

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: Joël Chotte

Date: 2026-01-20

Messieurs,

Mandaté par la Coalition des Victimes Collatérales concernant le projet de réalisation de la voie ferroviaire de contournement du lac Mégantic, je vous adresse ci-joint un mémoire qui fait la synthèse des problèmes soulignés par les sociétés d'ingénierie ENGLOBE, CIMA et WSP et des interrogations légitimes, voire les contradictions qui y sont associées.

Il apparait que les contraintes en matière de génie civile, d'environnement, de sécurité, de nuisances à long terme sont disproportionnées par rapport à l'objectif supposé être principale : Rétablir la sérénité sociale des habitants.

Les résultats des sondages d'opinion et le référendum organisé par la mairie de Frontenac montre qu'il n'en est rien, bien au contraire.

De plus, le cout du projet est disproportionné par rapport a cette voie de 12,5 km de long.

Je suis à votre disposition pour toute s informations complémentaires.

Respectueusement

Joel Chotte

Consultant

Tel : 514 624 2684

Joe.chotte@sympatico.ca

Attachement N°1 –

Mémoire déposé à l'Office des transports du Canada

Projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Analyse complémentaire – Études ENGLOBE, CIMA+, WSP

Par : Joël Chotte, Consultant pour la Coalition des Victimes Collatérales

1. Objet et portée de l'examen

Objet

Évaluer si le projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, tel que documenté par les études complémentaires, satisfait aux exigences de l'Office en matière de :

- sécurité ferroviaire;
- faisabilité technique et géotechnique;
- protection de l'environnement et des ressources hydriques;
- intérêt public;
- proportionnalité entre les impacts, les risques et les bénéfices invoqués.

Documents analysés

- Rapports géotechniques et hydrogéologiques d'ENGLOBE;
 - Études hydriques et des puits de CIMA+;
 - Études d'effets environnementaux et de nuisances de WSP;
 - Mesures d'atténuation et positions de Transports Canada (TC), telles que rapportées.
-

2. Description générale du projet (constats factuels)

2.1 Tracé et caractéristiques générales

- Longueur du tracé : **12,5 km**
- Nombre de courbes : **11**, comparativement à **7** sur la voie existante
- Classe de voie prévue : **Classe 3 (normes AREMA)**
- Exploitant visé : **transporteur ferroviaire de classe 1 (CPKC)**

2.2 Ampleur des travaux

- Excavation totale : **1,2 million de tonnes**
- Sols contaminés excavés : **6 000 tonnes**
- Excavations majeures atteignant jusqu'à **23 m de profondeur**
- Pont ferroviaire sur la rivière Chaudière :
 - **452 m de longueur**
- Durée estimée des travaux : **environ 5 ans**

2.3 Impacts fonciers

- Superficie totale affectée : **185 ha**
 - Milieux humides : 33 ha
 - Forêts : 55 ha
 - Prairies et terres agricoles : 94 ha
- Propriétés touchées : **44**
- Bâtiments détruits : **5**

3. Compatibilité réglementaire et conception ferroviaire

3.1 Classe de conception vs exploitation réelle

- Conception : **Classe 3**
 - Vitesse maximale théorique pour marchandises : **40 mi/h**
- Réalité opérationnelle :
 - Transporteur de **classe 1**

- Trains de **3 500 à 3 658 m** de longueur
- Constat principal :
 - Infrastructure conçue selon un standard inférieur à celui correspondant aux contraintes et volumes d'exploitation prévisibles.

3.2 Enjeux de sécurité

- Augmentation du nombre de courbes;
- Augmentation significative de la vitesse comparativement à la voie actuelle;
- Accroissement des forces centrifuges (proportionnelles au carré de la vitesse);
- Rappel fondamental : **les déraillements surviennent principalement en courbe, non en ligne droite.**

Pertinence OTC

Risque de non-concordance entre la norme de conception approuvée et l'usage ferroviaire réel.

4. Analyse géotechnique et stabilité des infrastructures

4.1 Conditions du sol (ENGLOBE)

- Sols fortement hétérogènes;
- Présence de couches sableuses à forte teneur en eau (jusqu'à **45 %**);
- Sous-sol composé de schistes et calcaires de **très mauvaise qualité** par endroits;
- Coefficients de sécurité des pentes mesurés à **1,27**, sous le seuil généralement admis de **1,5**.

4.2 Excavation et fondations

- Tranchées jusqu'à **23 m de profondeur** dans des sols instables;
- Pressions artésiennes élevées;
- Nécessité d'atteindre le roc à des profondeurs estimées jusqu'à **115 m**;
- Stabilité de la voie dépendante d'un **rabattement permanent de la nappe phréatique**;

- Recours à des ancrages, membranes et structures de soutènement majeures.

Pertinence OTC

Dépendance structurelle à des systèmes actifs permanents pour assurer la sécurité ferroviaire.

5. Hydrologie et gestion des eaux souterraines

5.1 Dénoyage requis (ENGLOBE 2024–2025)

- Jusqu'à **5 500 m³ / 100 m / jour** de tranchée;
- Volumes globaux :
 - **~9 millions de litres/jour** durant les travaux;
 - **1,5 à 3 millions de litres/jour** après la mise en service;
- **7 zones de dénoyage** (2,5 à 23 m de profondeur).

5.2 Risques identifiés

- Abaissement permanent de la nappe phréatique;
- Conséquences hydrogéologiques à long terme reconnues comme **largement inconnues**;
- Risques de :
 - nouvelles accumulations d'eau imprévues;
 - érosion sous la plateforme ferroviaire;
 - déstabilisation menant à un déraillement en cas d'interruption du pompage.

5.3 Cours d'eau et milieux humides

- Tracé surplombant **21 cours d'eau**;
- Détournements permanents requis;
- Altération structurelle de la dynamique hydrique des milieux humides.

Pertinence OTC

Impacts irréversibles accompagnés d'incertitudes scientifiques non résolues.

6. Eau potable et puits artésiens

6.1 Puits analysés

- Total : **152 puits**
 - CIMA : 78
 - WSP : 42
- Puits jugés à risque modéré ou élevé : **43**

6.2 Types de risques

- Assèchement permanent;
- Contamination chimique et biologique;
- Effets du dynamitage sur la fracturation du roc.

Confirmation externe

Ressources naturelles Canada confirme un **abaissement permanent de la nappe** en présence d'un fossé de drainage sous le niveau piézométrique.

Pertinence OTC

Atteinte directe à l'approvisionnement en eau potable et à la sécurité des populations.

7. Environnement et mesures d'atténuation

7.1 Milieux naturels

- Perte nette de milieux humides reconnue;
- Suivi proposé sur **10 à 15 ans**;
- Hypothèse de survie des arbres replantés :
 - TC : **80 %**

- Taux généralement observé : **~66 %**
- Fonction écologique équivalente atteinte seulement après **~30 ans**.

7.2 Nature des mesures proposées

- Majoritairement :
 - observation;
 - suivi;
 - constats a posteriori;
- Faible capacité corrective ou préventive.

Pertinence OTC

Le suivi ne constitue pas une atténuation lorsque les impacts sont structurels ou irréversibles.

8. Nuisances liées aux travaux (WSP)

8.1 Bruit

- Équipements générant **99 à 120 dBA**;
- 44 engins majeurs;
- Mesures d'atténuation limitées (horaires, murs ponctuels).

8.2 Vibrations

- Niveaux prévus supérieurs aux seuils autorisés;
- Aucune mesure réelle d'atténuation;
- Méthodologie comparative jugée discutable (distances non équivalentes).

8.3 Exploitation ferroviaire simultanée

- Maintien de trains CPKC de grande longueur;
- Niveaux sonores :
 - Jour : 60 dBA

- Nuit : 66 dBA

Pertinence OTC

Atteinte potentielle à la qualité de vie et à la conformité réglementaire.

9. Consultations publiques et intérêt public

9.1 Résultats

- **77 %** d'opposition selon sondage scientifique;
- Opposition formelle des municipalités de Nantes et Frontenac.

9.2 Justifications psychosociales et économiques

- Absence de démonstration scientifique d'un bénéfice thérapeutique;
- Si le nouveau tracé est destiné à rétablir la santé psychologique chez les mégantiquois, pourquoi faire appel à **3 psychologues**;
- Arguments économiques contredits par l'expérience historique du développement ferroviaire urbain;
- Solutions alternatives d'intégration urbaine insuffisamment analysées.

Pertinence OTC

Justification d'intérêt public faible et fortement contestée.

10. Incertitudes financières

- Coût annoncé : **≥ 1 G\$**
 - Coûts non pleinement intégrés :
 - fondations profondes;
 - systèmes de pompage permanents;
 - ancrages et membranes de soutènement;
 - Risque élevé de dépassements.
-

Pertinence OTC

Lien direct avec le critère de raisonabilité et de proportionnalité.

11. Constats décisionnels clés pour l'Office

Sécurité

- Augmentation des courbes et de la vitesse (10 mi/h à 40 mi/h);
- Dépendance permanente au dénoyage;
- Marges de sécurité géotechniques faibles.

Environnement

- Impacts irréversibles;
- Incertitudes reconnues par les experts eux-mêmes.

Intérêt public

- Opposition majoritaire;
- Risques pour l'eau potable;
- Nuisances supérieures aux normes.

Suffisance du dossier

- Mesures d'atténuation principalement passives;
 - Plusieurs enjeux majeurs explicitement **non étudiés**.
-

12. Éléments nécessitant clarification avant toute décision

Du point de vue d'un examinateur de l'Office, les éléments suivants devraient normalement être fournis :

1. Justification formelle de l'adéquation **Classe 3 / exploitation Classe 1**;
 2. Preuve de stabilité ferroviaire **sans dépendance permanente au pompage**;
 3. Analyse probabiliste des impacts hydrogéologiques à long terme;
-

4. Mesures contraignantes de protection de l'eau potable;
 5. Révision des études bruit/vibration avec méthodologie comparable;
 6. Évaluation complète des coûts sur le cycle de vie.
-

Observation finale – Perspective OTC

À la lumière des éléments analysés, le projet présente des **risques significatifs et documentés** en matière de sécurité, d'environnement et d'intérêt public, lesquels sont **reconnus mais non résolus** dans le dossier actuel. L'information disponible apparaît insuffisante pour conclure que le projet est **raisonnable, sécuritaire et conforme à l'intérêt public**, tel qu'exigé par la Loi sur les transports au Canada.