et non comme une construction d'une nouvelle voie (référence : mémoire du Bureau de Ndakinna déposé lors du BAPE 2019). Nous considérons que cette affirmation est erronée car il s'agit de changer la classe de la voie ferrée permettant au Canadien Pacifique d'augmenter la vitesse (de 4 fois) et la longueur des trains circulant sur la nouvelle voie ;
30. Transport Canada s'est également commis à tenir le Bureau de Ndakinna informé tout au long du processus ;
31. En 2019, le Bureau de Ndakinna a noté les impacts sur le milieu biologique notamment la perte de végétation terrestre, l'apport de sédiments dans les cours d'eau, et la perte d'habitat pour les oiseaux, la faune terrestre et les espèces des rives de cours d'eau ;

32. Dans son mémoire au BAPE, le Bureau de Ndakinna a soulevé que les impacts du projet pourraient avoir des conséquences sur les ressources utilisées par les membres et conséquemment sur les activités qu'ils pratiquent (particulièrement pour la chasse et pêche pratiquées par les W8banakiak), et a communiqué ces préoccupations à Transport Canada ;
33. Les consultations auprès de la nation Waban-aki ont été effectuées avant l'augmentation de 80% des hectares à acquérir (déboisement et destruction environnementale accrus) et avant la disponibilité des rapports géotechniques et hydrologiques ;
34. Les consultations ont été faites avant que ne soit dévoilée la nécessité de déplacer un ruisseau (qui se déverse dans le Lac Mégantic) sur une distance de 1 km dans le secteur de Frontenac ;
35. Les consultations ont été faites avant que ne soit dévoilé l'étendue des travaux de dynamitage, creusage et dénoyage nécessaires dans le secteur Frontenac avec comme conséquence l'impact important sur la nappe phréatique, les milieux hydriques et l'apport importants de sédiments dans la rivière Chaudière ;

***(C) Le projet aura un impact négatif dans les domaines qui relèvent de la compétence fédérale tels que les impacts sur les poissons et leurs habitats, les oiseaux migrateurs incluant les espèces en péril :***

36. Le rapport Golder (section 6.3.5), mentionne qu'il y aura des effets létaux ou sublétaux sur les poissons à la suite du dynamitage, creusage et changements dans l'accès aux habitats (suite à la modification et au détournement de cours d'eau prévus). Toutefois, le rapport ne détaille pas quel poisson, la quantité de poissons et pendant combien de temps ceux-ci pourraient être affectés. Deux espèces de poissons en péril (la fouille-roche gris (*Percina copelandi*) et le bec-de-lièvre (*Exoglossum maxilingua*) se retrouvent dans la zone d'étude et sont à risque d'être impactés de façon négative par le projet de la voie de contournement ferroviaire ;
37. Le rapport Golder (section 6.3.7) mentionne qu'il y aura un impact sur la survie et la reproduction des oiseaux suite aux déboisement, défrichage, déversements de produits toxiques et circulations des véhicules et trains ;
38. Bien que la Grive de Bicknell (*Catharus bicknelli*), espèce en péril, soit présente dans la région, elle n'a pas fait l'objet d'une évaluation ;
39. D'autres espèces aviaires menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, dont la présence est possible dans la zone de construction, incluent : Pic à tête rouge (*Melanerpes erythrocephalus*), Pie-grièche migratrice (*Lanius ludovicianus*), Faucon pèlerin anatum (*Falco peregrinus anatum*) et Pygargue à tête blanche (*Haliaeetus leucocephalus*). Aucune information concernant l'impact sur ces espèces n'est mentionnée dans le EEE (rapport Golder) ;
40. La paruline du Canada (*Cardellina canadensis*) est un oiseau 'à risque' et sa disparition est liée en grande partie au déboisement. Une paruline du Canada a été aperçue et

trouvée morte le 17 mai 2023 près de l'emprise projetée pour la construction de la voie de contournement (photo à l'appui). Le 19 mai la firme Golder/ WSP a été informée de la présence de l'oiseau sans retour au moment d'écrire cette demande ;

41. Pour la paruline du Canada, la grive de Bicknell et les autres espèces d'oiseaux en péril qui sont à risque de se retrouver dans la zone de construction et opération de la voie ferrée, les principales menaces liées aux activités d'aménagement forestier sont les suivantes : (i) la modification et la perte de l'habitat de reproduction liées à certaines pratiques forestières (ex. coupes forestières); (ii) la destruction des nids, des œufs et des oisillons ainsi que le dérangement, lorsque des travaux d'aménagement forestier (y compris de voirie forestière) sont effectués en période de reproduction ;
42. Le rapport Golder ne fait aucune évaluation sur les espèces aquatiques et aviaires en péril car il se réfère plutôt au rapport d'AECOM de 2018 (Environmental Impact Study) qui a été effectué avant l'augmentation de 80% des emprises à acquérir (déboisement et destruction environnementale accrues) et avant les rapports géotechnique et hydrologique ce qui rend le EEE invalide ;
43. Seule une observation effectuée sur une période d'au moins un an permettrait d'évaluer l'impact du projet sur les oiseaux migrateurs, ce qui n'a pas été fait ;

***(D) Le projet demandera le déplacement d'un ruisseau sur une longueur de 1 km :***

44. Le déplacement d'un ruisseau à Frontenac sur une longueur de 1 km est nécessaire car celui-ci se retrouve dans la tranchée ou passera le train. Ce déplacement représente une activité 'extrême', surtout considérant que ce ruisseau se déverse dans le Lac-Mégantic. Ce déplacement entraînera la destruction permanente d'un écosystème qui aura un impact dévastateur sur toute espèce végétale, aquatique et animale qui y cohabite ;
45. Les 4 'fossés de drainage' aux abords de la voie ferrée se videront directement dans le Lac Mégantic. Ce fait important n'a pas été considéré et n'a pas été évalué ; ceci n'est pas couvert dans le rapport Golder (EEE) ou dans le rapport d'Englobe (hydrologie). On peut s'attendre à de grandes quantités d'eau et à un important niveau de sédiments qui se déverseront directement dans le Lac Mégantic lors de la construction de la voie et pendant son opération. L'effet des grandes quantités d'eau et des déversements de sédiments sur le pH et la température du Lac Mégantic auront des effets importants sur les poissons et leurs habitats mais ceci n'a pas fait l'objet d'études. Conséquemment, aucune mesure d'atténuation pour ses déversements importants est prévue ;
46. Le déplacement, le détournement et la canalisation d'un cours d'eau sont interdits et contreviennent à la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques au Québec.

Nous espérons que vous conviendrez que la détermination des impacts environnementaux négatifs de ce projet est dans l'intérêt public et que vous interviendrez rapidement pour désigner le projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac Mégantic comme un projet proposé en vertu de la Loi sur l'évaluation d'impact. Les évaluations environnementales effectués à ce jour, bien qu'incomplètes, sont très inquiétantes. Malheureusement, il semble y avoir une réticence de la part des promoteurs (Transport Canada et Canadien Pacifique) de faire les études d'impact additionnelles qui sont clairement nécessaires pour assurer la sécurité et la santé des citoyens, ou de considérer des alternatives au tracé choisi qui auraient des impacts environnementaux moindres, tel le maintien du 'statu quo avec améliorations à la sécurité' (choix de la population lors du BAPE 2017 mais non considéré). Les promoteurs veulent procéder rapidement avec les expropriations malgré le fait que l'Office des Transports attend toujours de recevoir un dossier complet au moment d'écrire cette demande.

Nous comprenons que la désignation est une mesure exceptionnelle qui est octroyée lorsqu'un projet est susceptible de causer des effets négatifs dans les domaines de compétences fédérales, ou lorsqu'il n'y a aucun autre processus réglementaire adéquat qui évalue ces effets. Nous espérons vous avoir convaincu que compte tenu des éléments soulevés dans ce document, le projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac Mégantic rencontre ces critères. En effet, le projet peut causer des effets directs et cumulatifs néfastes dans des zones relevant de la compétence fédérale, en particulier sur les poissons et leur habitat, la qualité de l'eau, les oiseaux migrateurs et les espèces en péril, et le droit des Autochtones, qui pourraient ne pas être atténués par la conception du projet, l'application de mesures d'atténuation standard ou par les mécanismes législatifs et réglementaires existants.

Tous les documents et rapports mentionnés (BAPE, AECOM, Golder, Englobe) se trouvent sur le site de Transport Canada (<https://tc.canada.ca/en/rail-transportation/lac-megantic-rail-bypass/public-consultation-hydrology-measures-mitigate-potential-impacts-lac-megantic-rail-bypass-project#reference-documents>)

Finalement, nous vous référons à la récente décision prise par l'AAI du Canada de bloquer le projet Laurentia à Québec parce qu'il « causerait probablement des effets environnementaux négatifs importants sur les poissons et leur habitat, la qualité de l'air et la santé humaine ». Bien que nous reconnaissons que les deux « projets » soient différents, nous sommes outrés par le fait qu'aucune considération n'ait été encore accordée à l'énorme impact environnemental de ce projet ferroviaire d'un milliard de dollars, sans parler des risques pour la santé et la sécurité des citoyens.

Nous vous prions d'accepter, monsieur le ministre, l'expression de notre considération respectueuse.



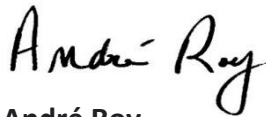
**Kurt Lucas**

Membre de la Coalition des Victimes Collatérales (CVC)  
de la voie de contournement ferroviaire de Lac-  
Mégantic



**Gaby Gendron**

Maire de la Municipalité de Frontenac



**André Roy**

Président du Syndicat des Producteurs forestiers du  
Sud du Québec



**Michel Brien**

Fédération de l'UPA-Estrie



**Rébecca Pétrin**

Directrice générale d'Eau Secours



**Jacinthe Caron**

Codirectrice générale CRE-Estrie

cc :

Honorable Omar Alghabra, ministre des Transports du Canada

Honorable Helena Jaczek, ministre de Services publics et de l'Approvisionnement du Canada

Monsieur Benoit Charrette, ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

Honorable Marie-Claude Bibeau, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire

Madame Geneviève Guilbault, Vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable du Québec

Monsieur Mike Morrice, député de Kitchener Centre

Madame Andréanne Larouche, députée de Shefford



## Pétition : Octroi d'un mandat au BAPE avant la réalisation de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Date limite pour signer : 2024-10-15

Nombre de signataires : 0

Député intermédiaire : Labrie, Christine

### Texte de la pétition

**CONSIDÉRANT QUE** plusieurs données inquiétantes pour la santé et la sécurité des citoyens ont été obtenues après les BAPE de 2017 et 2019;

**CONSIDÉRANT QUE** l'étude d'hydrologie confirme des risques de contamination et de diminution de l'eau potable;

**CONSIDÉRANT QUE** l'estimation de l'étendue des milieux humides détruits a plus que doublé entre 2019 et 2023;

**CONSIDÉRANT QUE** les travaux de dynamitage et la destruction des milieux humides suscitent des préoccupations concernant la qualité et le débit de l'eau de la rivière Chaudière;

**CONSIDÉRANT QUE** les citoyens n'ont pas été informés que le tracé retenu passera par un secteur dans lequel le gouvernement a interdit les activités minières pour protéger une zone de captage d'eau souterraine;

**CONSIDÉRANT QUE** la relocalisation de la gare de triage dans le parc industriel et l'impact sur les résidences avoisinantes n'ont pas fait l'objet de consultations publiques;

**CONSIDÉRANT QUE** le nouveau tracé ne permettra pas de réduire le dénivelé, qu'il contiendra plus de courbes prononcées et que les trains y circuleront plus rapidement;

**CONSIDÉRANT QUE** l'opposition au projet s'est renforcée dans les trois municipalités et que les municipalités de Nantes et Frontenac ont formellement retiré leur appui;

**CONSIDÉRANT QUE** le coût estimé du projet, financé par des fonds publics, est passé de 133 millions à plus d'un milliard de dollars;

Nous, signataires, demandons au gouvernement du Québec d'octroyer un mandat au BAPE afin de considérer les nouvelles données obtenues et de s'assurer de l'acceptabilité sociale avant la réalisation de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic.



## Titre d'articles de journalistes

Le tableau ci-dessous illustre la division et la controverse entourant le tracé et le dossier de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic **depuis des années**

| Date            | Média               | Titre  |
|-----------------|---------------------|--|
| 22 mai 2014     | Echo de Frontenac   | La VC : une solution réaliste selon le groupe action Mégantic                        |
| 22 mai 2014     | Le Soleil           | VC : le gouvernement craint l'inéquité   |
| 10 mai 2016     | Radio Canada        | 115M\$ pour une VC à Lac-Mégantic  |
| 11 mai 2016     | Radio Canada        | VC à Lac-Mégantic : des propriétaires inquiets                                       |
| 31 juillet 2017 | L'actualité         | Lac-Mégantic : aucun scénario sur la VC ne fait consensus                            |
| 11 avril 2018   | L'exemplaire        | La VC à Lac-Mégantic ne fait pas l'unanimité   |
| 8 mai 2018      | Radio Canada        | La VC sème la discorde à Lac-Mégantic  |
| 2 juillet 2018  | La Tribune          | VC : le rejet du tracé irrite  |
| 25 octobre 2019 | Radio Canada        | Pas d'unanimité à Lac-Mégantic malgré l'aval du BAPE                                 |
| 13 février 2020 | Radio Canada        | Nantes s'oppose au tracé de la VC de Lac-Mégantic                                    |
| 4 juillet 2020  | Journal de Québec   | VC : l'échéancier sera respecté  |
| 19 mai 2021     | La Presse           | VC : l'échéancier d'Ottawa est 'irréalisable' selon le PDG du CP                     |
| 21 juin 2021    | La Tribune          | Lac-Mégantic : Pie X1 ferait place à deux cul-de-sac pour éviter un passage à niveau |
| 27 janvier 2022 | La Tribune          | 40M\$ déjà dépensés pour la VC   |
| 3 février 2022  | Echo de Frontenac   | VC : les citoyens concernés loin d'être rassurés                                     |
| 26 mars 2022    | La Tribune          | Des citoyens réclament un référendum à Lac-Mégantic                                  |
| 20 avril 2022   | Radio Canada        | La VC perd un appui important  |
| 29 mai 2022     | Radio Canada        | L'opposition au projet de la VC de Lac-Mégantic ne faiblit pas                       |
| 10 juillet 2022 | Radio Canada        | Mobilisation contre le projet de VC de Lac-Mégantic                                  |
| 17 aug 2022     | Radio Canada        | 1012 lettres à Justin Trudeau pour dénoncer le projet de VC                          |
| 28 oct 2022     | La Tribune          | Demie-voie de contournement à Lac-Mégantic : l'UPA ramène son option                 |
| 31 oct 2022     | Journal de Montréal | Lac-Mégantic : 950 millions \$ pour la VC  |

|                 |                      |   |
|-----------------|----------------------|---|
| 7 jan 2023      | La Presse            | Le projet de la VC de Lac-Mégantic divise   |
| 19 février 2023 | La Presse            | Référendum à Frontenac : les citoyens rejettent la proposition d'une VC ferroviaire |
| 20 février 2023 | Le Devoir            | La population de Frontenac rejette le projet de VC de Lac-Mégantic                  |
| 20 février 2023 | Journal de Montreal  | Frontenac retire son appui à la VC de Lac-Mégantic                                  |
| 6 mars 2023     | TVA Nouvelles        | VC : les opposants appellent Steven Guilbeault au secours                           |
| 7 mars 2023     | La Presse Canadienne | VC : Organismes et citoyens demandent une étude d'impact sur l'environnement        |
| 8 mars 2023     | La Tribune           | Les opposants à la VC espèrent un geste de Steven Guilbeault                        |
| 8 mars 2023     | La Tribune           | La contestation des avis d'expropriation est bien lancée à Lac-Mégantic             |
| 13 mars 2023    | Le Soleil            | Le difficile clivage de Lac-Mégantic  |
| 20 mars 2023    | Radio Canada         | Plus de 1400 personnes s'opposent aux expropriations liées à la VC                  |
| 4 mai 2023      | La Tribune           | Expropriation pour la VC : des audiences courues à Frontenac                        |
| 20 juin 2023    | La Presse Canadienne | VC : Des citoyens veulent que la Cour bloque et renverse l'expropriation            |
| 2 juillet 2023  | Journal de Québec    | VC : la population déchirée   |
| 3 juillet 2023  | La Presse            | Une VC qui divise   |
| 5 juillet 2023  | Radio Canada         | Le dossier de la VC demeure épineux à Lac-Mégantic                                  |
| 6 juillet 2023  | Radio Canada         | A Lac-Mégantic, un chemin de fer qui divise   |
| 6 octobre 2023  | La Tribune           | Rodriguez lance les travaux de la VC à Lac-Mégantic                                 |
| 18 octobre 2023 | Radio Canada         | VC : beaucoup plus de milieux humides détruits, selon la MRC                        |
| 27 octobre 2023 | Radio Canada         | La VC de Lac-Mégantic suscite des inquiétudes en Beauce                             |
| 19 février 2024 | Noovo                | Lac-Mégantic : Pablo Rodriguez veut 'qu'on se grouille' avec la VC                  |
| 20 février 2024 | Mon Thetford         | VC : Pablo Todriguez demande à l'OTC d'accélérer                                    |
| 3 juin 2024     | Journal de Québec    | Projet 'démessuré et déraisonnable' : un troisième BAPE est réclamé pour la VC      |
| 3 juin 2024     | Le Devoir            | A Lac-Mégantic, les opposants à la VC réclament un nouveau BAPE                     |
| 19 juillet 2024 | La Tribune           | VC : pas assez d'efforts pour avoir un consensus, estime Yves-Francois Blanchet     |

|                 |                      |  |
|-----------------|----------------------|--|
| 21 octobre 2024 | La Presse Canadienne | Le projet de la VC est devenu 'tabou'  |
| 22 octobre 2024 | Le Devoir            | Québec blâme Ottawa pour les problèmes de la VC à Lac-Mégantic   |
| 24 octobre 2024 | La Presse Canadienne | Des opposants à la VC déposent deux nouvelles pétitions  |
| 24 octobre 2024 | Mon Thetford         | VC : 2000 signataires demandent la tenue d'un BAPE   |
| 11 nov 2024     | TVA Nouvelles        | VC : les travaux s'amorcent sans le feu vert de l'Office des transports du Canada  |
| 13 nov 2024     | Le Devoir            | Ottawa tient le cap malgré l'opposition à la VC ferroviaire de Lac-Mégantic  |
| 13 nov 2024     | Noovo                | 'Ça va faire' : Nantes se retire du projet de VC à Lac-Mégantic  |
| 13 nov 2024     | La Tribune           | Retrait de Nantes de la VC : 'pas de raison d'arrêter' juge Julie Morin  |
| 20 nov 2024     | En Beauce            | Lac-Mégantic : inquiétudes majeures autour de l'eau potable pour la VC   |
| 20 nov 2024     | Radio Canada         | VC : 120 puits seront surveillés   |
| 27 nov 2024     | La Tribune           | Nantes et Lac-Mégantic sont à couteaux tirés   |
| 16 février 2025 | La Voix de l'Est     | Les opposants de la VC gardent espoir en l'OTC   |
| 14 mai 2025     | Radio Canada         | VC : Julie Morin continue d'y croire   |
| 15 août 2025    | Radio Canada         | La VC à Lac-Mégantic n'est toujours pas sur les rails  |
| 4 octobre 2025  | La Tribune           | Un référendum à nouveau réclamé sur la VC de Lac-Mégantic  |
| 14 nov 2025     | TVA nouvelles        | 'Je perds tout ce que j'avais' : jour d'expulsion douloureux pour un couple de Lac-Mégantic chassé de sa maison à cause de la VC |
| 15 nov 2025     | Radio Canada         | VC : un couple exproprié de sa maison ancestrale   |
| 2 déc 2025      | Radio Canada         | VC : les opposants se font entendre  |
| 2 déc 2025      | La Tribune           | VC : la communauté à cœur ouvert   |

## La voie de contournement : une idée politique bienveillante, mais naïve et risquée.

Je connais bien la région de Lac-Mégantic. J'y ai passé nombre de vacances estivales et mes parents ont longtemps habité à Frontenac.

Étant donné mes connaissances en psychiatrie, je souhaite commenter certains impacts du projet de voie de contournement ferroviaire sur le bien-être de la population méganticoise, ainsi que les propos de la mairesse de Lac Mégantic: «*Le rétablissement de la population passe inévitablement par le retrait de l'élément traumatique du quotidien, soit le retrait du train du centre ville* ». Écho de Frontenac, 4 novembre 2022.

Il importe d'abord de nuancer que la « population » n'est pas un tout homogène. Les membres de cette population n'ont pas tous les mêmes besoins en vue de leur rétablissement. Il y a ceux atteints sévèrement, encore maintenant, qui plausiblement souffrent d'un tableau clinique du domaine du trouble de stress post traumatique. Il y a ceux, moins atteints dans leur santé mentale, dont le souvenir de la catastrophe et de ses suites ternit l'adaptation et la qualité de vie de façon persistante. Il y a ceux qui s'en sont remis, totalement ou d'une façon acceptable.

Les besoins des gens du premier groupe, quoique ces individus puissent être plausiblement en nombre minoritaire, se doivent certes d'être considérés. Cependant, une condition clinique du domaine du trouble de stress post traumatique **ne se rétablit pas par le retrait de l'élément traumatique au quotidien mais bien par une approche thérapeutique** (une thérapie cognitive-comportementale spécialisée conduite par des psychologues ou psychothérapeutes formés spécifiquement en la matière, souvent associée à une pharmacothérapie) visant à conduire chaque individu atteint à ne pas éviter la conscience du danger qu'ils ont subi, mais bien à apprendre à composer avec, en s'y confrontant tout en maintenant une réalité suffisamment sécuritaire. Une littérature scientifique abondante et consensuelle démontre ce fait.

Katzman et al. BMC Psychiatry 2014, 14(Suppl 1) :S1,p33-34.

Watkins LE et al, Front. Behav. Neurosci., 02 novembre 2018. Sec. Emotion Regulation and Processing. Treating PTSD : a review of evidence-based Psychotherapy interventions. Volume 12 -2018 <https://doi.org/10.3389/fnbeh.2018.00258>

Prairie C et al. Guide de pratique pour l'évaluation et le traitement cognitivo-comportemental du trouble de stress post-traumatique. 2021. [www.tccmontreal.org](http://www.tccmontreal.org)

La littérature psychiatrique offre aussi des lignes de conduite au sujet des traumatismes à des populations : ne pas aggraver les effets de la catastrophe initiale par d'autres perturbations du lieu de vie, et tenir la population bien informée et partie prenante du remodellement de leur communauté.

Une solide littérature de recherche indique que la résilience est optimisée en présence d'informations fiables. Les messages contradictoires ou inauthentiques constituent un stresser majeur.

Ce n'est pas le train au centre-ville de Mégantic qui est dangereux, pas plus que le train qui traverse la ville de Laval du nord au sud au sein de quartiers densément peuplés ne l'est, pas plus que celui qui sillonne le vieux port de Montréal, hautement touristique, ne l'est davantage... Le danger est venu du

manque de surveillance quant à l'application des règles de l'art, d'un train qui obéit à la loi de la gravité, faute d'une technique d'immobilisation sécuritaire.

Plutôt qu'une voie de contournement, un investissement à sécuriser les trains immobilisés est un facteur protecteur bien plus propice à favoriser le rétablissement. Et aussi, épargner aux citoyens le rappel quotidien du drame que constitue la sonnerie du train qui, me témoigne-t'on, continue de se faire entendre. D'ailleurs, il est bon de rappeler que désormais les trains ne sont plus immobilisés à Nantes, mais malheureusement le sifflet se fait toujours entendre malgré des demandes de citoyens.

Les victimes du drame, toutes, quelle que soit la sévérité de la perturbation qu'elles ont vécue, bénéficieront d'une approche transparente et authentique. Pourrait être bénéfique l'aveu de la négligence ou de la prise de risque par les responsables et paliers politiques. Une culture de sécurité ne semble pas avoir été suffisamment promulguée et surveillée auprès de la compagnie qui utilisait la voie ferroviaire traversant la ville de Lac Mégantic. De plus, toute approche paternaliste, toute incitation à vouloir rapidement tourner la page par une voie de contournement imposée à la faveur de l'idée que cela aidera la population à se rétablir comporte le risque de produire le résultat contraire. Les spécialistes de la résilience nous enseignent que les messages contradictoires ou inauthentiques constituent un stresser psychologique majeur, que la détresse est mieux gérée par les individus en présence d'informations fiables.

Quant au « remède » présenté sous la forme d'une voie de contournement :

Il importe de minutieusement évaluer les risques et avantages; de ne pas laisser cette tâche à des citoyens qui se battent contre le manque d'information et de transparence gouvernemental. Malgré la prétention que la voie de contournement soit essentielle à un rétablissement populationnel, même si cet argument était vrai, il faut évaluer les pour, les contres ainsi que les alternatives. **Faute de quoi, il serait dommage de créer un nouvel événement traumatique qui découlerait de l'opacité décisionnelle, d'un manque d'évaluation des risques, d'un empressement associé à des volontés politiques provenant de divers paliers.** Ne pas créer une dynamique d'urgence de façon à neutraliser une résistance bien légitime au changement.

Il me semble pertinent de proposer que le meilleur facteur de rétablissement pour la population sera d'être informée de tous les faits et du raisonnement scientifique et organisationnel sous-jacent. Tant pour l'option du quasi statu quo (train au centre-ville, avec mesures de sécurité optimisées et supervisées) que pour le projet actuel ou alternatif de voie de contournement. Les aspects positifs, risques, facteurs négatifs, mesures de compensation, etc. Permettre une dynamique favorable à ce que chaque citoyen puisse devenir en mesure de discerner quel projet comprendra l'indice optimal de bienveillance et de rigueur. Que chaque citoyen puisse prendre part à un raisonnement qui intégrera les aspects émotifs et ceux rationnels. Que l'on soit en mesure d'appréhender, aussi, les traumatismes que constitueront des expropriations. Que chaque citoyen devienne en mesure de se positionner pour le bien collectif, sans se sentir coupable face aux citoyens qui ont été les plus éprouvés. Que la population soit épargnée d'une situation où les gens s'entre déchireraient.

La voie de contournement est à la base une idée politique bienveillante et généreuse, mais naïve et risquée.

  
Lucie Viau, médecin psychiatre, Laval, Québec.

1<sup>er</sup> mars 2023

Dr. K. Shawn Davison, PhD  
President and Principal Medical Scientist  
A priori medical sciences inc.  
Vancouver, BC  
[ebmedicine@gmail.com](mailto:ebmedicine@gmail.com)

April 3, 2022

**Re: Analysis of survey of Frontenac residents**

To Whom it May Concern;

I performed statistical analyses of the results of the survey of Frotenac residents' opinion on the proposed rail bypass project. My role was limited to the calculation of the margin of error and assessment of the statistical significance of the survey outcome.

In addition to the primary analysis, I conducted two sensitivity analyses to ensure the robustness of the findings given there were a number of residents that chose not to participate in the survey, which had the possibility of introducing non-responder bias.

My analyses found that the proposed bypass project was opposed by the vast majority of residents who were selected to participate in this survey. These results were further confirmed by both sensitivity analyses.

Full methods, results, and discussion are appended.

I received no remuneration or in-kind gifts for these analyses and have no personal relationship with any resident.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Davison', with a horizontal line extending to the right.

Shawn Davison, PhD

## Frontenac Survey Methods

Eligibility criteria: adult persons (18 years and older), currently residing in the municipality of Frontenac and who agreed to participate in the survey. All participants were assured confidentiality of their individual responses.

Total population (2021): 1785 per l'institut de la statistique du Québec, 2021

Total population 15 and older: 1495 per l'institut de la statistique du Québec, 2021

Attempts were made to survey a total of 474 residents, of which

- 13 persons were ineligible due to no longer being residents of Frontenac
- 9 persons had wrong number listed or when called had number out of service
- 7 persons had messages left with their responses coming either back after survey closed or no response
- 4 persons were deceased
- 3 persons had duplicate phone numbers within survey system
- 3 persons had no answer to repeated phone calls and no opportunity to leave voicemail was provided

These 39 persons/duplicate records were excluded from the eligible sample (as detailed *a priori*), leaving a total eligible sample of 435 residents.

Of the 435 residents, 372 accepted the invitation to respond to the survey when contacted (63 or 14.5% declined to respond). These 372 residents represent the primary analysis set.

With a total population size of 1495 eligible persons, a survey of 372 persons results in a margin of error of 4.41% (95% confidence level).

In addition to the primary analysis set, two sensitivity analysis sets were generated to assess the survey outcome for its robustness and to account for any non-responder bias.

Sensitivity analysis 1 set: assumes all persons that declined to answer the survey would have answered AGAINST. This analysis represents the best case scenario for the AGAINST vote.

Sensitivity analysis 2 set: assumes all persons that declined to answer the survey would have answered FOR. This analysis represents the best case scenario for the FOR vote.

## Frontenac Survey Results

### Primary analysis:

- 336 (90.3%) persons said they were AGAINST the rail bypass passing through Frontenac
- 36 (9.7%) persons said they were FOR the rail bypass passing through Frontenac

The Chi<sup>2</sup> value was 241.935. The *p*-value was < 0.00001.

### Sensitivity analysis 1:

- 399 (336+63 = 91.7%) persons were modelled to be AGAINST the rail bypass passing through Frontenac
- 36 (8.3%) persons said they were FOR the rail bypass passing through Frontenac

The Chi<sup>2</sup> value was 302.917. The *p*-value was < 0.00001.

### Sensitivity analysis 2:

- 336 (77.2%) persons said they were AGAINST the rail bypass passing through Frontenac
- 99 (36+63 = 22.8%) persons were modelled to be FOR the rail bypass passing through Frontenac

The Chi<sup>2</sup> value was 129.124. The *p*-value was < 0.00001.

### **Frontenac Survey Conclusions:**

The primary analysis concluded that the vote for “AGAINST” (90.3% ± 4.41%) was statistically significantly greater ( $p < 0.00001$ ) than the vote for “FOR” (9.7% ± 4.41%).

The Sensitivity analysis 1, where it was assumed that all those that were unable to be contacted for the survey selected “AGAINST”, concluded that the vote for “AGAINST” (91.7% ± 4.41%) was statistically significantly greater ( $p < 0.00001$ ) than the vote for “FOR” (8.3% ± 4.41%).

The Sensitivity analysis 2, where it was assumed that all those that were unable to be contacted for the survey selected “FOR”, concluded that the vote for “AGAINST” (77.2% ± 4.41%) was statistically significantly greater ( $p < 0.00001$ ) than the vote for “FOR” (22.8% ± 4.41%).

In summary, the primary and sensitivity analyses all supported a statistically significantly greater proportion of persons from the Frontenac regions voting against the proposition as compared to for it.

Dr. K. Shawn Davison, PhD  
President and Principal Medical Scientist  
A priori medical sciences inc.  
Vancouver, BC  
[ebmedicine@gmail.com](mailto:ebmedicine@gmail.com)

June 05, 2022

**Re: Analysis of survey of Lac Megantic residents**

To Whom it May Concern;

I performed statistical analyses of the results of the survey of Lac Megantic residents' opinion on the proposed rail bypass route. My role was limited to the calculation of the margin of error and assessment of the statistical significance of the survey outcome.

In addition to the primary analysis, I conducted two sensitivity analyses to ensure the robustness of the findings given there were a number of residents that chose not to participate in the survey, which had the possibility of introducing non-responder bias.

My analyses found that the proposed rail bypass route was opposed by the vast majority of residents who were randomly selected to participate in this survey. These results were further confirmed by one of the sensitivity analyses.

Full methods, results, and discussion are appended.

I received no remuneration or in-kind gifts for these analyses and have no personal relationship with any resident.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Davison', with a horizontal line extending to the right.

Shawn Davison, PhD

## Lac Megantic Survey Methods

Eligibility criteria: adult persons (18 years and older), currently residing in the municipality of Lac Megantic and who agreed to participate in the survey. All participants were assured confidentiality of their individual responses.

Total population (2021): 5614 per l'institut de la statistique du Québec, 2021

Total adult population: 4940 per l'institut de la statistique du Québec, 2021

Attempts were made to survey a total of 665 residents, of which

- 11 persons were ineligible due to no longer being residents of Lac Megantic
- 38 persons had a wrong number listed or when called had a number out of service
- 2 persons had messages left with their responses coming either back after survey closed or no response
- 14 persons were deceased
- 4 persons had duplicate phone numbers within the survey system
- 74 persons had no answer to repeated phone calls and no opportunity to leave voicemail was provided
- 52 persons elected not to participate

These 195 persons/duplicate records were excluded from the eligible sample (as detailed *a priori*), leaving a total eligible sample of 470 residents.

Of the 470 residents, 376 were FOR or AGAINST the proposed rail bypass route, whereas 94 persons were undecided (20.0%). The 376 residents who were FOR or AGAINST the proposed railway bypass route represent the primary analysis set.

With a total population size of 4940 eligible persons, a survey of 376 persons results in a margin of error of 4.86% (95% confidence level).

In addition to the primary analysis set, two sensitivity analysis sets were generated to assess the survey outcome for its robustness and to account for any non-responder bias.

Sensitivity analysis 1 set: assumes all persons (52 persons) that declined to answer the survey would have answered AGAINST. This analysis represents the best case scenario for the AGAINST vote.

Sensitivity analysis 2 set: assumes all persons (52 persons) that declined to answer the survey would have answered FOR. This analysis represents the best case scenario for the FOR vote.

## Lac Megantic Survey Results

### Primary analysis:

- 265 (70.5%) persons said they were AGAINST the proposed rail bypass route
- 111 (29.5%) persons said they were FOR the proposed rail bypass route

The chi-square statistic is 32.9177. The *p*-value is < .00001.

### Sensitivity analysis 1:

- 317 (265+52 = 74.1%) persons were modelled to be AGAINST the proposed rail bypass route
- 111 (25.9%) persons said they were FOR the proposed rail bypass route

The chi-square statistic is 52.6224. The *p*-value is < .00001.

### Sensitivity analysis 2:

- 265 (61.9%) persons said they were AGAINST the proposed rail bypass route
- 163 (111+52 = 38.1%) persons were modelled to be FOR the proposed rail bypass route

The chi-square statistic is 3.667. The *p*-value is .055499.

### **Lac Megantic Survey Conclusions:**

The primary analysis concluded that the vote for “AGAINST” (70.5% ± 4.86%) was statistically significantly greater ( $p < 0.00001$ ) than the vote for “FOR” (29.5% ± 4.86%).

The Sensitivity analysis 1, where it was assumed that all non-responders selected “AGAINST”, concluded that the vote for “AGAINST” (74.1% ± 4.86%) was statistically significantly greater ( $p < 0.00001$ ) than the vote for “FOR” (25.9% ± 4.86%).

The Sensitivity analysis 2, where it was assumed that all non-responders selected “FOR”, concluded that the vote for “AGAINST” (61.9% ± 4.86%) was marginally non-statistically significantly greater ( $p = 0.055499$ ) than the vote for “FOR” (38.1% ± 4.86%). For context, if one of the non-responders had chosen AGAINST instead of FOR, the result would have been statistically significant (the chi-square statistic would be 3.9168. The  $p$ -value would be 0.047807).

In summary, the primary and sensitivity analysis 1 supported a statistically significantly greater proportion of persons from the Lac Megantic regions voting against the proposition as compared to for it.

Dr. K. Shawn Davison, PhD  
President and Principal Medical Scientist  
A priori medical sciences inc.  
Vancouver, BC  
[ebmedicine@gmail.com](mailto:ebmedicine@gmail.com)

July 09, 2022

**Re: Analysis of survey of Nantes residents**

To Whom it May Concern;

I performed statistical analyses of the results of the survey of Nantes residents' opinion on the proposed rail bypass route. My role was limited to the calculation of the margin of error and assessment of the statistical significance of the survey outcome.

In addition to the primary analysis, I conducted two sensitivity analyses to ensure the robustness of the findings given there were a number of residents that chose not to participate in the survey, which had the possibility of introducing non-responder bias.

My analyses found that the proposed rail bypass route was opposed by the vast majority of residents who were randomly selected to participate in this survey. These results were further confirmed by both sensitivity analyses.

Full methods, results, and discussion are appended.

I received no remuneration or in-kind gifts for these analyses and have no personal relationship with any resident.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'KSD', with a long horizontal line extending to the right.

Shawn Davison, PhD

## Nantes Survey Methods

Eligibility criteria: adult persons (18 years and older), currently residing in the municipality of Nantes and who agreed to participate in the survey. All participants were assured confidentiality of their individual responses.

Total population (2021): 1434 as per l'institut de la statistique du Québec, 2021

Total population 15 and older: 1227 per l'institut de la statistique du Québec, 2021

Attempts were made to survey a total of 355 residents, of which

- 8 persons were ineligible due to no longer being residents of Nantes
- 19 persons had a wrong number listed or when called had a number out of service
- 1 person had messages left with their responses coming either back after survey closed or no response
- 3 persons were deceased
- 3 persons had duplicate phone numbers within the survey system
- 14 persons had no answer to repeated phone calls and no opportunity to leave voicemail was provided

These 48 persons/duplicate records were excluded from the eligible sample (as detailed *a priori*), leaving a total eligible sample of 307 residents.

Of the 307 residents, 217 accepted the invitation to respond to the survey when contacted (90 or 28.8% declined to respond). These 217 residents represent the primary analysis set.

With a total population size of 1227 eligible persons, a survey of 217 persons results in a margin of error of 6.0% (95% confidence level).

In addition to the primary analysis set, two sensitivity analysis sets were generated to assess the survey outcome for its robustness and to account for any non-responder bias.

Sensitivity analysis 1 set: assumes all persons that declined to answer the survey would have answered AGAINST. This analysis represents the best case scenario for the AGAINST the proposed rail bypass route vote.

Sensitivity analysis 2 set: assumes all persons that declined to answer the survey would have answered FOR. This analysis represents the best case scenario for the FOR the proposed rail bypass route vote.

## Nantes Survey Results

### Primary analysis:

- 192 (88.5%) persons said they were AGAINST the proposed rail bypass route
- 25 (11.5%) persons said they were FOR the proposed rail bypass route

The Chi<sup>2</sup> value was 75.3151. The *p*-value is < .00001.

### Sensitivity analysis 1:

- 282 (192+90 = 91.9%) persons were modelled to be AGAINST the proposed rail bypass route
- 25 (8.1%) persons said they were FOR the proposed rail bypass route

The Chi<sup>2</sup> value was 117.1405. The *p*-value is < .00001.

### Sensitivity analysis 2:

- 192 (62.5%) persons said they were AGAINST the proposed rail bypass route
- 115 (25+90 = 37.5%) persons were modelled to be FOR the the proposed rail bypass route

The Chi<sup>2</sup> value was 8.1529. The *p*-value is < 0.005.

## **Nantes Survey Conclusions:**

The primary analysis concluded that the vote for “AGAINST” (88.5% ± 6.0%) the proposed rail bypass route was statistically significantly greater ( $p < 0.00001$ ) than the vote for “FOR” (11.5% ± 6.0%) the proposed rail bypass route.

The Sensitivity analysis 1, where it was assumed that all those that were unable to be contacted for the survey selected “AGAINST”, concluded that the vote for “AGAINST” (91.9% ± 6.0%) the proposed rail bypass route was statistically significantly greater ( $p < 0.00001$ ) than the vote for “FOR” (8.1% ± 6.0%) the proposed rail bypass route.

The Sensitivity analysis 2, where it was assumed that all those that were unable to be contacted for the survey selected “FOR”, concluded that the vote for “AGAINST” (62.5% ± 6.0%) the proposed rail bypass route was statistically significantly greater ( $p < 0.005$ ) than the vote for “FOR” (37.5% ± 6.0%) the proposed rail bypass route.

In summary, the primary and sensitivity analyses all supported a statistically significantly greater proportion of persons from the Nantes regions voting against the proposition as compared to for it.

## Evolution des évidences post-BAPE 2019

- résultats des études d'impact environnementale Golder-WSP (2020-2022)
- consultations portant sur évaluation fédérale des répercussions environnemental (juillet et aout 2021)
- augmentation de 75% des superficies des emprises à acquérir (2021)
- résultats de l'étude Hydrologie-Englobe (mai 2022) et ses conclusions préoccupantes sur l'eau potable et l'affaissement de terrains
- résultats des sondages téléphoniques démontrant le manque d'acceptabilité sociale du tracé proposé (2022)
- résultat du référendum de Frontenac (92,5% contre le tracé proposé - 2023) qui confirme le résultat du sondage téléphonique
- retrait du soutien au Projet de 2 des 3 municipalités concernées (2022-2024)
- TC et à l'Office sont informés de l'existence de l'arrêté ministériel protégeant une zone sensible de captage d'eau potable à travers laquelle passera la ligne de chemin de fer (2023)
- l'augmentation des coûts pour les contribuables de plus de 800% depuis l'évaluation initiale de 133M\$ (2023)
- décision de relocaliser la gare de triage dans le parc industriel sans évaluation formelle de l'impact sur les résidents
- résultats des analyses géotechniques (2022) illustrant des risques d'instabilité de la voie ferrée -uniquement partagé avec le public en novembre 2025

## Demi-Voie (Schémas de TC)

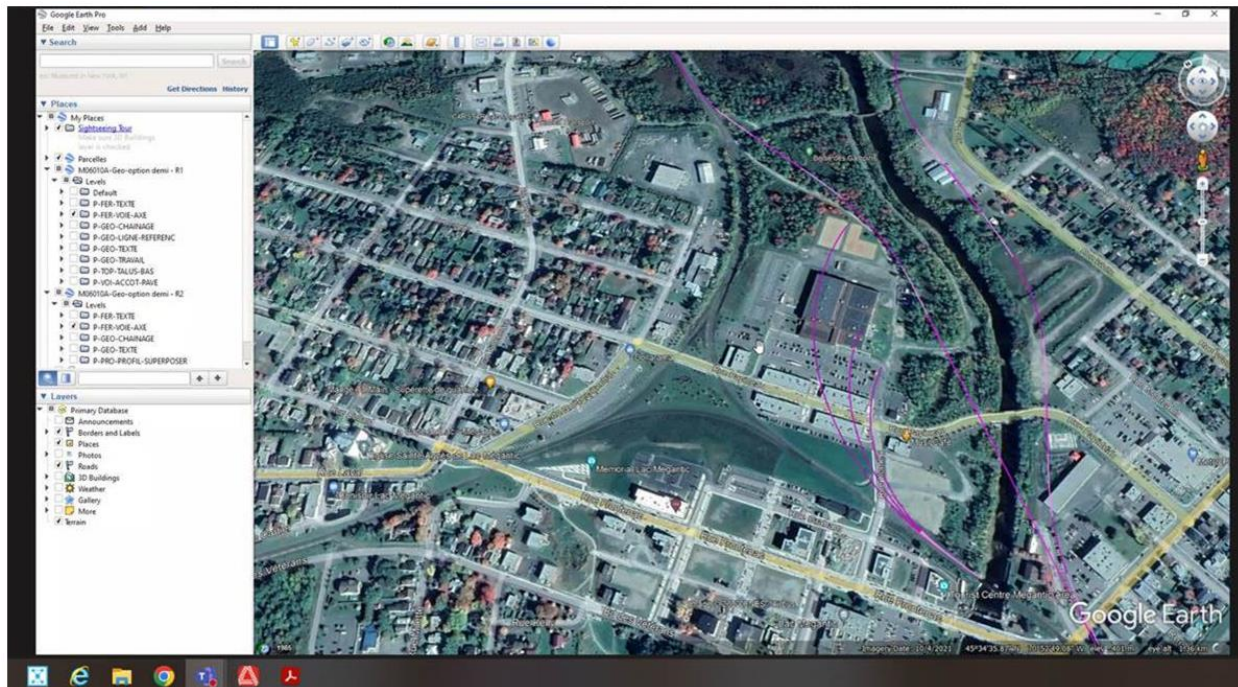
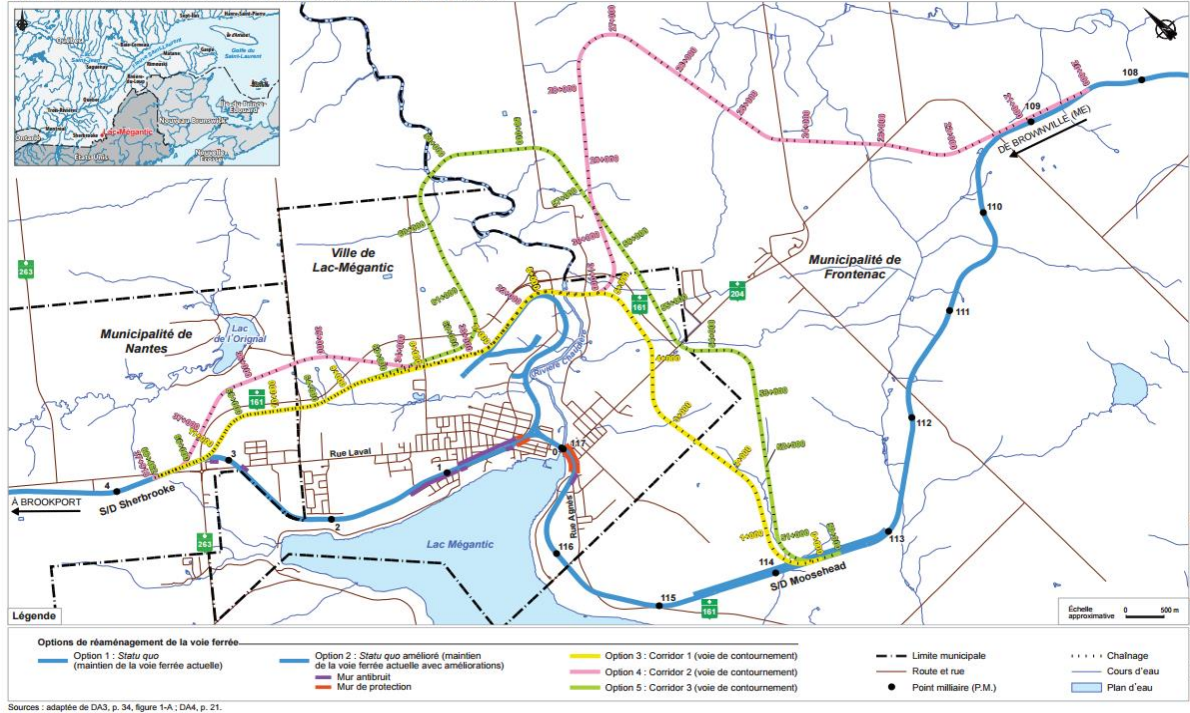


Figure 1 La localisation des options de réaménagement de la voie ferrée à Lac-Mégantic



**Étude sur les enjeux psychologiques, sociaux, territoriaux et ferroviaires à Lac-Mégantic 10 ans après la tragédie | Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)**

<https://www.inspq.qc.ca/publications/3746>

**Appréciation du rapport de l'INSPQ dans le cadre de l'analyse exigée par l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada**

***(Présentation soumise à l'Office des transports du Canada)***

Conformément à l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada, l'Office des transports du Canada doit déterminer si l'emplacement d'une ligne de chemin de fer proposée est approprié, notamment au regard de la sécurité, de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'intérêt public. Dans ce cadre, il est respectueusement soumis que le rapport de l'INSPQ doit être apprécié avec prudence quant à sa valeur probante.

Le rapport de l'INSPQ constitue un élément de preuve pertinent en ce qu'il documente certaines perceptions et préoccupations psychosociales exprimées par des répondants en lien avec le transport ferroviaire. Il contribue ainsi à contextualiser le débat social entourant le projet. Toutefois, sa portée demeure limitée en raison de contraintes méthodologiques reconnues par les auteurs eux-mêmes.

Premièrement, le faible taux de réponse au volet quantitatif (environ 11 % des ménages invités; 16 % à Lac-Mégantic après rappel) limite la représentativité de l'échantillon. Le fait que l'ensemble de la population ait été invitée à participer ne constitue pas un échantillonnage aléatoire. Les auteurs reconnaissent que ce faible taux restreint la capacité de généraliser les résultats à l'ensemble de la population concernée, ce qui est particulièrement pertinent dans une analyse menée en vertu de l'article 98.

Deuxièmement, ce faible taux de participation entraîne un risque élevé de biais de non-réponse et d'auto-sélection, en ce que les personnes ayant choisi de répondre peuvent différer systématiquement des non-répondants, notamment quant à leurs préoccupations ou à leur niveau de détresse. Bien que les données aient été pondérées par calage sur marges, cette méthode ne permet pas d'éliminer entièrement ces biais, en particulier lorsque certaines variables directement liées à l'exposition ferroviaire, telles que la proximité de la voie ferrée, ne sont pas intégrées à la pondération.

Troisièmement, l'étude présente des taux significatifs de données manquantes pour des indicateurs clés, notamment le revenu et certains indicateurs de santé psychologique. Ces lacunes affectent la fiabilité statistique des estimations. De plus, les indicateurs de stress, d'anxiété et de symptômes de stress post-traumatique reposent sur des données auto-rapportées, reconnues comme étant sujettes à des biais de déclaration et de rappel.

Enfin, l'étude étant de nature transversale, elle ne permet pas d'établir de liens causals entre le projet ferroviaire et les impacts psychosociaux observés, ni de tirer des conclusions prospectives quant aux effets futurs de la construction ou de l'exploitation de la voie de contournement. Il est donc soumis que le rapport ne permet pas de conclure, sur une base scientifique, que les effets négatifs rapportés seraient attribuables à l'emplacement proposé, ni qu'ils s'atténueraient nécessairement à la suite d'une décision rendue par l'Office en vertu de l'article 98.

Conclusion soumise à l'Office

Il est respectueusement soumis que le rapport de l'INSPQ constitue une preuve pertinente mais de portée limitée dans l'analyse requise par l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada. Les proportions et constats qui y sont présentés reflètent les perceptions et l'état des personnes ayant choisi de participer à l'étude et ne peuvent être assimilés à des constats généralisables à l'ensemble des communautés concernées. En conséquence, ce rapport doit être apprécié comme un élément contextuel, à pondérer avec prudence, et examiné en complément d'autres éléments de preuve techniques, environnementaux et opérationnels plus directement liés à l'évaluation de l'emplacement proposé et à l'intérêt public que l'Office est tenu de protéger.

Demandes accès à l'information

On Jan 26, 2026, at 11:41, Myriame Côté <[Myriame.Cote@otc-cta.gc.ca](mailto:Myriame.Cote@otc-cta.gc.ca)> wrote:

Email: [coalitionvictimescollaterales@gmail.com](mailto:coalitionvictimescollaterales@gmail.com)

January 26, 2026

CONFIDENTIAL / PROTECTED A

Our file number: **A-2025-00028**

AOMT request number: EA2026\_0151794

Dear [REDACTED]

This is further to your request that was submitted under the *Access to Information Act* (Act) to the Canadian Transportation Agency (Agency). Your request was received at our office on January 11, 2026, for the following records:

“I request access to records under the control of the Canadian Transportation Agency relating to the Agency’s handling of, response to, and internal or external consideration of the following correspondence received from the Coalition des Victimes Collatérales (CVC):  
Subject: Voie de Contournement de Lac Mégantic: Demande visant à déclarer la demande incomplète// Lac Megantic Rail Bypass Application: Motion to Deem Application Incomplete Date received by CTA: Sept 23, 2025 Recipients: Luc Chamberland, France Pégeot, Marisa Victor, John Woodward, Jean-Mathieu Leblanc The request covers internal and external communications, deliberation records, and meeting records from September 23, 2025, to November 6, 2025.”

We wish to inform you that an additional 140 days are required to respond to your request due to the high volume of requests currently being processed by the Agency. This extension is necessary pursuant to paragraph 9(1)(a) of the Act, as meeting the original 30-day deadline would unreasonably interfere with the Agency's operations. Nonetheless, we may be able to respond prior to the end of this extension period. The revised deadline for responding to your request is June 30, 2026.

For additional information on the extension, please consult section 9 of the Act at <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/a-1/page-2.html - h-258> and Chapter 7 of the [Access to Information Manual](#).

If you have any questions about the above, please do not hesitate to contact the ATIP Office at [OTC.AIPRP-ATIP.CTA@otc-cta.gc.ca](mailto:OTC.AIPRP-ATIP.CTA@otc-cta.gc.ca). Kindly ensure that the file number assigned to your request (A-2025-00028) is referenced in the subject line of all email correspondence with us.

You have the right to file a complaint with the Information Commissioner about the extension within 60 days of receiving this notice. If you wish to exercise this right, you must send your complaint to the following address:

Information Commissioner of Canada

30 Victoria Street, 7th Floor

Gatineau, Quebec K1A 1H3

Telephone: 613-995-2410 (National Capital Region)

1-800-267-0441 (toll-free)

For more information on the complaints process, please visit the Office of the Information Commissioner's website at [www.oic-ci.gc.ca](http://www.oic-ci.gc.ca). Please be aware that addressing complaints from the Information Commissioner is a priority for the Agency and may result in delays in processing access to information and privacy requests until the Information Commissioner

is satisfied with the outcome in responding to the complaint. We appreciate your understanding of the limited resources available and the potential impact on processing times regarding the impacts of complaints to the Information Commissioner.

Sincerely,

**Myriame Côté**

Coordonnatrice d'AIPRP - Accès à l'information et de la protection des renseignements personnels

Division de la gestion de l'information (DGI)

Direction des services de gestion et de technologie de l'information (DSGTI)

Office des transports du Canada (OTC) / Gouvernement du Canada

[myriame.cote@otc-cta.gc.ca](mailto:myriame.cote@otc-cta.gc.ca) / Tél. : 819-953-9933 / ATS : 1-800-669-5575

Suivez-nous : [otc-cta.gc.ca](http://otc-cta.gc.ca) / [Twitter](#) / [YouTube](#)

ATIP Coordinator - Access to Information and Privacy

Data and Information Division

Information Management and Technology Services Directorate (IMTSD)

Canadian Transportation Agency (CTA) / Government of Canada

[myriame.cote@otc-cta.gc.ca](mailto:myriame.cote@otc-cta.gc.ca) / Tel. : 819-953-9933 / TTY : 1-800-669-5575

Follow us: [otc-cta.gc.ca](http://otc-cta.gc.ca) / [Twitter](#) / [YouTube](#)

**ÉTUDE DE FAISABILITÉ —RÉALISATION D'UNE VOIE FERROVIAIRE CONTOURNANT  
LE CENTRE-VILLE DE LA VILLE DE LAC-MÉGANTIC (AECOM)**

**ÉTUDE DES SOLUTIONS (PHASE-1A)**

**COMMENTAIRES CONJOINTS —DEC, MAMOT, MTMDET**

**18 mai 2016**

**STATU QUO BONIFIÉ**

Comme prévu au devis de l'étude de faisabilité (article 3.4.1), il est important que l'étude de solutions permette l'analyse et l'identification de solutions pertinentes par rapport aux besoins identifiés à l'étape de l'étude des besoins pour le statu quo et les trois solutions alternatives. Aussi, les représentants gouvernementaux demandent que le scénario de statu quo soit bonifié afin de disposer d'un scénario maximisant la sécurité du corridor existant, et ce, au-delà des recommandations du guide des « Lignes directrices et meilleures pratiques » cité précédemment. Cette demande est faite dans le but de disposer d'une base de comparaison fiable pour les décideurs gouvernementaux. Ce scénario bonifié permettra également de fournir les informations requises afin de répondre aux exigences des divers programmes ou mesures de financement gouvernemental (ex. :Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, etc.).

**POSSIBLES MESURES DE MITIGATION DES RISQUES À INCLURE DANS UN STATU QUO  
BONIFIÉ :**

- A) Mesures pour empêcher d'éventuels impacts à l'extérieur de l'emprise ferroviaire en milieu urbain
- Améliorer le tracé, notamment en zone urbaine, en prévoyant des enclavements de la voie ferrée et des aménagements qui maximisent la sécurité, qui minimisent l'impact visuel et sonore et qui améliorent l'esthétisme.

- À cet effet, prévoir des aménagements de la voie ferrée dans des tranchées et inclure des bermes de protection, des écrans acoustiques et végétaux ainsi que des murs de protection. Ces aménagements sont destinés à absorber l'énergie des wagons qui pourraient dérailler, à les ralentir et à limiter la distance latérale sur laquelle ils pourraient se déplacer, les confinant à l'emprise ferroviaire.

Service du transport ferroviaire, 18 mai 2016 | Page 1

B) Mesures pour améliorer la qualité de la voie à l'intérieur de l'emprise existante

- Améliorer la qualité et la sécurité par la réalisation de travaux de réhabilitation, tels que :

“ travaux de changement de rails, de traverses, d'ajout de ballast et de nivellement de la voie;

“ travaux de correction des courbes et du profil;

= travaux d'enrochement, d'entretien des fossés et d'amélioration du drainage pour contenir un éventuel déversement;

= travaux de réhabilitation des ponts.

C) Mesures pour améliorer la sécurité aux passages à niveau

-\_\_ Ajouter des équipements de protection et de signalisation (lumière, barrière).

- Évaluer la possibilité de mettre en place des sauts-de-mouton (viaducs) pour faciliter la circulation et assurer la sécurité.

D) Mesures pour améliorer l'exploitation ferroviaire

- Mettre en place des voies d'évitement sécurisées avec des dérailleurs afin d'augmenter la sécurité lors du stockage des équipements.

- Limiter les intrusions en érigeant une clôture le long du corridor ferroviaire.

B) Mesures d'intégration en milieu urbain

- Prévoir des aménagements paysagers pour favoriser la cohabitation entre le corridor ferroviaire et le tissu urbain.

\_ - Évaluer la mise en place d'anti-sifflet.

## Commentaires du MAMOT :

**Caron, Éléonore**

---

**De:** [REDACTED]  
**Envoyé:** 8 juin 2017 09:06  
**À:** [REDACTED]  
**Objet:** RE: TR: Question-Réaménagement voie ferrée Lac-Mégantic



Oui, mais je ne crois pas qu'il avait été convenu de soumettre l'option de Statu quo amélioré à l'analyse avantage/coût car tout le monde sait que ce sera la meilleure option de ce point de vue.

À moins d'accorder un pointage extrêmement important à l'avantage « rétablissement de la population qui souffre d'un stress post traumatique le long de la voie actuelle ».

Reviens moi mais je peux faire le lien avec Stantec, la Ville et le BAPE au besoin.

[REDACTED]  
Direction de l'opération des programmes

Sous-ministériat aux Territoires  
Affaires municipales, Occupation du territoire  
10, rue Pierre-Olivier-Chauveau  
3e étage, Aile Chauveau  
Québec, Québec, G1R 4J3

418 691-2015 (3434)



Devez-vous vraiment imprimer ce courriel ?  
Pensons à l'environnement!

### AVIS DE CONFIDENTIALITÉ

Ce courriel peut contenir des informations confidentielles qui ne vous sont pas destinées.

De : Coalition des Victimes Collatérales <[coalitionvictimescollaterales@gmail.com](mailto:coalitionvictimescollaterales@gmail.com)>

Envoyé : 13 novembre 2024 14:15

À : France Pégeot <[France.Pegeot@otc-cta.gc.ca](mailto:France.Pegeot@otc-cta.gc.ca)>; Elizabeth Barker <[Elizabeth.Barker@otc-cta.gc.ca](mailto:Elizabeth.Barker@otc-cta.gc.ca)>; Jean-Mathieu Leblanc <[Jean-Mathieu.Leblanc@otc-cta.gc.ca](mailto:Jean-Mathieu.Leblanc@otc-cta.gc.ca)>; John Woodward <[John.Woodward@otc-cta.gc.ca](mailto:John.Woodward@otc-cta.gc.ca)>; Luc Chamberland <[Luc.Chamberland@otc-cta.gc.ca](mailto:Luc.Chamberland@otc-cta.gc.ca)>

Cc : TRAN <[TRAN@parl.gc.ca](mailto:TRAN@parl.gc.ca)>; Peter Schiefke <[peter.schiefke@parl.gc.ca](mailto:peter.schiefke@parl.gc.ca)>; Mark Strahl <[Mark.Strahl@parl.gc.ca](mailto:Mark.Strahl@parl.gc.ca)>; Xavier Barsalou-Duval <[xavier.barsalou-duval@parl.gc.ca](mailto:xavier.barsalou-duval@parl.gc.ca)>; Vance Badawey <[vance.badawey@parl.gc.ca](mailto:vance.badawey@parl.gc.ca)>; George Chahal <[george.chahal@parl.gc.ca](mailto:george.chahal@parl.gc.ca)>; Angelo Lacono <[angelo.lacono@parl.gc.ca](mailto:angelo.lacono@parl.gc.ca)>; Chris Lewis <[Chris.Lewis@parl.gc.ca](mailto:Chris.Lewis@parl.gc.ca)>; Annie Koutrakis <[Annie.Koutrakis@parl.gc.ca](mailto:Annie.Koutrakis@parl.gc.ca)>; Leslyn Lewis <[leslyn.lewis@parl.gc.ca](mailto:leslyn.lewis@parl.gc.ca)>; Dan Muys <[dan.muys@parl.gc.ca](mailto:dan.muys@parl.gc.ca)>; Churence Rogers <[Churence.Rogers@parl.gc.ca](mailto:Churence.Rogers@parl.gc.ca)>; Martin, Valéry <[vmartin@upa.qc.ca](mailto:vmartin@upa.qc.ca)>; Larrivée, Martin <[mlarrivee@upa.qc.ca](mailto:mlarrivee@upa.qc.ca)>; Got, Lise <[lgot@upa.qc.ca](mailto:lgot@upa.qc.ca)>; Brien, Michel <[mbrien@upa.qc.ca](mailto:mbrien@upa.qc.ca)>; Frémond, Étienne <[efremond@upa.qc.ca](mailto:efremond@upa.qc.ca)>; solandrero <[solandrero@gmail.com](mailto:solandrero@gmail.com)>; Mirianne Dussault-Brodeur <[mirianne.dussault-brodeur@assnat.qc.ca](mailto:mirianne.dussault-brodeur@assnat.qc.ca)>; Rébecca Pétrin <[direction@eausecours.org](mailto:direction@eausecours.org)>; Campbell Stuart <[campbell.stuart@legacyfundenvironmental.org](mailto:campbell.stuart@legacyfundenvironmental.org)>; Dida Berku <[dida.berku@gmail.com](mailto:dida.berku@gmail.com)>; Marc Bishaie <[marc.bishai@cqde.org](mailto:marc.bishai@cqde.org)>; Joel Chotte <[joe.chotte@sympatico.ca](mailto:joe.chotte@sympatico.ca)>; Pierre Harvey <[pharvey@harveyinternational.com](mailto:pharvey@harveyinternational.com)>

Objet : Voie de Contournement Ferroviaire de Lac Mégantic- debut des travaux?

Bonjour,

Est-ce légal que Transports Canada finance les travaux préparatoires pour la voie de contournement ferroviaire quand l'OTC n'a pas encore rendu une décision dans ce dossier? Il serait intéressant de savoir si d'autres municipalités au Canada bénéficient d'un soutien fédéral à 100% (argent des contribuables) pour remettre leurs infrastructures à niveau!

Est-ce que l'approbation de la part de l'OTC est déjà décidée d'avance? C'est certainement ce qui est sous entendu par les politiciens et la mairesse de Lac

**Mégantic; sans parler des pressions et de l'ingérence politique disant que « l'OTC doit se grouiller » dans le dossier de la voie de contournement.**

**Ne serait-il pas temps que « le politique » soit rappelé à l'ordre par l'OTC?**

**En effet, l'OTC doit avoir une indépendance réelle pour évaluer adéquatement (en se basant sur des faits et des données) si le projet est acceptable en terme de localisation, alors qu'on a choisi un tracé non viable qui traverse une zone protégée et hautement sensible pour l'approvisionnement de l'eau potable. Deux des 3 municipalités affectés rejettent formellement le projet tout comme la vaste majorité des citoyens des 3 municipalités. De plus, contrairement à ce qu'affirme la mairesse Julie Morin, Nantes et Frontenac ne soutiennent pas le plan de surveillance d'eau de la firme LNA (à noter qu'une surveillance n'assure aucunement une protection de l'eau potable).**

**Ironiquement, c'est cette même firme (LNA) qui a produit les études hydrologiques pour la ville de Lac Mégantic qui a mené en 2006 un arrêté ministériel\*\* du gouvernement du Québec afin de protéger un large secteur contre toute exploration et exploitation minières compte tenu de l'importante zone de captage d'eau souterraine qui s'y trouve. C'est précisément dans cette zone protégée que la mairesse Julie Morin et LNA trouvent maintenant acceptable qu'on procède au dynamitage et à l'excavation de larges tranchées profondes, directement dans le lac souterrain, pour la construction de la voie de contournement !**

**Nous suggérons donc à l'OTC d'obtenir les études hydrologiques de LNA qui ont mené à la décision de protéger (et d'élargir) la zone de protection du "lac souterrain" en 2006. Malheureusement, nos demandes répétées d'accès à l'information sont demeurées sans réponse acceptable.**

**\*\*l'arrêté ministériel du gouvernement du Québec a été partagé avec l'OTC le 9 juin, 2023**

[Travaux pour la voie de contournement à Lac-Mégantic](#)

[ici.radio-canada.ca](http://ici.radio-canada.ca)

[Les travaux préliminaires pour la voie de contournement à Lac-Mégantic commencent](#)

[ici.radio-canada.ca](http://ici.radio-canada.ca)

[Quand Pablo Rodriguez demande à l'OTC de se grouiller](#)

[latribune.ca](http://latribune.ca)

Merci,

La Coalition des Victimes Collatérales (CVC)