

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: Sylvain Côté

Date: 2026-02-03

Bonjour à vous ! Voici le Mémoire me confirmer si bien reçu, merci !

Bonne journée !

Sylvain Côté

De : Megantic

Envoyé : 3 février 2026 09:35

À : Sylvain Côté

Objet : RE: [Externe/External]:Mémoire

Bonjour, Il ne semble pas avoir de pièce jointe à votre envoi. Office des transports du Canada

De : Sylvain Côté

Envoyé : 30 janvier 2026 23:54

À : Megantic

Objet : [Externe/External]:Mémoire

Sylvain Côté

Attachement N°1 –

30 janvier 2026

Office des Transports du Canada

Ottawa (Ontario)

K1A 0N9

De Sylvain Côté, résident de Ste-Cécile de Whitton et co-propriétaire d'une forêt de 28 acres en majorité érables matures à Nantes. Camionneur 22 ans, Paramédic depuis 18 ans. Pompier à Ste Cécile de Whitton de 1993 à 2009, dont 15 ans comme directeur du service.

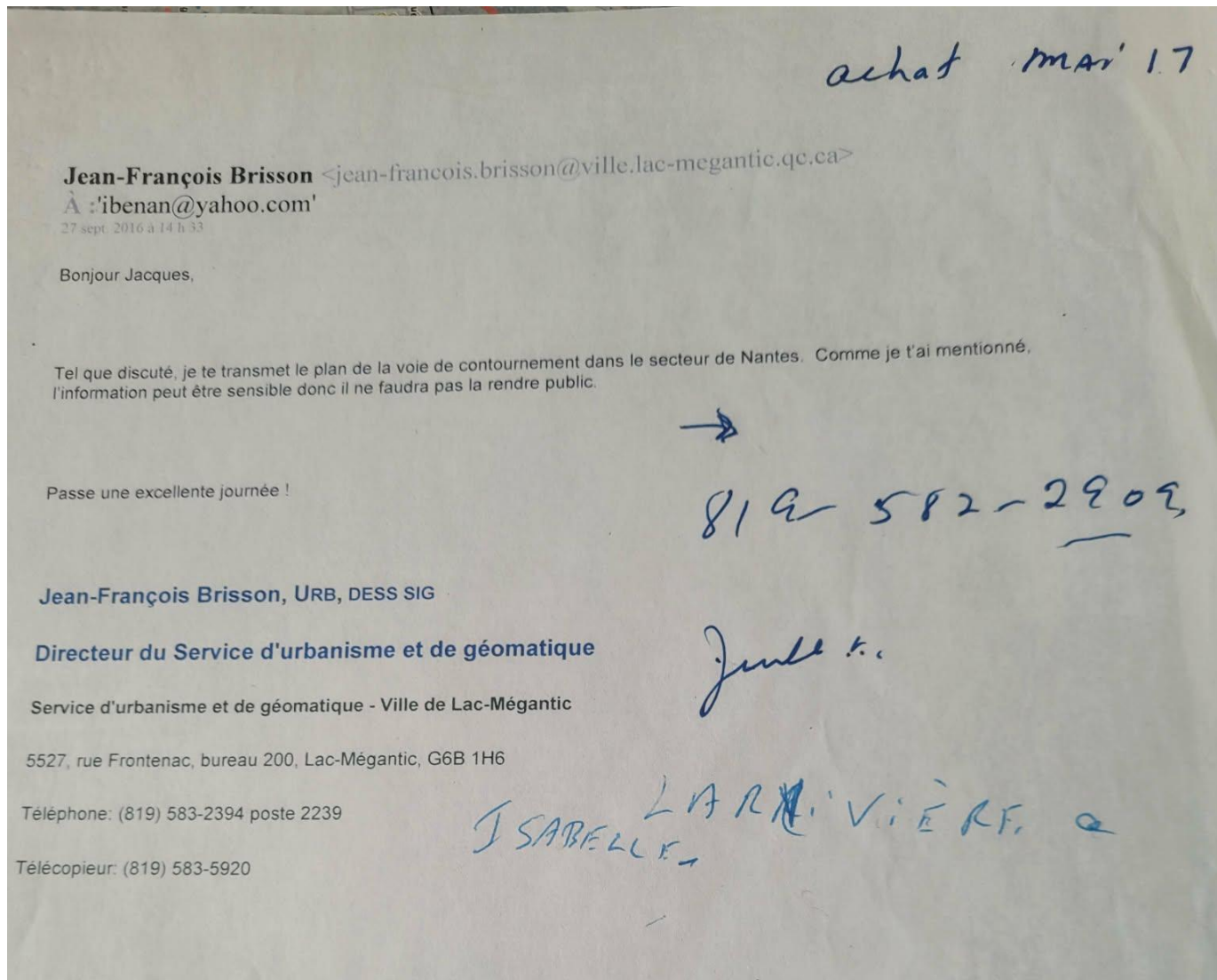
Sujet : Voie de contournement ferroviaire à Lac-Mégantic.

Comment l'emplacement ou l'exploitation de la voie de contournement proposée vous affecterait-il? Décrivez les avantages attendus ou les préoccupations que vous avez concernant la voie de contournement proposée.

Si vous avez des préoccupations concernant la demande pour la construction de la voie de contournement proposée, que pourrait-on faire pour y répondre?

Tout d'abord, je suis contre ce tracé ! Cette voie de contournement ferroviaire, devait être un projet régional, pour apaiser la population à la suite de la tragédie du 6 juillet 2013. Si on fait un projet aussi important qui touche plus d'une municipalité, il faut que tous soient consultés. Je ne crois pas que c'est la façon dont ceci a été fait. Les Maires de Nantes et

Frontenac du temps ont intégré le dossier déjà avancé et soumis à une obligation de non-divulgence, En plus je suis en raison de croire que le tracé était déjà décidé bien avant le BAPE de 2017 avec une copie du message que l'inspecteur municipal de Nantes m'a donné lors de notre demande de permis de construction en 2018.



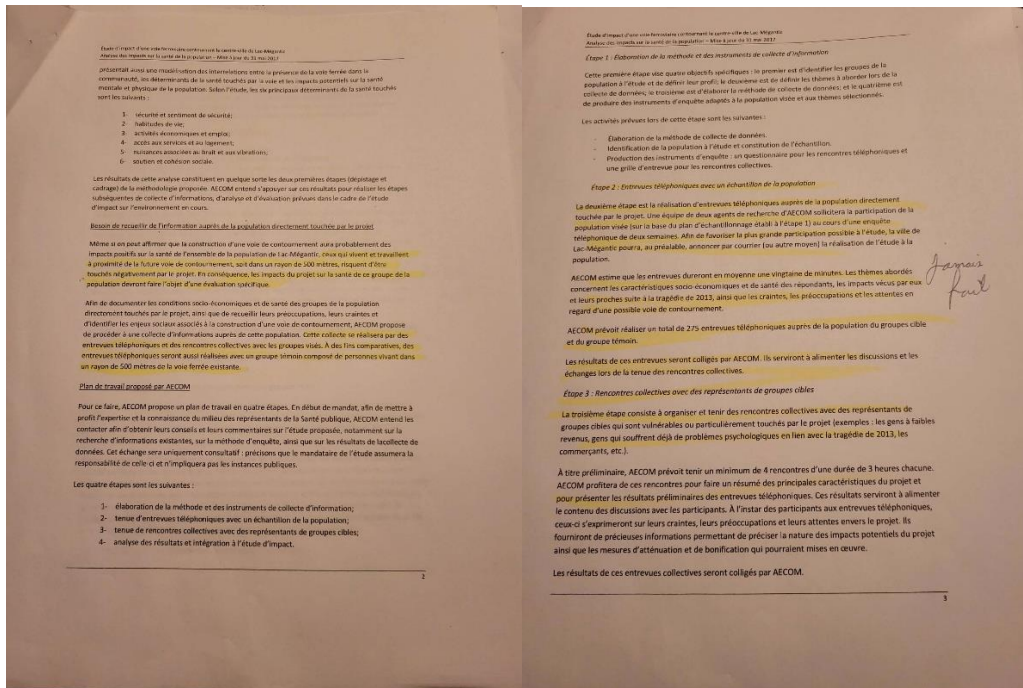
Donc le plan en question était celui du tracé que l'on veut faire depuis 2018. Des questions avaient déjà été posées bien

avant ce message à M. Jacques Pichardie inspecteur en bâtiment de Nantes et M. Jean François Brisson urbaniste de la ville de Lac-Mégantic disant n'être au courant de rien et n'avons jamais été informé de rien sauf le 11 mai 2018 à l'annonce de Justin Trudeau. La volonté du projet pourrait être louable, mais pas seulement profiter à une seule ville, mais à ceux qui seront affectés aussi. De son côté, Nantes sera privé d'un développement domiciliaire de 200 emplacements, perte importante de revenu de taxes municipales, ayant encore 3 passages à niveaux, perte de milieux humides importants qui auront des impacts sur des puits d'eau potable privés, impact sur la capacité d'absorption lors des pluies diluviennes que nous connaissons depuis des années qui apporterons des dépenses supplémentaires à la municipalité, ainsi que bien d'autres inconvénients à la population du secteur de Laval-Nord et du Lac Orignal. Du côté de Frontenac, ceux-ci auront les mêmes problèmes d'eau potable des puits privés, érosion lors des fortes pluies, eux aussi des dépenses supplémentaires lors de ces événements et les impacts importants sur la population déjà bien établi. Et même des résidents de Lac-Mégantic vivant bien paisible seront affectés, la fermeture de la rue PieX1 apportera des détours importants aux résidents du secteur. Lorsque transport Québec ont fait la voie de contournement routière route 161, ceux-ci ont analysé sûrement l'endroit ou positionner le meilleur emplacement pour ne plus déranger et laisser les municipalités se développer. Comment peut-on introduire une aussi grosse infrastructure à l'intérieur de ce périmètre et venir simplement déplacer le problème et même y apporter des problèmes avec des impacts majeurs ? Si ce projet aurait été vraiment bien

analyser et vraiment consulté il en serait autrement. Dans ce document de AECOM PR3.4 Étude sectorielle

Collecte d'informations auprès de la population directement touché par le projet (Plan de travail)

Sur ces deux pages, il devait y avoir une consultation des gens à 500 mètres du projet. Ceci n'jamais été fait !



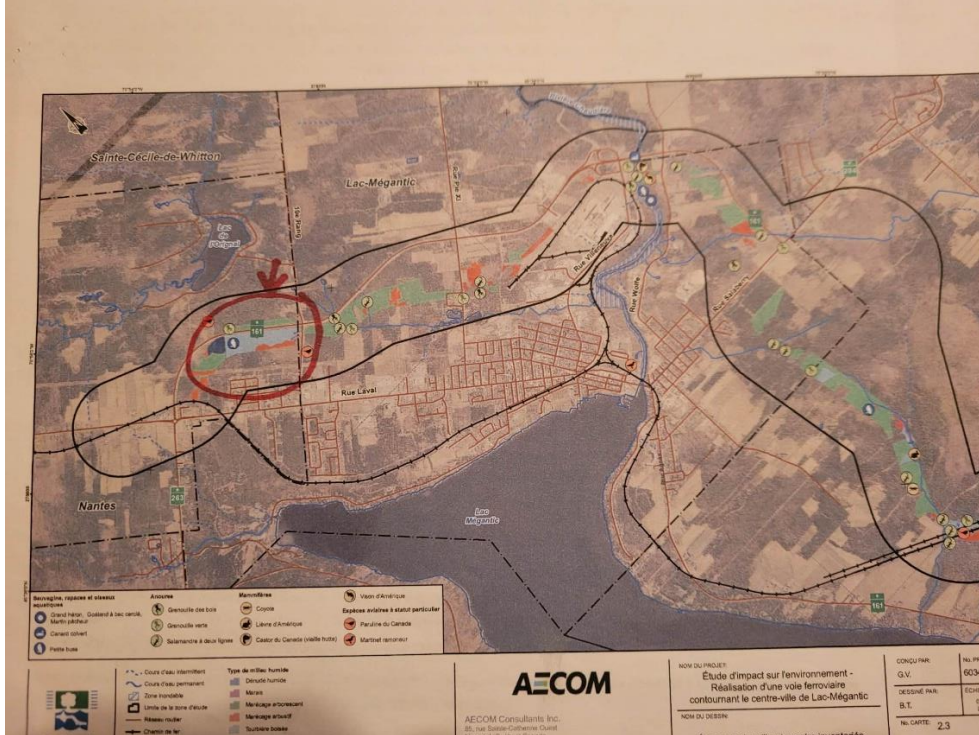
Ce projet aurait dû débiter au passage à niveau avant le rond-point arrivant de Nantes y faire un étagement, passer plus au nord traversant le rang X avec un étagement, rejoindre l`ancien Québec-Central qui est une voie ferrée démantelée d'il y a plusieurs années qui sert aux vtt et passer plus loin sur la route 204, un tracé qui avait été supposément analysé mais pas retenu qui passait dans un fond de vallée, sûrement possibilité de passer aux limites des lots qui avait un étagement pour éviter les contacts train vs véhicule. Il y a eu de

nombreuses propositions des gens pour des solutions, mais celles-ci n'ont jamais été retenues ou même écoutées. Voilà une autre preuve que ces gens qui nous représentent qui se disaient à notre écoute, qu'ils voulaient, notre bien, notre rétablissement. Ces décideurs, ces gens élus pour nous représenter, sont venus se parader pour bien paraître et du moment les caméras fermées ou simplement sorti de la ville ne pensait plus vraiment à nous. Combien de messages de ma part et de nos Maires de Nantes sont restés sans réponses de ces ministres. Que dire de notre député fédéral Luc Berthold, de qui je n'ai plus de nouvelles depuis 2024, qui endosse ce projet et dit vouloir nous défendre pour régler certains problèmes avec Transport Canada. De notre député Provincial François Jacques, qui lui aussi endosse ce projet et dit ne pouvoir rien faire pour nous c'est le fédéral qui mène, mais le provincial va quand même payer 40 % de la facture ????? et muet lui aussi, mais pas tant ça. Car lors du conseil de ville de Lac- Mégantic le mardi 17 décembre 2022, La Mairesse nous a dit à la période de question qu'elle était au courant de notre rendez-vous avec le député François Jacques le jeudi 19 décembre ! Collusion???? Et que dire de la préfet du temps en 2018 qui lors d'une assemblée spéciale au centre sportif, où la salle était remplie de gens, car la MRC venait de renverser une résolution qui appuyait unanimement les tracé 2BI et 2CI et que la Mairesse de Lac-Mégantic avait tournée le dos à la suite d'un message du ministre Garneau refusant la variante du tracé et ramenant le conseil des Maires à la table et d` appuyer ce refus du ministre. Cette séance du conseil des Maires a été misérable, on n'a pas voulu parler du sujet principal et de la décision du conseil des Maires avant la plus longue période de

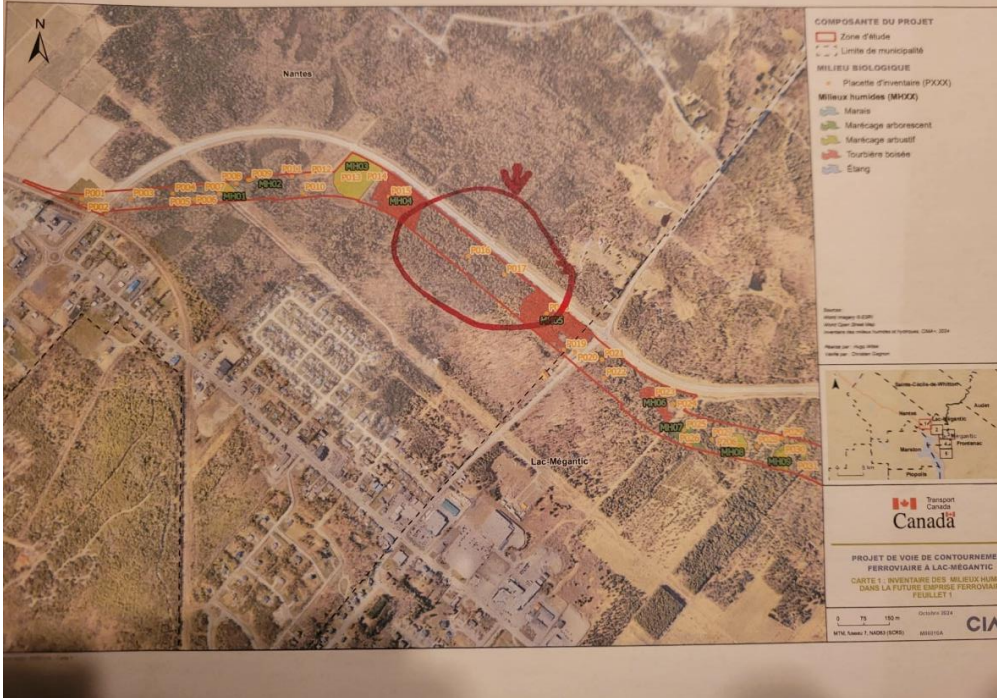
questions, pour ensuite annoncer que la MRC n` acceptait plus le tracé 2BI et 2CI. Lors de la plus courte période de questions, la Préfète invitait les gens à aller s`asseoir qu` ils en avaient assez dit, n`acceptait d`entendre nos propos. Un autre épisode à la MRC en 2024 où moi et d` autres citoyens nous sommes aperçus que les milieux humides avaient disparus et sommes allés demander pour exiger une étude indépendante payée par transport sur les milieux humides. Transport Canada ont répondu que non et la MRC a accepté cette réponse, elle qui dit vouloir protéger ces milieux humides et hydriques qui sont si importants. Heureusement que nos Maires de Nantes Daniel Gendron et de Frontenac Gaby Gendron défendent la cause, car aucun autre Maire du conseil des Maires n`a voulu appuyer les deux Maires prétextant que ceci ne les touchait pas.

Parlant des milieux humides, il est surprenant de voir la diminution des ceux-ci dans les rapports d`experts, Car en 2019 lors de la présentation du Bape le rapport donnait 43.3 hectares de milieux humides détruits, curieusement en octobre 2019, 4 jours seulement après le dépôt du rapport du Bape , transport Canada voulait nous rencontrer pour nous annoncer que la superficie chez nous passait de 54 mètres à 81 mètres et demandant pourquoi ceci pas de justification que ceci était à risque de changer, comment faire confiance lorsque deux firmes d` ingénieurs AECOM et STANTEC de qui on ne mentionne pas dans les 27 000 pages de rapports. Comme ceci n`était pas assez, en juin 2021 en rencontre Teams devant tous les participants, nous apprenons que les superficies ont encore changées, on passe de 81 mètres à 104 presque le double du projet initial, ceci chez nous et chez

plusieurs autres et même que certains ceci triplé, quadruplé et même quintuplé. Difficile à comprendre de voir qu'il n'y a que 33 hectares de milieux humides dans le rapport de WSP 2025



3-1-2



19/01/2026 16:46

Courriel - Sylvain Côté - Outlook





Photo TF-164-21

24 mai 2025



Photo TF-166-21

24 mai 2025

Comment peut-on prétendre qu'il n'y a plus de milieu dans l`emprise de la voie ferrée et à l`extérieur de celle-ci en voyant ces deux photos? Lors de l`excavation le 25 octobre 2021, il

devait y avoir 4 tranchées prévues, après la première tranchée, la changée de projet a informé son patron qu'elle était entrain de saccager notre terrain avec la pelle et la tranchée, ils ont convenu d'en faire seulement 2 car le terrain était similaire partout. Donc TF-165-21 et TF-167-21 ont été annulées. Si avant de nous rendre à la limite de l'emprise je dois y aller avec mes bottes et si à environ 200 pieds de cette emprise qui est en pente de chez nous vers l'emprise je fais des traces de 1 pieds dans le sol comment devons-nous appeler ce sol ? Selon le rapport de LNA, nous avons deux puits de surface, un a 30 mètres de l'emprise et l'autre à 167 mètres plus haut sur la pente et selon le rapport LNA ces deux puits étaient mentionnés à risques moyens et que lors de la rencontre avec Julie Gauthier de LNA celle-ci que nos deux seront asséchés, belle surprise ! À plusieurs reprises dans vos rapports vous mentionnez que si les milieux humides sont affectés vous allez dédommager 5 mètres et 12.5 mètres si dans une érablière. Si le puits à 30 mètres sera asséché et même celui à 167 mètres aussi que sera l'impact sur cette forêt et voulant dédommager seulement 12.5 mètres ?? Dans votre plan de surveillance des puits, c'est bien beau surveiller mais que sera la suite? Le creusage de nouveaux puits, mais qu'est-ce qui nous assure qu'il y aura de l'eau en quantité et qualité ? Ce n'est pas un réservoir dans la cour ou de nous faire livrer de l'eau en bouteille qui est rassurant. Étant dans un secteur où la qualité de l'eau n'est pas la meilleure en profondeur, nous allons perdre notre qualité d'eau naturel de nos puits de surface ? Encore un fois à plusieurs reprises, les rapports mentionnent du manque de données de par la faute des propriétaires qui n'ont pas donné leur accord de venir chez eux. J'aimerais

éclaircir ce point et informer la population qui pense que tout est beau tout va bien! De la façon que nous avons été traités par transport Canada, ententes non respectées, la venue sur nos terrains sans avertissement, il y a eu un flagrant manque de communication entre T.C. et les experts, rien à dire contre les experts, bien gentilles et gentils, ceux-ci n'avaient pas toujours l'information et avaient le ok de leur patron de venir chez nous. Ceci est arrivé à plusieurs et chez plusieurs propriétaires. Pour notre cas la confiance à transport Canada est au plus bas niveau possible, une entente pour venir faire les tranchées chez nous qui empruntait nos chemins forestiers, était que si on brisait nos chemins ceci serait réparé dans les jours suivants, les tranchées ont été faits le 25 octobre 2021 et en ce jour rien n'est réparé ou réglé, nous avons perdu 34 % de superficie de terrain qui n'est pas accessible, voir photos plus haut. Ceci n'est pas seulement chez nous ! Autre fait que je me questionne ? En décembre 2025 une firme est venue prendre une pointe filtrante sur notre terrain avec la permission et l'accord donné, mais j'ai demandé pourquoi une pointe filtrante car nous en avions déjà 3 d'installées depuis au moins 2 ans, Un Étienne de chez T.C. ne semblait pas au courant. Lors de la visite des experts, ceux-ci avaient un point gps ou mettre la pointe filtrante, quelle surprise puisque le point gps était à environ 50 pieds d'une pointe. Depuis cette annonce du 11 mai 2018, il ne reste plus aucuns fonctionnaires, tous ont changés de poste, on traite avec eux, celui-ci part, les dossiers ne suivent pas tous et devons souvent recommencer et que dire du nombre de ministres qui sont passé depuis ce temps, comment avoir confiance de la façon que nous sommes traités? En mai 2020

nous avons fait une demande à MTQ Estrie pour avoir un accès par la route 161 puisque l`accès à cette partie de terrain sera bloqué par le train. Après discussion avec M. Richard Lebel, celui-ci était favorable à nous accorder l`accès, celui-ci envoyait la demande à MTQ Québec, la réponse de Québec était que nous serions contactés lorsque le dossier serait activé. Des discussions avec Jean-François Rousseau de SPAC étaient en marche nous demandant 2 soumissions pour les travaux. Encore une surprise un mois plus tard. Un téléphone de Martin Larrivée de UPA Estrie qui venait d`avoir un courriel de T.C. qui avait parlé avec MTQ, que nous n`aurions pas notre accès par la route 161 sans que MTQ nous contacte comme prévu au dossier. (Preuves à l`appui si besoin) Lors de l`expropriation en août 2023, nos droits de contestation ont été réduits de 90 jours à 46 jours prétextant une urgence, quelle était cette urgence ?

Dans le rapport ENGLOBE 3-4 vous parlez des préoccupations dans le secteur Laval-Nord, deux stations-services, mais on ne parle pas du réservoir de 30 000 gallons de propane chez Bell-Gaz juste derrière la station-service Harnois qui sera dans l`axe de projection si déraillement arrivait dans la courbe en S ??

Si selon la Mairesse le train qui semble si dangereux, pourquoi le train passe-t-il encore au centre-ville depuis, sans accident depuis la reprise de service en 2103, elle qui veille tant sur ses citoyens ?

Pourquoi la Mairesse dit que la majorité de la population est en stress d`entendre le train, pourquoi aucune demande d`arrêt de sifflet n`a été faite à CPKC ou T.C. ? Car des citoyens en ont fait la demande au conseil municipal.

Le 29 décembre dernier, une situation alarmante est survenue au passage à niveau près du rond-point à Laval-Nord, réparation de rails, blocage complet de la route 161 sans avertissement aux autorités, municipales, S.Q. en pleine averse de verglas ou des détours pas vraiment signalés par des routes secondaires en graviers, quel a été les impacts, camions dans les fossés, détours fermés, long détour par Lac-Drolet, qu'est-ce qui justifiait cette réparation dans une tel climat ? Vous me direz probablement le train ne peut attendre, mais la vie de plusieurs citoyens pouvait être mise en jeu avec cette température. Ceci aurait attendre au lendemain ?

Dans le rapport du BST, 18 facteurs sont mis en cause de l` accident, aucuns de ces facteurs ne parlent de la voie ferrée et de la pente. Dans le rapport AECOM 2-1 no 1.8 on mentionne Pente maximale équivalente à la pente maximale existante sur les subdivisions Sherbrooke et Moosehead. Qu'est-ce qui justifie cette voie de contournement ? Il est faux de prétendre que ce tracé est le meilleur, ayant le moins d` impact qui éloigne le plus de résidences de la voie ferrée.

Document de AECOM

AECOM

Ville de Lac-Mégantic

Étude de faisabilité
Réalisation d'une voie ferroviaire
contournant le centre-ville de Lac-Mégantic

Il est important de noter que le dénombrement des bâtiments tient compte de l'option proposée jusqu'à la limite de la zone d'étude, ce qui implique que 61 bâtiments qui se trouvent déjà exposés à des contraintes ferroviaires aux abords de l'extrémité Ouest de la zone d'étude sont également pris en compte. Le nombre de nouveaux bâtiments réellement affectés par un scénario de contournement est donc moins important. De plus, le nombre de bâtiments comptabilisés pour le statu quo diffère de celui présenté à l'étape de l'étude des besoins puisqu'à ce moment, seuls les bâtiments se trouvant à l'intérieur de la zone d'étude avaient été pris en compte. La présente zone d'étude est beaucoup plus large.

Statu quo

L'évaluation de la voie ferrée actuellement présente au centre-ville de Lac-Mégantic permet d'établir à que plus de 1 975 bâtiments principaux se trouvent à moins de 500 m de son emprise. De ce nombre, 1 637 sont utilisés à des fins résidentielles, 167 à des fins commerciales, 43 à des fins agricoles, et 35 à des fins industrielles, la très grande majorité se trouvant sur le territoire de la Ville de Lac-Mégantic. Les options de contournement envisagées permettront nécessairement de réduire le nombre de personnes qui seront exposées à des contraintes liées au réseau ferroviaire puisque le centre-ville, où se situe la plus grande partie des services, équipements et habitations ne serait plus traversé par la voie ferrée.

Option 1

La première option présente une alternative permettant de réduire considérablement le nombre de bâtiments principaux exposés à des contraintes ferroviaires. En effet, le relevé des bâtiments permet de localiser 258 bâtiments à moins de 500 m de part et d'autre du tracé proposé. De ce nombre, 72 % sont liés à des activités résidentielles, 10 % à des activités agricoles, 10 % à des activités commerciales et 4 % à des activités industrielles. Trois bâtiments résidentiels se trouvent cependant à moins de 50 m du tracé proposé.

Option 2

La deuxième option envisagée permet également de diminuer le nombre de bâtiments principaux qui sont exposés à des contraintes. Il s'agit de l'option qui compte le moins de bâtiments à moins de 500 m de la voie proposée, de même que le nombre le moins important de bâtiments résidentiels touchés. Le total des bâtiments comptabilisés dans cette zone s'élève à 214. 147 d'entre eux sont résidentiels, 33 agricoles, seize commerciaux, et douze industriels.

Option 3

La troisième option présente également une amélioration quant au nombre de bâtiments soumis à des contraintes liées à la voie ferrée. Cependant, des trois options proposées, elle représente le choix le moins avantageux avec la présence de 275 bâtiments principaux à proximité de son emprise. À moins de 500 m se trouvent 177 bâtiments résidentiels, 46 bâtiments agricoles, 23 bâtiments commerciaux et 14 bâtiments industriels.

L'étude des besoins avait permis d'identifier les risques pour la santé de la population méganticoise liés à la présence de la voie ferrée. Le rapport de la santé et des services sociaux de l'Estrie identifiait clairement les impacts du passage des trains sur les déterminants de la santé concernés. Ces impacts avaient été considérés dans la première phase du rapport afin d'établir la nécessité d'intervention.

Cependant, un nouveau rapport tend à confirmer les observations sur l'état de la santé et les impacts sur les résidents (CIUSS/CHUS, 2016)⁷⁰. En effet, le Portrait de la santé psychologique de la population du Granit en 2015, qui présente la synthèse des sources d'information disponibles sur la santé de la population, fait un

⁷⁰ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie - Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke.
«Portrait de la santé psychologique de la population du granit en 2015.» 04 février 2016.

Comment ce tracé peut avoir été choisi le meilleur alors que des études importantes sont sorties qu'en 2022, que ce tracé aura plus de courbes, plus de vitesse, la même pente, comment le risque de la nappe phréatique, l'assèchement de nombreux puits de surface, comment ne pas mettre un frein à ce tracé avec les changements climatiques que nous vivons depuis des années ?

La circulation au centre-ville qui semble perturbée, ne l'est pas seulement lorsque le train passe, celle est perturbée à tout moment de la journée selon la circulation due à la configuration des rues Laval, Frontenac, Villeneuve, Dollard, Québec centrale. Au centre-ville lors du passage du train celui-ci peut être contourné par Papineau depuis le nouveau pont. On parle de l'accès des véhicules d'urgence, ceux-ci peuvent faire le même parcours par Papineau pour être certain de ne pas attendre le train. Ce tracé va apporter des changements avec la fermeture de PieX1 ou 1001 véhicules circulaient par jour. Ceci va apporter plus de circulation dans le rang 10 déjà reconnu comme intersection dangereuse pour les accidents, imaginez-vous plus de circulation à cet endroit, plus un passage à niveau et comme si c'était pas assez on veut y faire passer le sentier de vtt et motoneige entre la voie ferrée et la route 161, on ne voit pas vraiment le sentier sur les plans, mais selon l'information de la municipalité de Nantes, ceci est une surprise de T.C. étant Paramédic j'ai dû ainsi que mes collègues avons dû intervenir à cette intersection. Étant propriétaire à cet endroit, lorsque arrive 16 h30 17 h il n'est pas rare d'entendre des klaxons, flûte de camions et des pneus crier sur l'asphalte, ou de retrouver du verre cassé, morceaux de plastique au sol. Je ne peux comprendre tout

ceci ! Je peux comprendre avec ce tracé que les gens de Woburn, Piopolis, Val-Racine, Notre-Dame Des Bois et centre-ville seront certain de plus avoir le train qui bloque, mais pour Frontenac, Audet, St-Ludger, St-Robert, devront prendre de temps pour se rendre à l'hôpital, les gens de Lac-Drolet, une partie de Ste Cécile, de Lac-Mégantic du Lac-Orignal auront un passage à niveau au rang 10. Pour le reste de la MRC Nantes, Ste Cécile, Milan, Stornoway, Stratford, St-Romain, Lambton, St-Sébastien devront toujours attendre au passage à niveau avant le rond-point.

Comment un gouvernement qui seulement quelques heures après cette tragédie annonçait qu'il n'y aurait pas d'enquête publique indépendante puisse donner une voie de contournement ferroviaire dont on ne connaît pas encore le coût à la seule compagnie qui ne veut pas reconnaître ses torts dans cette tragédie. Mettre à risque nos eau potable et détruire nos milieux humides qui sont si important !

Sylvain Côté