

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: Paul Dorion

Date: 2026-01-30

Mon mémoire ci-joint

Attachement No1

MÉMOIRE CITOYEN SUR LA DEMANDE DE CPKC/TC
POUR LE PROJET DE CONSTRUCTION D'UNE VOIE DE
CONTOURNEMENT DE LAC MÉGANTIC

par

PAUL DORION

30 JANVIER 2026

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
CONSTATS.....	3
CRITÈRES DE L’OTC.....	10
a) Risques pour l’approvisionnement en eau potable dans les puits privés et municipaux.....	12
b) Intérêts des collectivités locales.....	12
c) Consultations documentées avec les parties prenantes locales et autochtones (CTA Guide, 2025, p. 7);	13
Risques pour l’approvisionnement en eau potable dans les puits privés et municipaux.....	14
ASPECTS FINANCIERS.....	20
ASPECT GOUVERNANCE ET DÉMOCRATIE.....	22
ASPECT GRAND PROJETS.....	22
ACCEPTABILITÉ SOCIALE.....	23
RÉTABLISSEMENT PSYCHOLOGIQUE.....	25
SÉCURITÉ.....	25
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE.....	30
CONCLUSION.....	31
ANNEXES.....	32

INTRODUCTION

Ceci est un mémoire citoyen semi-professionnel sur le projet de voie de contournement (VC) présenté par CPKC. Je dispose des connaissances et expériences requises pour comprendre et analyser les documents techniques contenus dans la demande de CPKC (voir CV en Annexe A). Étant retraité, je ne dispose pas des moyens d'impression ou logiciel spécialisé et autres ressources nécessaires à l'analyse des données brutes disponibles. Mes commentaires sont basés sur les analyses et présentations des données faites pour le compte de CPKC/TC contenus dans la demande de CPKC de 27 000 pages rendues publiques le 12 novembre 2026. Une copie papier disponible durant les heures de bureau. Une demande de photocopieuse faite le 12 novembre 2026 a été refusée par OTC/TC via la municipalité de Nantes (courriel disponible sur demande). Des versions électroniques sont également disponibles sur le site de l'OTC. L'analyse d'une telle quantité de plans et données est impossible (ou très limitée) sur un écran. L'impression à un coût minimum de 0,50\$/pages (13 500\$) est prohibitif et inaccessible pour un citoyen ou groupe d'intérêts sans ressources financières. De plus, les études sont préparées pour CPKC et payées par TC afin de leur permettre de construire la VC. Les données présentées n'ont pas été analysées ou présentées de manière optimale pour l'analyse des impacts du projet sur l'environnement et les sources d'eau potable. L'analyse de la vulnérabilité des sources d'eau municipales est remarquable par son absence. Mes commentaires sont donc limités en conséquences.

CONSTATS

Le projet de voie de contournement de lac Mégantic tel que présenté par CPKC/TC est un mauvais projet. Pourquoi ?

1. Les prémisses du projet (raison d'être) origine de la tragédie de 2013 et repose sur **trois piliers fondamentaux** : améliorer la **sécurité**, favoriser le **rétablissement psychologique et social**, favoriser le **développement économique** par un redéveloppement du centre-ville; la démonstration en 2026 vis-à-vis ce projet n'est pas faite. La raison d'être boiteuse de ce projet malgré tous les impacts négatifs mis au jour par les experts sont occultés par une

multitudes de mesures dont la réalisation est considérée comme acquise. L'absence de rigueur dans l'application de certaines de ces mesures auront un effet potentiellement dévaster pour la ressource eau potable, entre autres. De plus, dans le cas d'un déversement majeur, lors d'un déraillement/accident ferroviaire, les mesures se suivis, etc. n'auront aucun effet. Des dépenses majeures pourraient s'en suivre sans compter les inconvénients pour des milliers de citoyens.

2. Le projet comporte des **enjeux environnementaux** potentiellement extrêmes dont l'ampleur et la probabilité échappent aux experts qui se prononcent en fonction des études disponibles. Certaines mise en garde sont par magie carrément ignorées ou occultées par des mesures théoriques. Qui sera responsable de mettre en application ces mesures et qui sera redevable de leur efficacité ? On apprend récemment que la municipalité de Frontenac est dans l'impossibilité d'assuré un risque associé avec la VC (mémoire publié sur le site de l'OTC, 2026)
3. **La complexité des réseaux de fissures de l'aquifère, incluant une fissure majeure mise au jour dans le dernier rapport géologique** qui aliment les citoyens de trois municipalités en eau potable est telle, que des études additionnelles ne permettraient pas d'en savoir suffisamment plus pour valoir la peine d'être réalisées. C'est dire le niveau d'incertitude avec lequel les experts doivent composer. Des conclusions du genre devrait, devrait pas ou risque important à non-important sont présentes dans tous les rapports hydrogéologiques et environnementaux.
4. La **complexité de l'exécution** de ce projet en lien avec des travaux majeurs comportant des excavations jusqu'à 20 m sous le niveau de la nappe phréatique source essentielle d'eau potable pour des milliers de citoyens. Les balafres dans l'aquifère jusqu'à un km de long, etc. font en sorte que les **coûts estimés actuels** (non encore définis exactement) pourraient s'élever à mille millions \$ (cout estimé original entre 100 et 300 millions\$). Les coûts finaux pourraient exploser davantage car la complexité et les incertitudes liés aux travaux de dynamitage (impacts potentiels sur les réseaux de fissures actuels) dans l'aquifère source

d'eau potable pour environ 6 000 habitants de trois municipalités. Les coûts de remplacement de la ressource eau potable, les compensations financières pour la destruction des milieux humides qui temporisent les crues d'eaux pluviales que gère déjà avec difficulté la municipalité de Frontenac (voir Mémoire de Frontenac, site OTC, 2025), le PSPEPES, etc. vont se rajouter aux coûts de construction, expropriation, démantèlement, décontamination, etc.

5. L'**acceptabilité sociale** s'est effritée au fil des nouvelles études révélant des impacts réels et potentiels sur l'aquifère qui alimentent des puits d'eau potable privés et municipaux et d'autres justifications pour ce projet comme l'aspect **sécurité** et l'aspect **rétablissement** de la population et **sécurité**. A tel point qu'une majorité des citoyens des trois municipalités concernées sont **défavorables** au projet tel qu'il est présenté.
6. Le **processus de gestion de ce projet** n'est pas sans défaut structurel. Avec les années et les études, les prémisses de ses objectifs envisagés après la tragédie de 2013 1) sécurité 2) rétablissement social et 3) développement économique sont de moins en moins réalisées pour le tracé choisi avant la réalisation des études détaillées. Une réévaluation du tracé retenu en 2018 (ou avant) est non seulement justifiée mais essentielle maintenant que les impacts sont mieux connus.
7. Le **financement public** est remis en cause en raison de l'ampleur de la dépense qui a décuplée depuis l'entente de principe pour un financement public et des bénéfices nets réels vs. anticipés au départ pour le privé vs. le public, incluant les risques entièrement supportés par les gouvernements et les citoyens touchés.
8. Des **alternatives** existent et elles n'ont pas toutes été évaluées scientifiquement. Dès 2019, le BAPE a déploré cette situation. La voie existante a été écartée des analyses lorsque le projet était piloté par la Ville de Lac Mégantic (VLM). Pourtant, elle est l'alternative qui comporte la plus faible probabilité de déraillement et le potentiel de conséquences le moins élevé. La demie-voie, l'ancien tracé du Québec Central, etc. n'ont pas été évalués.

scientifiquement. Avec les impacts mieux connus aujourd'hui, cette évaluation est la seule option qui pourrait rallier la population sur une solution optimale.

9. Le processus de **consultation publique de l'OTC** consistant à rendre public la demande de CPKC (27 000 pages) en une copie papier le 12 novembre 2025 sans aucune présentation ou résumé vulgarisé pour la population. Certains documents sont rendus publics pour la première fois. Des audiences publiques ont suivi le 2 décembre 2025 et le public est invité à présenter ses commentaires/mémoires jusqu'au 30 janvier 2026. C'est beaucoup trop court et beaucoup trop long. Le public a eu accès à cette unique copie durant les heures de bureaux. Comment le public peut-il se faire une opinion sans disposer du temps, des ressources et expertises pour en faire l'analyse, même pas une photocopieuse refusée par OTC. Le résultat du vide d'information accessible au public a donné lieu à une diffusion de messages et débats contradictoires sur les réseaux sociaux, même une campagne dans l'Écho de Frontenac orientée vers la position de la VLM entre le 9 janvier et le 30 janvier 2026. On y déclare même avoir obtenu des assurances inédites pour les puits de sa municipalité, alors que les municipalités de Frontenac et Nantes affirment le contraire.
10. La valorisation du corridor ferroviaire actuel au profit de la communauté : Le projet prévoit que l'ancien tracé ferroviaire urbain, source de souvenirs douloureux, soit transformé en un **espace bénéfique pour la collectivité**. Une fois la voie de contournement mise en service, l'emprise actuelle entre Nantes et Frontenac sera transférée à Transports Canada, puis cédée aux municipalités locales **pour des fins publiques (après décontamination au besoin)**. Ce geste permettra la création potentielle de nouveaux espaces publics (parcs, pistes cyclables, lieux commémoratifs, etc.) là où se trouvait la voie ferrée, contribuant ainsi au renouveau du centre-ville et au sentiment de renormalisation de la vie communautaire. La construction immobilière au centre-ville a beaucoup progressé au centre-ville ces dernières années jusqu'à rejoindre les espaces publics en marge de la voie actuelle. Continuer ce développement dans l'ancienne emprise de la gare de triage s'éloigne des prémisses immobilière et de rétablissement initiaux. On parle nullement de construction intensive de propriétés genres

appartements ou condominiums hors de la portée des budgets de la population de lac Mégantic.

11. **Une analyse scientifique comparative d’alternatives au tracé proposé pour la VC** (incluant le tracé actuel avec les conditions d’opérations actuelles et possiblement des mesures additionnelles visant à augmenter la sécurité) et d’autres alternatives est requise avant d’aller de l’avant avec la VC qui comportent de nombreux inconvénients, dont **les coûts et incertitudes quant aux impacts sur l’eau potable entre autres pour un gain marginal au niveau des trois piliers de la justification initiale qui a mené à la promesse politique de ce projet.**
12. En conséquence, ce projet doit être rejeté ou mis sur pause pendant que des alternatives soient étudiées scientifiquement, notamment en fonction des coûts et bénéfices à la société (particulièrement la communauté locale qui va devoir vivre avec tous les risques que comporte ce projet) qui ont considérablement évolués depuis le choix du tracé proposé actuel en 2018 ou avant. Que L’OTC accepte ou non le projet, il s’écoulera plusieurs années, voir une décennie avant que la VC soit en opération. Par conséquent, il est impératif que des améliorations soient apportées à la voie existante :
 1. Remettre la courbe au centre-ville à un degré de courbure plus dosé comme il était avant 2013;
 2. Augmentation du poids du rail à 132# ou plus dans les courbes au pied des pentes menant au centre-ville;
 3. Installer des traverses en béton avec des ancrages vissés dans les courbes au pied des pentes menant au centre-ville;
 4. Installer un devers dans les courbes au pied des pentes menant au centre-ville;
 5. Installation de protection automatique aux passages à niveau afin d’éliminer l’exigence du sifflet. Cet irritant reviens souvent dans les commentaires des citoyens;

6. S'assurer que les inspections et travaux correctifs sur la voie, les ponceaux, les ponts, etc. le cas échéant, soient exécutés comme requis en validant régulièrement par des inspections de TC;
7. Installation d'un dérailleur à Nantes sur la voie de contournement afin de s'assurer qu'aucun wagon ou train laissé sans surveillance ne puisse rouler de façon non contrôlée jusqu'au centre-ville;
8. Selon le coût, évaluer l'installation de détecteurs de vitesse et de freins automatiques (retarder) comme ceux utilisés dans certaines cours de triage (trilage sur butte, humping). Les dispositifs de freinage doivent être conçus et fabriqués en fonction de l'application à un train plutôt qu'un wagon, un train étant constitué d'une série de wagons, les dispositifs sont bien capables de freiner un train pour qu'il décélère jusqu'à une vitesse de 10 MPH et éventuellement s'arrête s'il excède une certaine vitesse prédéterminée (ex. 15 MPH). Les dispositifs doivent être installés de façon stratégique afin que le train/wagon soit pris en charge s'il atteint une vitesse indiquant une perte de contrôle.

Les coûts de ces travaux bien que non-négligeables, sont essentiels au maintien d'un niveau de sécurité élevé mais sont minimales à comparer les coûts financiers et autres pour poursuivre ce projet dans sa direction actuelle. Les citoyens doivent être impliqués dans une décision aussi significative pour leur milieu de vie. La population a exprimé déjà beaucoup d'opposition (70,5 % à 92,5 % selon les sondages et référendum réalisé entre 2022 et 2023. Résultats validés par l'enquêtrice du BAPE (BAPE, 2023). Aucune autre indication de l'acceptabilité sociale de ce projet ne peut être citée malgré les prétentions de la mairie de VLM qui n'a pas actualisé sa position depuis l'inception de ce projet.

L'évaluation des impacts nets est basée fondamentalement sur la réalisation d'un ensemble impressionnant et coûteux de mesures visant à atténuer dans certains cas, mais aussi à palier aux impacts notamment sur la ressource eau potable (eau embouteillée, approfondissement de puits, raccordement aux réseaux d'aqueduc approvisionnés par des puits municipaux).

Des raccordements aux réseaux d'aqueduc sont même envisagés sans que les sources qui les alimentent aient fait l'objet d'une attention particulière dans les études du demandeur, reléguant ainsi la responsabilité aux municipalités. Il suffit de constater les différents rayons de protection préconisés par la firme LNA dans son rapport public en annexe E, pour constater que le projet de voie de contournement est largement inclus dans ces aires. Hors ces aires sont à protéger car la **zone éloignée est de vulnérabilité moyenne** et par exemple aucun pesticide ne doit y être utilisé. Les forages dans cette aire sont également à proscrire car ils peuvent produire des chemins préférentiels pour la contamination provenant de la surface, telle une tranchée de voie ferrée ou par simple percolation par des couches perméables jusqu'à la zone de captation. On voit également sur les plans de construction des puits les différentes couches d'argile au dessus de la zone de captation. Ces couches constituent la seule protection de l'aquifère sous-jacent où l'eau potable municipale est prélevée. Aucune investigation en dehors de l'emprise proposée pour valider la présence, l'épaisseur et l'étendue de cette couche protectrice, particulièrement en direction aval de la VC (vers les puits), là où la grosse tranchée d'un km de long pour la VC proposée sera réalisée. Cet aspect est occulté des rapports hydrogéologiques. Bien que la responsabilité légale de la protection des protections reviennent aux exploitants, cet aspect est clairement absent de la demande et ne peut être ignoré et mériterait plus d'investigation. En l'absence de plus d'investigation comme essai traceur, etc. la plus grande prudence doit être exercée, sinon l'abstention.

De plus, ces mesures d'atténuation/alimentation alternative sont considérées comme acquises dans l'évaluation finale. On sait très bien que l'application stricte de ces mesures n'est pas entièrement réalisable sans ralentir considérablement les travaux et augmenter les coûts. Le présumé coût environnemental réduit au minimum en prenant ces mesures pour acquises redevient moins potentiellement désastreux. Le risque n'est pas annulé pour autant. Toute dérogation aux protocoles de ces mesures est susceptible d'avoir un impact sur les ressources en eau potable et autres milieux sensibles, le calendrier et les coûts.

CRITÈRES DE L'OTC

Les différents commentaires sont ici présentés en fonction des critères de l'OTC comme on peut en prendre connaissance sur son site.

Les critères d'analyse de l'OTC sont présentés à l'Annexe B.

Les sections suivantes sont divisées en fonction des critères de l'Office des transports du Canada (OTC) Construction d'une voie ferrée

Source : Guides et publications officielles de l'Office des transports du Canada (OTC / Canadian Transportation Agency – CTA). Ce document résume les critères utilisés par l'OTC pour évaluer les demandes d'autorisation de construction d'une ligne de chemin de fer par des compagnies ferroviaires de compétence fédérale, avec références exactes aux textes et guides officiels.

Critères d'évaluation principaux de l'OTC (selon la référence en Annexe B)

a) Localisation raisonnable de la ligne proposée

Justification technique et opérationnelle du tracé (CTA Guide, 2025, p. 6);

Lien entre l'emplacement et les besoins du service ferroviaire (CTA Guide, 2025, p. 6);

Les besoins ferroviaires se résument à une desserte du parc industriel et un lien ferroviaire transprovincial. Une gare de triage pourrait être aménagée dans le parc industriel pour palier à la perte de la gare de triage qui existait avant 2013. Le déplacement des opérations de triage du centre-ville (CV) à Nantes à la demande de la VLM est une des causes de l'accident de 2013 dans l'enquête qui s'en suivi (BTM, 2014).

Analyse des solutions de rechange et raisons du choix du tracé (CTA Guide, 2025, p. 6).

Le choix du tracé est issu d'un processus non scientifique selon le témoignage de la mairesse et du président du BAPE (BAPE, 2019). **Le tracé Status Quo a été écarté d'office** au début du

processus menée par la la Ville de Lac Mégantic (VLM). Des alternatives, dont le Status Quo, ont été proposées depuis (demie-voie, ancienne emprise du Québec Central), mais n'ont pas été analysés scientifiquement. D'abord initiatrice du projet, (VLM), son processus a mené au choix du tracé en 2018 (Publication 1 de 4, VLM, 2026), le financement du projet partagé 60-40 Fédéral-Provincial (Publication 1 de 4, 2026). Le tracé actuel a fait l'objet de comparaison sommaire, toujours avec des alternatives autres que celles mentionnées plus haut. Le dossier est repris par Transport Canada qui travaille conjointement avec CPKC (sites OTC et TC, 2025).

De nombreux témoignages et mémoires démontrant une résistance au projet basée sur des incertitudes et craintes sont produits au BAPE de 2019 et 2023.

Suite à la publication des études hydrologiques dévastatrices pour le projet (Englobe, 2022 et 2024) et malgré la résistance citoyenne (BAPE, 2019 et 2023), sondages citoyens en désaccord avec le projet (70,5% VLM, 88,5% Nantes, 90,3% Frontenac), référendum (92,5% Frontenac), témoignages/mémoires aux audiences OTC, de 2025 à 2026, la VLM persiste et signe, refusant une consultation citoyenne. (Entrevues diverses et messages publics). Une pétition demandant une consultation populaire sur le projet est en cours. Une copie est en Annexe C. Près de 300 signatures recueillies à date ont été remises à VLM le 30 janvier 2026 et la pétition circule toujours.

Le tracé retenu n'a pas fait l'objet d'une analyse scientifique (BAPE 2019). La voie actuelle a été rejetée d'office avant l'évaluation des alternatives. Le tracé retenu comporte le plus haut risque de déraillement (voir section sécurité) qui est plus grand que la voie actuelle. Les conséquences d'un déraillement à 10 MPH vs. 40 MPH sont beaucoup moindre (voir section sécurité).

Dans ces circonstances, ont doit remettre en question le choix du tracé dont découle tout le reste de l'histoire du projet. Des promesses politiques dans un contexte de crise, un choix de tracé aussi teinté du contexte de crise se combine pour faire un mauvais projet. Ça va prendre du **courage politique et de la lucidité pour renverser la vapeur**. Pourtant c'est le seul dénouement possible pour ce projet.

b) Intérêts des collectivités locales

OTC : Impacts sur les propriétaires fonciers et l'utilisation du territoire (CTA Guide, 2025, p. 7); Bruit, vibrations, sécurité et circulation (CTA Guide, 2025, p. 7);

Accès aux propriétés, routes et services d'urgence (CTA Guide, 2025, p. 7); Environnement et zones sensibles (CTA Guide, 2025, p. 7);

Préoccupations des municipalités et des communautés autochtones (CTA Guide, 2025, p. 7).

La municipalité de Frontenac a déposé un mémoire à l'OTC représentant les préoccupations par rapport à l'impact sur l'alimentation en eau potable pour sa population occasionné par des travaux d'excavation majeure à l'intérieur de zones de captage/recharge protégées par arrêtés ministériels provinciaux. Ces zones seront impactées directement et immédiatement et pourrait prendre plusieurs années à atteindre un régime permanent. Qui plus est, dès le jour un et ce pendant toutes les années de construction et d'opération, sissent 100 ans, ces zones seront désormais vulnérables aux activités de construction et d'activités ferroviaires. Cet aspect (eau potable) sera repris avec plus de précision dans une section. De plus des impacts importants sont appréhendés sur les infrastructures municipales liés à la destruction de milieux humides et aux modifications hydrologiques en amont de la municipalité par le projet.

Les municipalités voisines sont potentiellement impactées de la même façon. La municipalité de Nantes a exprimée comment elle sera impacté et pourquoi elle est contre le projet actuellement devant l'OTC. Elle sera de plus impactées financièrement vu l'expropriation de territoire développable.

La VLM semble se fier entièrement aux experts de CPKC sans pouvoir vraiment répondre aux craintes des citoyens. Dans sa publication 3 de 4, la VLM affirme avoir obtenu des garanties vis-

à-vis ces puits municipaux. Aucune preuve ou détail de ces garanties n'est pourtant présentes dans la demande de CPKC ou rendues publiques.

c) Consultations documentées avec les parties prenantes locales et autochtones (CTA Guide, 2025, p. 7);

Notons ici, une absence totale de preuve du soutien de la majorité de la population réclamée par VLM. Elle s'approprie le support de la majorité citoyenne qui appuierait le projet sans fournir aucune évidence à cet effet. Les opposants pourraient prétendre la même chose selon ce principe. Les derniers chiffres avérés et validé parlent parlent de 70,5% CONTRE. La vérité serait connu si un référendum était tenu et non refusé par VLM.

Mesures d'atténuation proposées pour réduire les impacts négatifs (CTA Guide, 2025, p. 7).

Depuis le choix d'un mauvais tracé, ou plus précisément, depuis et à mesure que les impacts environnementaux, etc. ne cessent d'être dévoilés (OTC/TC/CPKC, 2025), les études de la santé publique (INSPQ, 2025), plus d'une centaine de mesures d'atténuation ont été développées indiquant le haut niveau d'impact et d'incertitude entourant ce projet.

Risques pour l'approvisionnement en eau potable dans les puits privés et municipaux.

J'aborde ici un sujet qui fait le plus craindre à la population face à ce projet.

Mesures de mitigation (EEE, 2025)

« Les puits situés dans la zone d'influence pourraient faire l'objet d'une étude avant la phase de construction. L'objectif premier de cette étude est de s'assurer que les puits sont toujours actifs. Si les puits sont toujours actifs, cette étude permettrait de définir les conditions de base des puits (profondeur des puits, niveaux d'eau, etc.) et d'évaluer si le projet met en péril l'approvisionnement en eau. D'autres études de puits pourraient être réalisées pendant la phase de construction afin d'évaluer si les activités entraînent des problèmes de quantité ou de qualité. »

« Des puits de surveillance supplémentaires installés à proximité des milieux humides et des cours d'eau permettraient d'évaluer les conditions initiales de la nappe phréatique et l'évolution des conditions au cours de la phase de construction. Une étude environnementale supplémentaire pourrait être réalisée sur ces éléments si un impact est anticipé. »

Il ne s'agit pas ici de mesures d'atténuation ou de mitigation. La détection de la baisse de la quantité ou de la qualité de l'eau potable captée dans l'aquifère suite aux travaux ou opération sur un horizon de cent années ne protège en rien la ressource. Ils permettent de mettre en branle des mesures de remplacement qui peuvent s'avérer extrêmement coûteuses et longues (prolongement de réseaux d'aqueduc, nouveaux puits privés et municipaux, etc.). Les inconvénients et pertes économiques (valeurs des propriétés) sont potentiellement significative pour la population. Aucune garantie contractuelle n'est offerte contre la dégradation de l'approvisionnement en eau potable prélevées dans des puits privés ou municipaux. Le fardeau de la preuve de perte est sur le citoyen qui pourrait être aidé ou non par les municipalités. Les propriétaires de puits privés (et municipaux) ne devraient pas faire les frais d'un projet privé financé par le public qui ne réponds plus aux besoins des citoyens en 2026.

Protection des puits municipaux

En réponse au mémoire de la municipalité de Frontenac et son inquiétude sur les risques d'impacts sur la nappe phréatique et les puits y aménagés, le CPKC répond : « Comme indiqué à la section 7.5 de l'Annexe 2-7 – Rapport d'hydrogéologie, « les rabattements [de la nappe phréatique] ne devraient toutefois pas causer un risque pour l'approvisionnement en eau potable des résidences liées à l'aqueduc. ». Hors justement, aucune analyse de la vulnérabilité des puits municipaux qui sont aménagés dans la même formation géologique saturée (aquifère de roc fracturé) n'est offerte. Dans le même paragraphe, le consultant se contente de recommander de mettre à jour le plan de protection des aires de captations d'eau potable exigé par la loi sur la qualité de l'eau potable. Doit-on conclure que l'étude hydrogéologique exclus l'analyse des répercussions du projet sur les puits municipaux ? Si oui, où est cette analyse et les conclusions ?

Protection de la couche d'argile

On peut lire dans une publication de la VLM qu'une couche d'argile protégerait le puits municipal de de la ville en bordure de la rivière. Selon Englobe, 2025, une couche d'argile a été interceptée le long du tracé de la VC. Aucune investigation quant à la présence de cette couche au droit des puits d'alimentation en eau potable municipaux. Hors, la carte des dépôts meubles du secteur, montre que cette couche d'argile n'est pas d'une grande étendue. La possibilité d'une contamination via des balafres majeures dans l'aquifère dont celle entre les chainages 23+293 et 24+320 d'un largeur longueur de plus d'un km sur une largeur maximale de 43,0 m par profondeur sous le niveau de l'eau souterraine maximale de 22 m (Englobe 2022, 2024) ne peut être écartée avec les études disponibles. L'impact d'un déversement dans le secteur de ces balafres n'a pas été étudiée malgré les conséquence désastreuses qu'elle représentent.

article 51 du Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RPEP) Atténuation vs. Suivi

La proposition de suivi de la qualité et la quantité de l'eau potable est une mesure réactive qui n'atténue en rien l'impact sur la réserve et la recharge en eau potable. Lorsque les anomalies

irréversibles vont commencer à apparaître suite aux travaux ou pendant l'opération, il sera trop tard. Rendu aux seuils d'intervention, seule des mesures d'approvisionnement alternatives sont envisageables. A grands coûts et grands désagréments voire préjudices pour la population. La prémisse est que les systèmes d'aqueduc ne seront pas affectés, sans que d'études ou analyses de leurs robustesses vis-à-vis des travaux et opération du projet n'est été réalisées ou présentées. Certaines alternatives d'approvisionnement reposent sur des prolongations de systèmes d'aqueduc ou des augmentations de capacité encore une fois sans étude. Les délais et coûts pour ces dernières alternatives sont significatifs. La couronne devra défrayer ces coûts et la population devra subir les inconvénients pendant des années.

A. Suivi pendant combien de temps ? La proposition de faire un suivi pendant 10 ans afin d'atteindre un régime permanent ne tient pas compte des contaminants qui vont migrer dès le jour un de leur introduction dans le système. Qu'en est-il des contaminants qui vont s'ajouter tous les jours en conditions normales? On n'aborde même pas la question d'accident, déversement, déraillement, etc. Sur un horizon de 100 ans, est-ce vraiment cela du développement durable, un legs aux générations futures, sacrifier ou au moins hypothéquer le long terme pour un bénéfice à court terme (est-ce un bon rapport coûts/bénéfices ?) . **Il n'y a aucune raison pour que le suivi ne dure pas tant que la source de contamination principale, soit la VC, soit en opération.**

B. Mais pourquoi d'acharner sur ce mauvais tracé ?

Pourquoi s'acharner sur ce tracé et n'y-a-t-il pas un autre moyen de résoudre de problème actuel qui demande à être redéfini en 2026 ? Une véritable analyse scientifique des coûts/bénéfices est grandement souhaitable avant de donner le feu vert à ce projet. L'option du Status Quo, Status Quo amélioré*, demie-voie, Québec Central sont d'autres alternatives, et doivent être évaluées/réévaluées en fonction des informations acquises jusqu'à tout récemment pour valider un choix fait en 2018 qui excluait la voie actuelle, même améliorée.

* par des améliorations structurelles :

1. Rétablissement du degré de courbure initial (pré-2013) ou moins prononcé. Le degré de courbure actuel qui a été aménagé pour accommoder les travaux de décontamination et plus prononcé qu'avant 2013;
2. Augmentation du poids du rail à 132# ou plus dans les courbes au pied des pentes menant au centre-ville;
3. Installer des traverses en béton avec des ancrages vissés dans les courbes au pied des pentes menant au centre-ville;
4. Installer un devers dans les courbes au pied des pentes menant au centre-ville;
5. Installation de protection automatique aux passages à niveau afin d'éliminer l'exigence du sifflet. Cet irritant revient souvent dans les commentaires des citoyens;
6. S'assurer que les inspections et travaux correctifs, le cas échéant, soient exécutées comme exigé en validant régulièrement par des inspections de TC;
7. Installation d'un dérailleur à Nantes afin de s'assurer qu'aucun wagon ou train laisser sans surveillance ne puisse rouler de façon non contrôlée jusqu'au centre-ville;
8. Installation de détecteurs de vitesse et de freins automatiques (retarder) comme ceux utilisés dans les cours de triage ou du triage sur butte (humping) est pratiqué. Les dispositifs de freinage doivent être conçus et fabriqués en fonction de l'application à un train plutôt qu'un wagon, un train étant constitué d'une série de wagons, les dispositifs sont bien capable de freiner un train pour pour qu'il décélère jusqu'à une vitesse de 10 MPH et éventuellement s'arrête. Les dispositifs doivent être installés de façon stratégique afin que le train/wagon n'atteigne une vitesse supérieure à 10 MPH.

Peu importe la décision de l'OTC, la VC ne sera pas en fonction avant une décennie. La poursuite d'une activité ferroviaire doit être assurée ou améliorée dans la mesure du possible et il est dans les pouvoirs de l'OTC, d'ordonner certaines de ces mesures qui auront un impact immédiat sur la sécurité liée au transport ferroviaire, le temps que CPKC soumette une autre demande, le cas échéant.

Des mesures immédiates peuvent être ordonnées par OTC : Rétablissement du degré de courbure initial (pré-2013) ou moins prononcé. Le degré de courbure actuel qui a été aménagé pour accommoder les travaux de décontamination et plus prononcé qu'avant 2013;

1. Augmentation du poids du rail à 132# ou plus dans les courbes au pied des pentes menant au centre-ville;
 2. Installer des traverses en béton avec des ancrages vissés dans les courbes au pied des pentes menant au centre-ville;
 3. Installer un devers dans les courbes au pied des pentes menant au centre-ville;
 4. Installation de protection automatique aux passages à niveau afin d'éliminer l'exigence du sifflet. Cet irritant revient souvent dans les commentaires des citoyens;
 5. S'assurer que les inspections et travaux correctifs, le cas échéant, soient exécutées comme exigé en validant régulièrement par des inspections de TC;
 6. Installation d'un dérailleur à Nantes afin de s'assurer qu'aucun wagon ou train laissé sans surveillance ne puisse rouler de façon non contrôlée jusqu'au centre-ville;
13. Installation de détecteurs de vitesse et de freins automatiques (retarder) comme ceux utilisés dans les cours de triage ou du triage sur butte (humping) est pratiqué. Les dispositifs de freinage doivent être conçus et fabriqués en fonction de l'application à un train plutôt qu'un wagon, un train étant constitué d'une série de wagons, les dispositifs sont bien capables de freiner un train pour qu'il décélère jusqu'à une vitesse de 10 MPH et éventuellement

s'arrête. Les dispositifs doivent être installés de façon stratégique afin que le train/wagon n'atteigne une vitesse supérieure à 10 MPH.*

* évaluation des coûts requise.

Outre les sujets déjà abordés, je développe ici sur des aspects importants de ce projet.

ASPECTS FINANCIERS

Le projet louable en 2018 de construire une voie de contournement au coût de 100-200-300 millions de dollars faisait la quasi unanimité parmi la population et les autorités. Au cours des années et des études, les impacts environnementaux et sociaux ont été identifiés. La complexité et par conséquent les coûts de réalisation ont explosé. Aucun estimé officiel récent n'est disponible. Certains estiment les coûts à un milliard \$ de fonds publics et personne ne contredit. La complexité et les incertitudes quant au comportement et impacts sur la nappe phréatique amènent aussi de l'incertitude par rapports aux coûts de construction et de mitigation/compensation assumés encore une fois par le public. On parle ici des coûts à court terme. Les coûts à long terme (considérant une durée de vie de 100 ans ou plus), suite à un déraillement ou déversement de matières dangereuses ou non pouvant s'infiltrer dans l'aquifère et migrer vers les puits privés ou municipaux sont difficiles à prédire. Les mesures de mitigation/compensation sont entièrement assumé par TC. Les contribuables canadiens supporteront 60% de la facture. Les citoyens du Québec supporteront un 40% additionnel.

La mairie de VLM ne dispose pas d'un mandat de la population actualisé pour le projet tel qu'il appert en 2026. La direction de la ville a été réélu en l'absence d'opposition. Elle devrait alors exercer plus de discernement vis-à-vis des différences d'opinions et des craintes citoyennes. Contrairement à ce devoir d'écoute et de rassemblement, la politique de porte close est adoptée tel qu'en témoigne son refus de tenir un référendum, son échec à produire un quelconque indice qu'elle est appuyée par la population. Elle culmine avec une publication sur son profil FB où elle affirme qu'elle va effacer toute publication contre la VC (voir Annexe D) et sa campagne de 4 publications à pleine page dans l'Écho de Frontenac dont les journalistes ne retournent pas mes messages.

ASPECT GOUVERNANCE ET DÉMOCRATIE

Une réflexion au niveau des trois paliers de gouvernement est souhaitable, tout comme une consultation populaire (référendum) des citoyens des trois municipalités affectés. Rappelons que des sondages indiquent que la population de lac Mégantic et Nantes est contre le projet à un niveau de 70,5% et xxx%, respectivement. Un référendum à Frontenac indiquait que xxx% de la population était contre le projet. Les municipalités de Nantes et Frontenac se sont prononcées contre le projet.

La VLM ne prends pas acte de l'opinion de la population exprimée dans les sondages et refuse de tenir un référendum, prétextant avoir le support de la majorité silencieuse. La VLM fait cavalier seul et milite en faveur du projet. La récente campagne d'information présentant des faits allégués en quatre temps (quatre publications hebdomadaire dans un journal entre le 9 et le 30 janvier 2026) est jointe en Annexe avec mes commentaires. Cette campagne témoigne d'un manque de souci et de considération de l'opinion citoyenne. La mairie ne dispose pas de l'expertise nécessaire pour lire, comprendre et vulgariser aux citoyens les différentes études. Elle allègue dans la publication 3 de 4 que des garanties vis-vis de la protection des puits de sa municipalité ont été obtenues. Aucune garantie n'a été dévoilée à ma connaissance.

ASPECT GRAND PROJETS

De plus en plus il devient évident que les grands projets deviennent déconnectés et hors de portée avec la population. Les processus de consultation publique échappent aux citoyens qui ne possèdent ni la connaissance et/ou les ressources requises pour se faire une opinion informée, encore moins faire valoir. En l'absence de soutien d'un gouvernement de proximité comme une municipalité ou MRC, le citoyen est impuissant. Un référendum devrait être obligatoire. Un budget devrait être disponible également pour les groupes d'intérêts et les citoyens pour améliorer le processus de consultation. La production de 27 000 pages de documents techniques qui doivent être commentées dans un délai de quelques semaines (sans ressource) est discutable.

ACCEPTABILITÉ SOCIALE

De nombreux témoignages et mémoires sont produits au BAPE de 2019.

Suite à la publication des études hydrologiques dévastatrices pour le projet (Englobe, 2022 et 2024) et malgré la résistance citoyenne (BAPE, 2023), sondages citoyens en désaccord avec le projet (70,5% VLM, 88,5% Nantes), référendum (90,3% Frontenac), témoignages/mémoires aux audiences OTC, de 2025 et 2026, la VLM persiste et signe, refusant une consultation citoyenne. (Entrevue 4 octobre 2025). Une pétition demandant une consultation populaire sur le projet est en cours. Une copie est en Annexe C. 300 signatures recueillies à date ont été remises à VLM le xx janvier 2026 et la pétition circule toujours.

La VC fait l'objet de parutions hebdomadaires d'un document préparé par la VLM. Le document en 4 parties publiées dans l'Écho de Frontenac le 9, 16, 23 et 30 janvier 2026. Mes commentaires sur les publications disponibles au moment d'écrire la présente est joint à l'Annexe D.

La série de publications de VLM omet des faits importants et véhicules des affirmations qui sont contredites par les études. Des commentaires spécifiques sont présentés à l'Annexe A. Ces publications (campagne) mettent de l'avant des demi-vérités dépeignant l'image que le conseil se fait basée sur un portrait du dossier figée dans le temps, dépassée par la réalité et les nouvelles informations depuis 2018, mais cite des sondages de 2016. En 2013, le résultat aurait été 100 % ! Les temps changent. Les informations sur le projet, notamment le rapport Englobe, 2022 mis à jour en 2024, qui n'étaient pas disponibles lors des BAPE 2019, ni le rapport géotechnique AECOM 2023 (4389 pages).

La VLM ne dispose pas de l'expertise, ni du temps (12 novembre 2025 au 30 janvier 2026) pour comprendre, analyser, commenter et partager l'information contenue dans les documents techniques (27 000 pages) de la demande déposée par CPKC. Encore moins le citoyen qui n'est pas toujours apte à participer aux consultations publiques. C'est pour ça qu'une consultation populaire (référendum) est requise pour valider que la population de VLM est bien favorable à ce

projet (comme prétendu par VLM) pourtant rejeté par les deux municipalités voisines impactées, ainsi que le résultat d'un sondage auprès des citoyens de VLM qui rejette le projet à 70,5%.

La population craint (selon les témoignages/mémoires déposés devant l'OTC 2026, les sondages, etc.) que la source d'approvisionnement en eau n'est pas suffisamment protégée par une centaine (138+) de mesures d'atténuation consistant principalement à observer et fournir une source d'eau alternative qui n'existera peut-être pas en cas de contamination. Il ne s'agit pas d'atténuation du risque, mais de mesures palliatives dues aux impacts potentiellement majeurs et irréversibles sur la ressource. Sur l'horizon de la durée de vie de la VC, le risque évalué en terme de probabilité aujourd'hui, se transforme à long terme en quasi-certitude. La vulnérabilité de la ressource eau potable est réelle et subsistera tant que les trains vont circuler, i.e. un horizon de 100 ans ou plus. Dans cette situation, une attitude de précaution et de rigueur doivent s'appliquer selon les principes du développement durable. Surtout, que des alternatives connues ou potentielles existent et n'ont pas été analysées, notamment le tracé actuel, exclus d'office durant les études de faisabilité, la demie-voie suggérée par la municipalité de Frontenac dans son mémoire 2025, l'ancienne emprise du Québec Central, etc. Depuis le choix non-scientifique du tracé actuel, les ingénieurs se sont affermis à concevoir des excavations énormes sous le niveau et dans la nappe phréatique qui alimentent la région en eau potable. Le pompage *initial* pour déjauger durant la construction est évaluée selon CPKC/TC (site OTC, 2026) à 4 442 m³/j, soit l'équivalent de 2 piscines olympiques par jour, devra potentiellement maintenu pour la durée de vie de l'ouvrage. Ce débit correspond aux besoins en eau potable d'une population de 15 000 habitants. Un gaspillage significatif et une ponction significative considérant que les installations de captation sont dimensionnés en conséquence d'une population de plus ou moins 6 000 habitants. Toutes installations de captation au Québec qui dépasse 75 m³/j est assujetties à la loi sur la qualité de l'eau potable.

Quand une décision d'un milliard \$ de Fonds publics est en cause, TOUTES les informations sont requises afin que les élus prennent les meilleures décisions pour la population qu'ils représentent, pas des intérêts particuliers déconnectés ou des entreprises privées qui profiteront économiquement de cette dépense. D'ailleurs le calendrier de publication de la VLM est prévue

pour le 9, 16, 23 et 30 janvier 2026 n'est pas optimale pour que les citoyens bénéficient des informations pertinentes avant de déposer leur mémoires/commentaires auprès de l'OTC.

Le timeline de la publication 1 de 4 de la VLM s'arrête à 2018. Beaucoup de nouveaux éléments se sont ajoutés au dossier. De façon non-exhaustive :

- 2022, Sondage citoyen à VLM 70,5 % CONTRE (validé dans le rapport de l'enquêteur du BAPE, 2023)
- 2022, Sondage citoyen à Nantes 88,5 % CONTRE (validé dans le rapport de l'enquêteur du BAPE, 2023)
- 2021, Référendum Frontenac 92,5 % CONTRE (Rapport de l'enquêteur du BAPE, 2023)
- octobre 2025, manifestation citoyenne sur le perron de l'Hôtel de Ville VLM. Initiation de la pétition pour un référendum. Réponse immédiate de fin de non recevoir de la mairesse Morin devant les média ce même jour.
- 12 novembre 2025, publication par OTC de la demande de CPKC pour consultation;
- 2 décembre 2025, présentation de plusieurs mémoires en support, mais principalement en opposition avec le projet tel que soumis.
- 30 janvier 2026, dépôt au conseil de Ville de VLM de la pétition.
- 30 janvier 2026, date limite dépôt des mémoires à l'OTC.

Les publications de la VLM commentées sont présentées à l'Annexe C.

RÉTABLISSEMENT PSYCHOLOGIQUE

De nombreux experts, dont la santé publique se sont prononcés sur l'aspect du rétablissement psychologique apporté par le projet. Rappelons que les rétablissement est un des trois piliers qui supportent ce projet. Le rétablissement de la population est observée 10 ans après la tragédie de 2013 (INSPQ, 2025). Toujours selon l'INSPQ, le niveau de détresse psychologique de la population sondée a rejoint la moyenne des villes comparables, soit autour de 4%. Le niveau de stress post-traumatique (SPT) demeure élevé à 8%, soit le double de la moyenne des villes comparables. La santé publique (Dr Viau, XXX) et d'autres sont d'avis que la VC ne constituait pas une mesure favorable au rétablissement de la population affectée par SPT. Cette clientèle requiert une approche spécifique et personnalisée.

De plus, l'INSPQ est d'avis que le manque de transparence, le sentiment de ne pas être partie prenante des décisions, la perte de confiance envers les autorités exacerbent les symptômes et retardent le rétablissement.

Un autre pilier qui supporte le projet qui ne tient plus.

SÉCURITÉ

D'après l'évaluation de risques d'AECOM citée par la Coalition des Victimes Collatérales, la probabilité modélisée de déraillement sur la voie actuelle (10 mi/h) est de 0,01079191, et celle de la voie de contournement (40 mi/h) de 0,01130506, soit environ 5 % de plus pour le contournement, à trafic comparable.

1 Ce qu'on sait des probabilités chiffrées

À 10 mi/h, un déraillement reste grave mais les volumes renversés, les ruptures de wagons et les incendies sont beaucoup moins probables qu'à 40 mi/h, où l'énergie cinétique est 16 fois plus élevée et où le scénario dominant devient le déversement massif, l'incendie et la destruction d'une large zone, comme l'a montré la tragédie de 2013 à environ 65 mi/h. 1. Ce qu'on sait des « probabilités » chiffrées

L'évaluation de risques produite pour Transports Canada (AECOM) n'est pas publique en détail, mais les chiffres clés sont repris dans la lettre ouverte de la Coalition des Victimes Collatérales (CVC) :

Probabilité de déraillement statu quo (voie actuelle, vitesse limitée à 10 mi/h dans la zone urbaine) : 0,01079191.

Probabilité de déraillement sur la voie de contournement proposée : 0,01130506.

Important : le document ne précise pas dans l'article l'« unité » exacte de ces probabilités (par an, par scénario de trafic, etc.). Il s'agit d'un indice de risque modélisé pour un scénario donné de circulation, pas d'un taux brut du type « x déraillements par million de trains ».

Ce que l'on peut affirmer solidement à partir de ces chiffres :

Le modèle AECOM conclut que le contournement a un risque de déraillement légèrement plus élevé (environ +4,8 %) que la situation actuelle, toutes choses égales par ailleurs (même volume de trafic).

2. Voie actuelle à 10 mi/h

2.1 Probabilité et conséquences potentielles

Depuis la tragédie de 2013, plusieurs mesures ont été prises sur la voie actuelle :

- Réfection de la voie.
- Inspections visuelles avant transport de matières dangereuses.
- Limitation de la vitesse à 10 mi/h dans la zone concernée.
- Retrait du triage de Nantes (sommet de la côte), qui était le point critique de l'accident de 2013.

AECOM chiffre la probabilité de déraillement du statu quo à 0,01079191, légèrement plus faible que celle du contournement. À l'échelle canadienne, les données du BST / Transports Canada montrent :

- Taux de déraillements sur voie principale : de l'ordre de 0,70 à 0,90 déraillement par million de train-milles ces dernières années.
- Taux global d'accidents ferroviaires : environ 10 accidents par million de train-milles. On peut donc dire que, sur la voie actuelle limitée à 10 mi/h, on est dans un ordre de grandeur de risque déjà faible, et AECOM arrive à un indice de risque légèrement plus bas que celui du contournement.

2.2 Conséquences potentielles à 10 mi/h Physique de base :

- L'énergie cinétique varie avec le carré de la vitesse : $E \propto v^2$. o Passer de 10 mi/h (≈ 16 km/h) à 40 mi/h (≈ 64 km/h) multiplie l'énergie par $(40/10)^2 = 16$. À 10 mi/h, un déraillement typique aura donc, toutes choses égales par ailleurs :
- Moins d'énergie à dissiper au moment de la sortie de voie.
- Davantage de scénarios où :

- Les wagons se couchent partiellement ou restent en grande partie sur le ballast. o La rupture de wagons-citernes est moins probable.
- Les déversements sont plus limités (fuites, renversement partiel).
- Conséquences attendues :
 - Dommages surtout matériels et locaux à la voie, aux wagons, au sol immédiat.
 - Risque d'incendie ou d'explosion réduit par rapport à un déraillement à haute vitesse, mais non nul (tout dépend du produit, du confinement et des sources d'ignition).
 - Pollution des sols et des eaux souterraines possible, mais généralement sur un volume plus restreint, donc plus facilement gérable par des mesures de confinement et de décontamination.

En résumé pour la voie actuelle :

- Probabilité modélisée légèrement plus faible que sur le contournement.
- Sévérité moyenne nettement moindre qu'un accident à 40 mi/h, même en présence de matières dangereuses.

3.1 Probabilité (chiffres et paramètres)

Transports Canada indique que la voie de contournement est conçue comme une voie de catégorie 3, avec une vitesse maximale permise de 40 mi/h. La lettre de la CVC, fondée sur l'étude AECOM, précise que le tracé de contournement présente :

- La même pente que la voie actuelle.
- Trois fois plus de courbes prononcées.
- Une vitesse quatre fois supérieure (40 mi/h vs 10 mi/h).
- AECOM chiffre la probabilité de déraillement sur ce contournement à 0,01130506, contre 0,01079191 pour le statu quo, soit environ 4,8 % de risque en plus.

Traduction en langage clair :

- Le contournement ne réduit pas la probabilité de déraillement dans ce modèle; il l'augmente légèrement, malgré la construction neuve et les standards théoriquement plus élevés.
- Cette augmentation est cohérente avec :
 - Plus de courbures.
 - Même pente.
 - Vitesse plus élevée, donc marges de manœuvre plus faibles et contraintes mécaniques plus grandes.

3.2 Conséquences potentielles à 40 mi/h À 40 mi/h (\approx 64 km/h), pour un convoi de marchandises dangereuses :

- L'énergie cinétique est 16 fois plus élevée qu'à 10 mi/h pour la même masse.
- En cas de déraillement, on peut s'attendre à :
 - Beaucoup plus de wagons susceptibles de sortir de la voie et de se renverser.
 - Une probabilité nettement plus grande de rupture de wagons-citernes, d'arrachage de valves, de déchirure de coques.
 - Des volumes de produit renversés potentiellement très importants, avec propagation rapide dans les fossés, cours d'eau, milieux humides et fractures du roc.
 - Un risque élevé d'incendies majeurs, d'explosions en boule de feu, d'onde de choc thermique et de destruction massive des structures dans un large rayon – comme en 2013, où le train a déraillé à environ 65 mi/h, causant 47 morts, la destruction du centre-ville et des millions de litres de pétrole déversés et brûlés.

Sur le contournement, ces conséquences se produiraient :

- Dans des milieux écologiquement sensibles (milieux humides, forêts, ruisseaux).
- Au-dessus ou à proximité directe de zones d'alimentation de puits privés et d'un lac souterrain utilisé pour l'eau potable, comme le rappellent plusieurs opposants.

En résumé pour le contournement :

- Probabilité modélisée légèrement plus élevée que sur la voie actuelle ($\approx +5\%$).
- Sévérité potentielle beaucoup plus grande (volume déversé, rupture de wagons, incendie/explosion, contamination durable des nappes et des puits).

4. Comparaison 10 mi/h vs. 40 mi/h

A. Probabilité de déraillement

1. Voie actuelle, 10 mi/h : indice AECOM $\approx 0,01079$.
2. Contournement, 40 mi/h : indice AECOM $\approx 0,01131$.
3. Différence : contournement $\approx 4,8\%$ plus risqué en probabilité de déraillement dans le modèle.

B. Gravité des conséquences

À 10 mi/h :

- Moins d'énergie, moins de wagons impliqués, ruptures moins probables.
- Déversements plus limités; impacts graves possibles mais davantage confinés.

À 40 mi/h :

- Énergie multipliée par 16, plus de wagons susceptibles de se briser.
- Déversements massifs, incendies et explosions beaucoup plus probables, impacts environnementaux et humains potentiellement catastrophiques sur une large zone.

Conséquences d'un déversement gazeux plus dense que l'air.

Les wagons de gaz liquéfié inflammable sont permis les produits dangereux qui peuvent provoquer des explosions, incendies, etc. similaires mais plus graves que de wagons de pétrole brut comme ceux impliqués en 2013. C'est gaz ont des comportements dangereux à l'état liquide ou gazeux.

Les gaz plus denses que l'air comme le gaz émis par le chlore liquide si déversé auront tendances à s'accumuler dans les points bas comme le centre-ville. Le gaz de chlore est mortel et quasi-immédiat. La probabilité d'un tel déversement est significativement plus important sur la voie de contournement que sur la voie actuelle.

Je ne dis pas qu'il faudrait éviter de construire au centre-ville, mais certainement qu'avant de dépenser un milliard \$ avec des conséquences connues et des risques significatifs, au nom de la sécurité, une analyse plus approfondie que ce qui a été fournie par CPKC/TC s'impose.

3. Message clé

- La voie actuelle à 10 mi/h présente un risque réel mais fortement encadré (vitesse très réduite, inspections, retrait du point le plus critique à Nantes) mais plus faible que la VC.
- La voie de contournement à 40 mi/h :
 - N'abaisse pas la probabilité de déraillement selon le modèle AECOM.
 - Augmente fortement la sévérité des scénarios d'accidents, surtout en présence de matières dangereuses et de milieux hydrogéologiques sensibles (puits privés, nappes phréatique, etc.).

Aucune démonstration de l'augmentation de la sécurité de la VC comparée à la voie actuelle ou d'autres alternatives n'est présentée par le demandeur. Le simple fait de considérer le nombre de résidences à proximité de la voie n'est pas suffisant. Malgré la gravité des conséquences de l'accident de 2013, depuis la démolition d'une grande partie du CV, aucun bâtiment n'est présent dans le secteur affecté par la dite accident.

Un autre pilier qui supporte le projet ne tient plus.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

L'auteur n'est pas un spécialiste de l'urbanisme ou du développement économique. Néanmoins il offre les commentaires suivants. Il me semble que ce seul objectif ne fait plus le poids en regard des coûts et des impacts du projet de VC actuel.

La revitalisation du CV est bien amorcée. Des commerces et des habitations ont été construites ces dernières années, non sans réactions négatives de la population (réseaux sociaux, Lac Mégantic vu des citoyens). La poursuite du développement immobilier qui sera possible si la VC est construite, les voies actuelles démantelées et le site décontaminés (activités non prévues dans le projet à l'étude, produits des effets inverses, notamment dans la municipalité de Nantes (mémoire de Nantes, OTC, 2025). Le maintien d'espaces publics non bâtis sur le site de l'accident serait un hommage aux victimes plus significatif que des condominiums.

Ce pilier seul ne réussit plus à justifier le projet de VC du CPKC/TC.

CONCLUSION

Au final, ce projet mal conçu, mal mené, extrêmement couteux dont les coûts ne cessent d'augmenter doit être rejeté. **Il ne réponds plus aux objectifs initiaux** de sécurité, de rétablissement et de développement économique. Il n'obtient pas la note de passage des citoyens concernés en **terme d'acceptabilité sociale (déficit de)** et n'est pas bénéfiques à la société pour justifier la prise de **risque aussi important et persistant pour la ressource eau potable** et le **financement public d'un projet qui va bénéficier principalement au privé** (chemin de fer et développeurs immobiliers). **Le rapport coûts financiers et social vs. bénéfices publics n'est pas favorable.** La campagne de désinformation récente de la VLM démontre comment la VLM est **déconnectée des besoins de la population** et s'en remet entièrement aux documents du demandeur et des gouvernements supérieurs pour **minimiser les impacts du projet au bénéfice du redéveloppement du centre-ville.** Ce dernier ne peut pas justifier à lui seul une telle dépense de fonds publics et les risques environnementaux qu'il comporte.

L'OTC doit rejeter la demande de CPKC au profit d'actions immédiates pour améliorer la sécurité des opérations ferroviaire actuelles. La situation demande un projet mieux conçu et accepté du public, mais cet aspect ne relève peut-être pas de l'OTC. Un courage politique pour faire une étude des alternatives scientifiques afin de trouver une solution durable. La décision de l'OTC basée sur ses critères objectifs se doit d'envoyer un signal quant aux déficiences et impacts majeurs de ce projet qui ne réponds plus aux besoins qui supportent sa raison d'être. De plus, des mesures immédiates doivent être prises pour préserver et améliorer la sécurité de la voie actuelle dans l'intérim d'une solution finale qui pourrait prendre une décennie.

La municipalité de Frontenac vient de publier sur le site de l'OTC 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 OU LES INCIDENTS ET PROBLÉMATIQUES SONT ANTICIPÉS AVEC UN DÉGRÉ DE CERTITUDE TEL QU'ILS'APPARENTENT À DES PERTES ATTENDUES** ». »

ANNEXE A

CV du citoyen

Paul DORION

Rang 9, Ste-Cécile-de-Whitton

581-397-2764

dorionp@hotmail.com

PROFIL DE CARRIÈRE

- Ingénieur civil et gestionnaire de projets sénior expérimenté en direction de projets de construction (pont et chaussée), d'infrastructures urbaines (conception et surveillance, aqueduc, égout, chaussée) et en travaux environnementaux.
- Réaliser des projets allant de quelques centaines de milliers à plusieurs millions \$, dont la construction de ponts, travaux de voirie, aqueducs, égouts, projets environnementaux, etc.
- Préparation plan et devis et appels d'offres pour des travaux d'ingénierie et de services professionnels.

COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES

Conception, appel d'offres, réalisation

- Concevoir et préparer les plans & devis, appels d'offres, gestion de la construction de six projets majeurs de conduites principales et secondaires d'aqueduc (dia. 300 à 1350 mm) et chambres de vannes pour une valeur de 25 millions.

- Ayant œuvré dans la grande entreprise privée, dans le domaine de la consultation et dans une grande municipalité, je suis dynamique, efficace et autonome.

Gestion de projets, de mandats et habiletés organisationnelles

- Je maîtrise les processus de gestion des projets d'ingénierie de la conception à la réalisation en théorie et en pratique.
- Je suis capable de diriger une équipe de projet efficacement dans le but d'atteindre les objectifs de qualité, de sécurité, de calendrier et de budget de projets d'envergure (10M\$ et +).
- J'ai de l'expérience en gestion d'équipe et de département. J'ai développé des outils de gestion pour une équipe multidisciplinaire de 20 ingénieurs, géologues, techniciens.
- J'ai préparé des appels d'offres pour services professionnels de plus de 1 M\$. J'ai géré des mandats de services professionnels à plus d'une reprise.

HISTORIQUE / RÉALISATIONS PROFESSIONNELLES

INDUSTRIELLE ALLIANCE, SUNLIFE 2015 - 2016

Conseiller en sécurité financière. Offrir des services conseils en sécurité financière et représenter les produits d'assurance vie, d'épargne et services financiers disponibles sur le marché.

VILLE DE MONTRÉAL 2008 – 2015

Chargé de projets – conduites principales d'aqueduc

Conception, confection plans & devis, appels d'offres, gestion de la construction de six projets majeurs, soit la construction d'une conduite de 900 mm entre l'usine de Pierrefonds et de Ste- Anne-de-Bellevue (4,0 km), d'une conduite de 600 mm à Pte-Claire (750 m) avec deux raccordements sous pression, raccordement d'une conduite 1350 mm à l'usine Atwater à Montréal, et la préparation d'un appel d'offres pour des services professionnels majeur.

Envir-Eau inc., chargé de projets 2004 - 2008

- Spécialiste en réhabilitation de site contaminé par excavation et réhabilitation in-situ.

G.I.E. Environnement, directeur génie de l'environnement

- Directeur du département de réhabilitation par bio-traitement traitement in-situ **Groupe Solroc, directeur de projets**
- Directeur de projets en caractérisation et réhabilitation environnementale **Conseil National de Recherche du Canada**
- Chargé de projets dotation des équipements de laboratoires du CEMRS **COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE (CFCP)**

• SPÉCIALISTE, ENVIRONNEMENT ET VÉGÉTATION • INGÉNIEUR DE PROJETS

Gérer progressivement des projets de construction d'une valeur de plus de 15 millions \$.

Diriger la reconstruction d'un pont au-dessus de la Rivière Outaouais comportant la plus grande travée double (du CFCP) au Canada (220') (8,4 millions \$ de 1986 à 1991).

Diriger la réfection des piliers du pont au-dessus au Fleuve St-Laurent en aval des rapides de Lachine (courant de 10-12 nœuds) (4,2 millions \$ de 1991 à 1994), incluant travaux sous-marins.

2003 - 2004

2002 - 2003

2001- 2002

1985 - 1999

1994 – 1999 1986 – 1994

Gérer divers autres projets de construction totalisant environ 2,5 millions \$ de 1986 à 1994.

• **ING. DE CHANTIER – PROJET DE TRAIN DE BANLIEU MONTRÉAL/DORION – RIGAUD 1985–1986**

• **INGÉNIEUR JUNIOR - CFCP**

• **INGÉNIEUR STAGIAIRE- MTQ, MDDEP, CFCP**

FORMATION

1985 1981 – 1984

M. Ing., Candidat à la Maîtrise, génie de l'environnement, École Polytechnique et Institut de Recherches en Biotechnologie (mémoire non présenté) **D.E.S.S.**, Diplôme d'études supérieures spécialisées en gestion de projets **1995** d'ingénierie et d'aménagement, option Environnement (2e cycle – temps partiel)

École Polytechnique de Montréal,

B. Ing., Baccalauréat en génie civil (régime coopératif) **1984** Université de Sherbrooke.

14:02

60%

14 janvier

19:28

Fichiers

19:28

100%

MODIFIER

L'ÉCHO DE FRONTENAC | LE 9 JANVIER 2026 | 21

LES FAITS SUR LA VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE

Faits sélectionnés. Et quelques commentaires (en rouge) appuyés sur les études auxquelles la VDM demande de faire confiance. Encore faut-il les lire, les comprendre et les utiliser.

HISTORIQUE ET ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

Publication 1 de 4
Détail des pages 2, 3, 4 et 7

Lac-Mégantic
Chacun a droit à son opinion, mais tout le monde a droit aux bonnes informations.

Préoccupée par la désinformation qui circule, la Ville de Lac-Mégantic souhaite rappeler les faits.

Néanmoins des faits qui remontent à 2018 sélectionnés pour appuyer une position défensive bec et ongle par la Ville de Lac-Mégantic (VLM) malgré les craintes citoyennes et l'absence d'acceptabilité citoyenne.

6 juillet 2013
Peu avant 1h du matin, un train de 72 wagons-citernes transportant 7,7 millions de litres de pétrole brut déraile, au centre-ville de Lac-Mégantic.

Bilan humain et environnemental :
47 décès
3 000 personnes évacuées
40 bâtiments détruits
110 commerces et 100 logements disparus
31 hectares contaminés
Plus de 100 000 litres de pétrole dans le lac et le milieu Chouibouine
Plus important déversement pétrolier terrestre en Amérique du Nord.

2014-2018
Des études rigoureuses, indépendantes et encadrées
Les gouvernements du Québec et du Canada financent une étude de faisabilité, confiée à la firme AECOM, avec vérification indépendante par Statistic.

Le mandat :
• Étudier toutes les options possibles
• Respecter les meilleures pratiques gouvernementales
• Analyser les impacts, les coûts, la sécurité et l'environnement

3 phases majeures :
• Étude d'opportunités
• Avant-projet et étude d'impact environnementaux
• Avant-projet définitif

7 critères d'analyse :
Chaque corridor a été évalué en fonction de critères rigoureux.
• De santé et de sécurité
• L'acceptabilité sociale
• L'environnement
• Les coûts
• L'impact technique
• Le développement économique

19 juillet 2013
Une décision rapide et unanime
9 jours après la tragédie, le conseil municipal adopte une résolution demandant une voie de contournement ferroviaire.

2 raisons fondamentales :
• Une topographie à haut risque (2° plus lorsque pente ferroviaire au Canada)
• Santé psychologique (l'éloignement de l'événement traumatique pour soutenir le rétablissement social et économique)
Les avis des experts de la santé publique sont contraignants (INSPQ, 2025). Le développement économique demeure une priorité pour VLM.

2013-2016
Un appel clair de la population
Juillet 2013 : pétition de 3 449 signatures, en 2 semaines
Octobre 2013 : marche citoyenne de 1 000 personnes
Avril 2016 : rencontre publique avec le ministre Marc Garneau
L'appui est à la fois populaire, sanitaire et politique.

Printemps 2016
Consultation publique sur les corridors étudiés
• Municipalités concernées
• Transports Canada
• Services d'urgence
• Comités de citoyens
• Portes ouvertes pour la population en général

Résultats de la consultation publique mai 2016
86% des répondants en faveur du corridor 1
42% favorable, 44% neutre, 2% pas d'avis, 2% défavorable, 10% ne sait pas

11 mai 2018
Fait vert officiel
Les gouvernements du Canada et du Québec annoncent officiellement la construction.
Projet financé à 100%
Corridor 1 confirmé
Études et autorisations environnementales bouclées.
Depuis, le tracé a été précisé et raffiné mais est toujours resté le même.

Pourquoi le corridor 1 a été choisi
• Éloignement maximal des zones habitées

	Lac-Mégantic	Frontenac	Mantes
Résidences à moins de 500 m	987	306	124
Résidences à moins de 100 m	266	18	12

• Réduction de la pente (à 1,2% sur 0,5 km plutôt qu'à 1,43% sur 2,1 km)
• Moins de passages à niveau (de 16 à 5) et de pontceaux (de 67 à 24)
• Respect des priorités du projet (Retenir la voie du centre-ville, maximiser la sécurité et assurer la connexion au parc industriel)

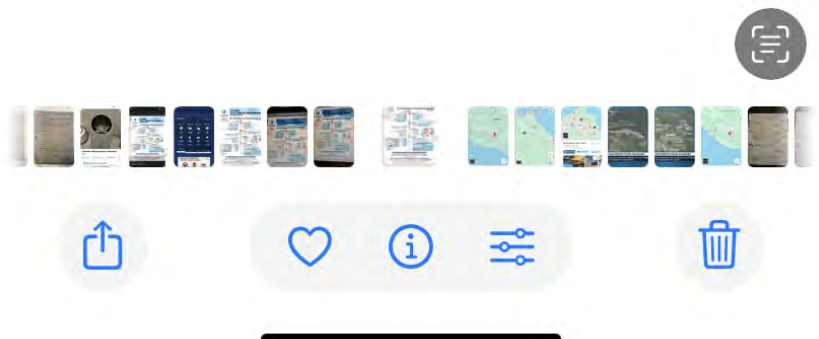
En résumé, pourquoi la voie de contournement ?
Pour protéger la population, pour favoriser la guérison collective et pour assurer le développement économique de la ville et sa région.

EXPRIMEZ-VOUS!


L'Office des transports du Canada (OTC) est actuellement en période de consultation publique. Que vous soyez favorable au projet ou non, ou si vous avez des éléments pertinents à proposer, il est temps de vous exprimer! Vous pouvez présenter vos commentaires écrits jusqu'à 23h59, le 30 janvier 2026 par courriel à megantic@otc-cta.gc.ca.

Consultez tous les documents relatifs au projet, via le site de l'OTC : <https://otc-cta.gc.ca>, ou en personne à l'Hôtel de ville de Lac-Mégantic du lundi au vendredi, de 9h30 à 12h30.

Ce projet plus que louable initier la pas VLM ne correspond plus aux besoins initiaux, moyens financiers (du au mauvais choix de tracé) d'aujourd'hui. De plus des études importantes sont rendues publique en novembre 2025 confirment les risques et enjeux physiques et environnementaux qui font et vont continuer de faire exploser les prix. Une décision d'un milliard \$ sans avoir reconsidéré les alternatives y compris le Status Quo est contraire à l'intérêt public et profiterait davantage s'intérêts financier privés financé par des fonds



L'ÉCHO DE FRONTENAC | LE 16 JANVIER 2026 | 13



Lac-Mégantic

Chacun a droit à son opinion, mais tout le monde a droit aux bonnes informations.

Préoccupée par la désinformation qui circule, la Ville de Lac-Mégantic souhaite rappeler les faits.

LES FAITS SUR LA VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE

ANALYSE DES EXPERTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

Publication 2 de 4

BAPE

Avait-il les études hydrogéologiques (Englobe 2022 et 2024) avec les annexes ? L'étude géotechnique de 5000 pages rendue publique le 12 novembre 2025 ?

11 mai 2018 **Feu vert officiel**

Les gouvernements du Canada et du Québec annoncent la construction de la voie de contournement. Financement: 60% par le Canada et 40% par le Québec. Les études préliminaires se poursuivent, en vue des approbations réglementaires provinciales obligatoires.

11 et 12 juin 2019 **Consultations publiques du BAPE au Centre sportif Mégantic**

Participation de nombreux citoyens, organismes et experts. Ces consultations ont permis d'ajuster le projet en fonction des préoccupations du milieu.

8 octobre 2019 **Recommandation favorable du BAPE:**

«Le tracé retenu est le plus avantageux. Le projet devrait être autorisé que si la voie d'évitement à Frontenac est déplacée pour assurer la sécurité de la population.»

GAIN MAJEUR: À la suite de cette recommandation, et aux demandes des instances locales, le gouvernement du Canada a accepté de déplacer 100% des activités de traage dans le parc industriel.

26 août 2020 **La Commission de la protection du territoire agricole (CPTAQ)** tient une consultation publique au Centre sportif Mégantic.

28 septembre 2020 **Décision favorable de la CPTAQ**

« Le tracé retenu est celui de moindre impact sur la zone agricole. »

Principales raisons :

- Les sols touchés sont à potentiel agricole majoritairement faible
- Les impacts sont limités et encadrés sur les érablières existantes n'est envisagée
- Aucune contrainte sur les activités agricoles
- Une voie ferrée n'augmente pas la pression de développement en zone agricole

2018

2019

2019

2020

2020

2020

2020

10 juin 2019 **Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) débute son analyse approfondie**

6 études rigoureuses déposées : (élaborées par AECOM, suivies par Stantec)

- Etude d'impact générale (526 pages)
- Etude d'impact sonore (221 pages)
- Potentiel archéologique (42 pages)
- Faisabilité (97 pages)
- Audit de sécurité (36 pages)
- Évaluation environnementale (386 pages)

Tous ces documents sont disponibles sur le site du BAPE.

Septembre 2020 **Suivant les recommandations du BAPE, le ministre de l'Environnement approuve le projet et exige :**

138 mesures d'atténuation supplémentaires pour protéger l'environnement, la population, la faune et la flore.

« Le projet est acceptable sur le plan environnemental avec les mesures d'atténuation de compensation et de suivi rigides en place. »

Le gouvernement du Canada confirme au MELCC que toutes les mesures identifiées seront respectées

Décembre 2020 (1) **Transfert officiel du projet au gouvernement du Canada**

Prochaines étapes à réaliser :

- L'ajustement des plans avec le CPWC
- L'application des mesures d'atténuation
- L'obtention des autorisations finales, dont celle de l'Office des transports du Canada (OTC)

En résumé, pourquoi la voie de contournement?

Parce que le projet est encadré et autorisé par des experts indépendants bonifié par plusieurs consultations publiques et renforcé par 138 mesures d'atténuation (3)

(3) Tellement un mauvais projet, que même 138 mesures d'atténuation ne garantissent aucunement la préservation des sources d'eau potable.

EXPRIMEZ-VOUS!

L'Office des transports du Canada (OTC) est actuellement en période de consultation publique

Que vous soyez favorable au projet ou non, ou si vous avez des éléments pertinents à proposer, **il est temps de vous exprimer!** Vous pouvez présenter vos commentaires écrits jusqu'à **23h59, le 30 janvier 2026** par courriel à megantic@otc-cta.gc.ca, ou en personne à l'Hôtel de ville de Lac-Mégantic du lundi au vendredi, de 8h30 à 12h30.

Consultez tous les documents relatifs au projet, via le site de l'OTC : <https://otc-cta.gc.ca>.

(1) Avec ce transfert, VLM se désresponsabilise de toute responsabilité et renvoi tout (Tracé, impacts, etc.) à Ottawa. Elle peut faire la promotion de ce projet sur les 3 bases citées dans la publication 1 de 4 même si désuètes.

(2) Les études sont menées par CPKC et TC et payées par TC. Les résultats sont clairs quant aux risques. Tous les efforts sont mis à faire flotter un projet politique et un mauvais tracé choisi par le politique (BAPE, 2019).





Chacun a droit à son opinion, mais tout le monde a droit aux bonnes informations.

Préoccupée par la désinformation qui circule, la Ville de Lac-Mégantic souhaite rappeler les faits.

Modifier le document

Quittez l'affichage de lecture pour modifier votre document.

LES Puits D'EAU POTABLE ET LES EAUX SOUTERRAINES

Publication 3 de 4
Pour consulter toutes les publications, visitez notre site web www.ville.lac-megantic.qc.ca

Décembre 2020
Transports Canada devient maître d'œuvre du projet. Avec l'engagement formel de respecter les 138 mesures de protection et de suivi environnemental exigées par le ministère de l'Environnement.

2020

2022
14 juin 2022
Portes ouvertes pour les citoyens. Présentation complète du projet et échanges directs avec les experts (Transports Canada, CPKC, Office des transports, SPAC). Préoccupation centrale soulevée par les citoyens : la protection des puits et des eaux souterraines.

2022
7 novembre 2022
LNA Nova Aqua rend son avis professionnel et ses recommandations :

2023
Janvier 2023
Où sont ces questions et elles proviennent de qui ?
Consensus clair : un programme de surveillance est nécessaire
• Il sera géré localement,
• Payé par Transports Canada.

2023
Mai 2023
LNA Nova Aqua reçoit un 2^e mandat : Rédiger un plan de surveillance, faire l'inventaire de tous les puits de la zone d'influence et estimer les coûts d'intervention si nécessaire.

2024
Novembre 2024
Deux séances d'information dédiées aux propriétaires concernés.
• Explications personnalisées, réponses aux questions, pour favoriser la compréhension claire de chaque situation.(1)

Pourquoi LNA Nova Aqua?
• Plus de 25 ans d'expérience sur notre territoire
• Responsable des puits municipaux de Lac-Mégantic et de Frontenac depuis des décennies
• Connaissance approfondie de notre nappe phréatique

Aucun risque pour les puits municipaux de Lac-Mégantic.
Ceux-ci sont situés dans des dépôts de sable et de gravier protégés par une importante couche d'argile. **D'où tenez-vous cette information ? (4)**

9 engagements supplémentaires obtenus
Grâce au travail des municipalités et de LNA Nova Aqua, Transport Canada et CPKC ont pris 9 engagements additionnels pour protéger les puits privés. Notamment : (5)

Un plan clair, en 3 phases

Avant les travaux
Analyse des risques et classification des 167 puits. (2)

Pendant les travaux
Surveillance active avec seuils d'intervention préventifs.

Après les travaux
Suivi jusqu'à la stabilisation complète de la nappe phréatique.

Coûts assumés (3)
par Transports Canada

Surveillance renforcée
Inventaire élargi des puits à surveiller couvrant toute la zone d'influence
Suivi prolongé jusqu'à la stabilisation complète de la nappe (et non seulement 2 ans)

Intervention préventive
Installation de puits d'alerte stratégiques avec seuils d'intervention pour prévenir les menaces d'eau avant qu'ils ne surviennent
Puits témoins hors zone d'influence pour distinguer les impacts du projet des variations naturelles et climatiques

Qualité de l'eau garantie
Analyses d'eau fréquentes avec protocole de communication des résultats aux propriétaires
Installation et exploitation d'un système de traitement d'eau si la qualité est affectée
Irrig. lors d'un approfondissement de puits)

Protection des milieux humides
Suivi supplémentaire des travaux sur les milieux humides d'intérêt

Conclusion de l'hydrogéologue : « Ces engagements sont suffisants pour garantir la protection de la quantité et de la qualité de l'eau pour les citoyens concernés, » (4)

- (1) Les participants participants à ces séances sont toujours inquiets et non protégés contractuellement.
- (2) Qu'en est-il des puits municipaux ?
Parce que le projet est nécessaire et que nous avons obtenu, collectivement, les engagements pour que tous les citoyens soient protégés et que les impacts sur l'environnement soient limités.
- (3) Fonds publics
Consultez les rapports détaillés et le plan de surveillance complet sur le site de Transports Canada : tc.canada.ca
- (4) 27 000 pages de rapports technique !

EXPRIMEZ-VOUS!

(4) Ceci est une affirmation et non un fait. Qu'en est-il des puits municipaux des autres municipalités ? Nulle part dans les 27 000 pages de la demande, cette protection n'est décrite ou cette protection n'est décrite.

Période de consultation publique
Pour donner votre avis, il est temps de vous exprimer!
26 par courriel à megantic@otc-cta.gc.ca
Consultez tous les documents relatifs au projet, via le site de l'OTC : <https://otc-cta.gc.ca>, jusqu'au 15 novembre 2024 à 17h30.

(5) La surveillance n'apporte aucune solution en cas d'anomalie. Aucune action ne peut rétablir les effets irréversibles sur la ressource.





LES FAITS SUR LA VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE

Les citoyens qui veulent plus d'information n'ont pas à consulter 27 000 pages de documents techniques. Ils peuvent consulter les questions, et craintes des citoyens et les réponses laconiques de CPKC.

SANTÉ PUBLIQUE ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Publication 4 de 4
Pour consulter toutes les publications, visitez notre site web www.ville.lac-megantic.qc.ca

Dans les publications précédentes, **Publication 1** : Historique complet et ses avantages, notamment sur l'**Publication 2** : Le sommaire des avantages et les mesures d'atténuation ajoutées **Publication 3** : Les actions prises pour protéger les eaux souterraines. Celle-ci présente les raisons d'agir.

AGIR sur la santé publique parce qu'une étude récente nous prouve qu'il reste encore beaucoup à faire.

Publiée en octobre 2025, l'étude de l'Institut national de la santé publique du Québec révèle des données importantes.

- **50 % des Méganticois** croient qu'un accident ferroviaire pourrait se reproduire à Lac-Mégantic au cours des 10 prochaines années.
- La population de Lac-Mégantic présente deux fois plus de symptômes de stress post-traumatique qu'ailleurs (8 % à Lac-Mégantic, comparativement à 4 % ailleurs au Québec)
- La majorité des personnes rencontrées continue de vivre un sentiment de perte face à l'ancien centre-ville
- **58 % des Méganticois** rapportent être fortement ou modérément dérangés par les bruits reliés au transport ferroviaire, comparativement à 37 % à Farnham et 13 % dans le reste de la MRC du Granit.
- La proportion de personnes qui rapportent être dérangées par les vibrations provenant du transport ferroviaire est significativement plus élevée à Lac-Mégantic (25 %) qu'à Farnham (16 %) et que dans le reste de la MRC du Granit (5%).
- **40 % de la population de Lac-Mégantic** rapporte que son sommeil est fortement ou modérément perturbé par le bruit des trains, ce qui est significativement plus élevé qu'à Farnham (27 %) et que dans le reste de la MRC du Granit (8 %).

Lire les résultats de l'étude sur : www.inspq.qc.ca (3)

ÉTUDE SUR LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES, SOCIAUX, ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES À LAC-MÉGANTIC (1) une année de 2014-2015

C'est un avant-goût de ce qui va arriver une fois le projet approuvé. Les engagements vont le transformer en cauchemars. Où le citoyen pourra-t-il se s'adresser ? Parcours du combattant garanti ! Visiter <https://otc-cta.gc.ca/fra/consultation/consultation-sur-la-voie-de-contournement-lac-megantic#projet-information-section-7-et-8>.

AGIR parce que le déplacement des activités de triage dans le parc industriel sera une valeur ajoutée

Le 31 janvier 2019, une mobilisation s'est concrétisée autour du projet de centralisation de 100 % des activités de triage dans le parc industriel. Les trois municipalités, la MRC du Granit

La centralisation des activités de triages dans le parc industriel n'est nullement dépendant du projet de VC

Le projet a fait l'unanimité et voici pourquoi :

AVANTAGES SUR LE PLAN DE LA SÉCURITÉ

La centralisation des activités de triages dans le parc industriel n'est nullement dépendant du

AVANTAGES ÉCONOMIQUES, OPÉRATIONNELS ET ENVIRONNEMENTAUX

La centralisation des activités de triages dans le parc industriel n'est nullement dépendante du

- (4) Diminution des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre (GES)

AGIR parce que reconnecter le centre-ville libérera son potentiel

Des trois justificatifs initiaux (sécurité, rétablissement, développement), il n'y a que le développement qui pourrait être atteint. Face à une dépense d'un milliard\$ de fonds publics qui vont bénéficier principalement au secteur privé, un développement différent mais réel est possible sans compromettre l'eau potable, l'environnement sous de faux prétexte de sécurité et

BON À SAVOIR

En 2025, Transports Canada a mis en place deux comités afin d'améliorer ses communications avec le milieu. Ces comités se rencontreront environ une fois par mois, selon les besoins.

Le comité de concertation rassemble les maires et les directions générales des trois municipalités touchées afin d'échanger sur l'avancement du projet et les enjeux du processus élargir de concertation.

Le comité de bon voisinage est formé de partenaires locaux peuvent contribuer de manière constructive au projet, tels que la Chambre de commerce et d'industrie Région de Mégantic, l'IRA, la MRC du Granit, la Société du Québec, le CUSSE de l'Estrie, le CUSSE de la Montérégie, le CUSSE de la Gaspésie et le ministère des Transports du Québec. Ces organisations reçoivent les mises à jour et peuvent formuler des commentaires en fonction de leur expertise terrain. (2)

En résumé, pourquoi la voie de contournement?

Pour favoriser le rétablissement de la population, (2) pour soutenir la vitalité économique de notre région et pour permettre une complète reconstruction.

Une position basée sur les faits, la science et l'intérêt collectif.

- (1) Une sélection de faits et en absence de démonstration d'acceptabilité sociale, contre la volonté populaire
- (2) Ce qui est bon à savoir, c'est que malgré tous ces comités et belles promesses, le citoyen se sent exclus des décisions et laissé à lui-même et la désinformation.
- (3) Le rétablissement social grâce à la VC est remis en question par la Santé publique (INSPQ, 2025)
- (4) Cette même étude conclut également que le déplacement du problème n'est une stratégie efficace traumatismes et que le manque de transparence et de confiance envers les autorités sont des facteurs aggravants pour les citoyens déchirés et impuissants.

(4) Fait ou affirmation ? environnemental au désastre

Associer un gain écologique de la VC



ANNEXE B
CRITÈRES DE L'OTC

Critères de l'Office des transports du Canada (OTC) Construction d'une voie ferrée

Source : Guides et publications officielles de l'Office des transports du Canada (OTC / Canadian Transportation Agency – CTA). Ce document résume les critères utilisés par l'OTC pour évaluer les demandes d'autorisation de construction d'une ligne de chemin de fer par des compagnies ferroviaires de compétence fédérale, avec références exactes aux textes et guides officiels.

1. Base légale

En vertu de la Loi sur les transports au Canada, article 98 : « A federally regulated railway company must obtain the approval of the Canadian Transportation Agency before constructing a new railway line. » (Source : Canada Transportation Act, RSC 1996, c. 10, art. 98, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10/page-13.html#h-33>)

2. Compagnies visées (compétence fédérale)

Compagnies exploitant une ligne interprovinciale ou internationale (CTA Guide, 2025, p. 3); Compagnies opérant dans les territoires (Yukon, T.N.-O., Nunavut) (CTA Guide, 2025, p. 3);

Compagnies contrôlées, louées ou exploitées par une compagnie ferroviaire fédérale (CTA Guide, 2025, p. 3);

Compagnies déclarées par le Parlement comme étant à l'avantage général du Canada (Canada Transportation Act, art. 5);

Lignes faisant partie intégrante d'un chemin de fer fédéral existant (CTA Guide, 2025, p. 3).

3. Situations où l'autorisation n'est pas requise

Construction dans l'emprise d'une voie ferrée existante (CTA Guide, 2025, p. 5);

Nouvelle voie située à moins de 100 m de l'axe d'une voie existante sur une longueur maximale de 3 km (CTA Guide, 2025, p. 5);

Construction par une autorité portuaire sur ses propres terres (Canada Marine Act, S.C. 1998, c. 10, art. 46);

4. Critères d'évaluation principaux de l'OTC

a) Localisation raisonnable de la ligne proposée

Justification technique et opérationnelle du tracé (CTA Guide, 2025, p. 6);
Lien entre l'emplacement et les besoins du service ferroviaire (CTA Guide, 2025, p. 6); Analyse des solutions de rechange et raisons du choix du tracé (CTA Guide, 2025, p. 6).

Impacts sur les propriétaires fonciers et l'utilisation du territoire (CTA Guide, 2025, p. 7); Bruit, vibrations, sécurité et circulation (CTA Guide, 2025, p. 7);
Accès aux propriétés, routes et services d'urgence (CTA Guide, 2025, p. 7);
Environnement et zones sensibles (CTA Guide, 2025, p. 7);

Préoccupations des municipalités et des communautés autochtones (CTA Guide, 2025, p. 7).

5. Autres exigences

Détention d'un certificat d'aptitude (assurance responsabilité requise) (CTA Guide, 2025, p. 4);

Consultations documentées avec les parties prenantes locales et autochtones (CTA Guide, 2025, p. 7);

Mesures d'atténuation proposées pour réduire les impacts négatifs (CTA Guide, 2025, p. 7).

1. Canada Transportation Act, RSC 1996, c. 10 : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10/>

2. Guide de l'OTC/CTA sur la procédure de demande d'autorisation de construction de ligne de chemin de fer, 2025 : <https://otc-cta.gc.ca/eng/proposed-guide-applying-approval-construct-a-railway-line-federally-regulated-railway-companies>

3. Canada Marine Act, S.C. 1998, c. 10 : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-7.5/>

ANNEXE C*

4 publications de VLM parues entre le 9 et le 30 janvier 2026
commentées par le citoyen

* Aussi par courriel séparé

ANNEXE D*

Pétition pour un référendum

Signatures papiers : 134**

Signatures électroniques : 207

Total : 341

* Voir courriel séparé avec les signatures

** 60 signatures papiers n'ont pu être récupérées à temps *(vacances à l'extérieur du pays) pour être produites ici. Elles seront produites dès que récupérées.

ANNEXE D

Pétition pour un référendum

Signatures papiers : 134*

Signatures électroniques : 207

Total : 341

* 60 signatures papiers n'ont pu être récupérées à temps

* vacances à l'extérieur du pays) pour être produites ici. Elles seront produites dès que récupérées.



Ville de Lac-Mégantic	
Rapport d'analyse de vulnérabilité : installation de production d'eau potable n° X0008081	
Plan de localisation du secteur à l'étude	
LÉGENDE	
Secteur à l'étude Municipalité	
Nom du fichier : 03-5585-4312_fig01_Lac_mégantic Fond cartographique : Google satellite Projection : NAD83(CRS) UTM19	
Échelle : 1 : 30 000	Date : 2021-10-26
Figure : B-1	Dossier : 03-5585-4312
Approuvé par : Jean-Philippe Tremblay, géo., hydrogéologue	
Préparé par : Wesley Campbell, G.T. M. Sc. A.	
Dessiné par : Patrick Napier, technicien en géomatique	
2425, avenue Watt, bureau 210 Québec (Québec) G1P 3K2 Téléphone : 418 657-7999 Sans frais : 1 877 657-7999 Télécopieur : 418 657-5999	

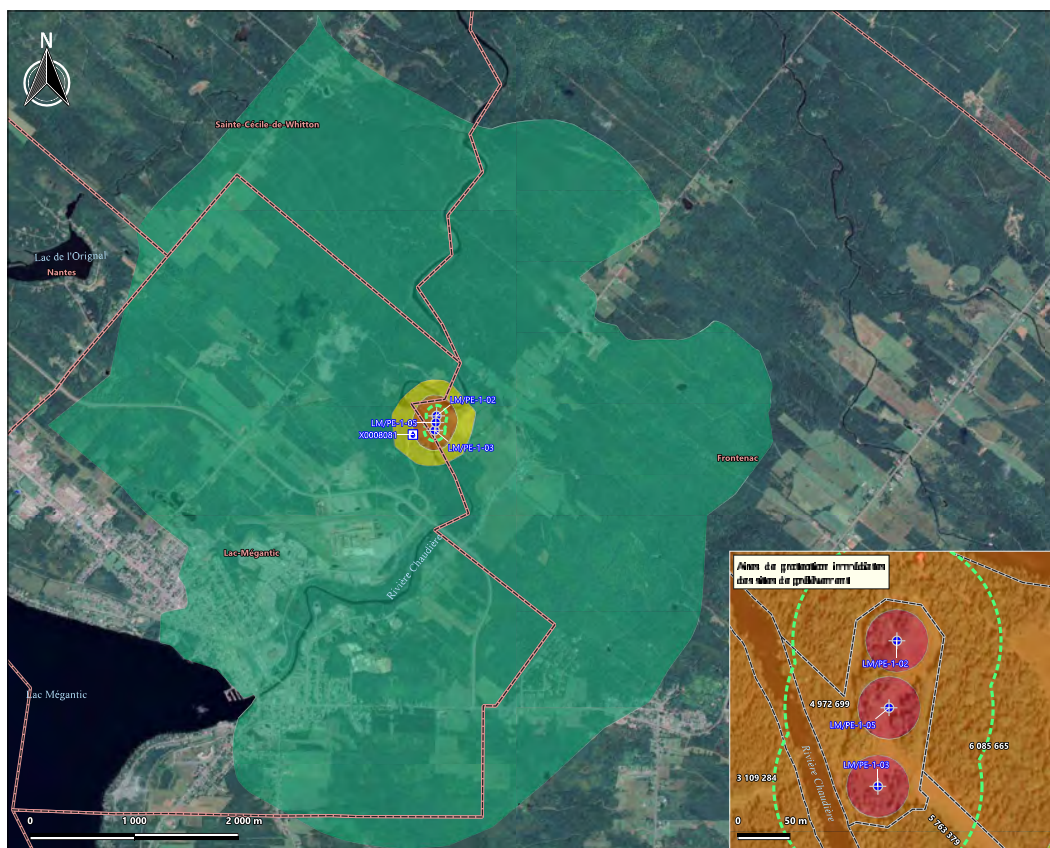


Ville de Lac-Mégantic	
Rapport d'analyse de vulnérabilité : installation de production d'eau potable n° X0008081	
Plan de localisation des sites de prélèvement	
LÉGENDE	
Site de prélèvement Installation de production	
Nom du fichier : 03-5585-4312_fig02_Lac_mégantic Fond cartographique : Carte topographique 8070 Projection : NAD83(CRS) UTM19	
Échelle : 1 : 20 000	Date : 2021-10-26
Figure : B-2	Dossier : 03-5585-4312
Approuvé par : Jean-Philippe Tremblay, géo., hydrogéologue	
Préparé par : Wesley Campbell, G.T. M. Sc. A.	
Dessiné par : Patrick Napier, technicien en géomatique	
2425, avenue Watt, bureau 210 Québec (Québec) G1P 3K2 Téléphone : 418 657-7999 Sans frais : 1 877 657-7999 Télécopieur : 418 657-5999	



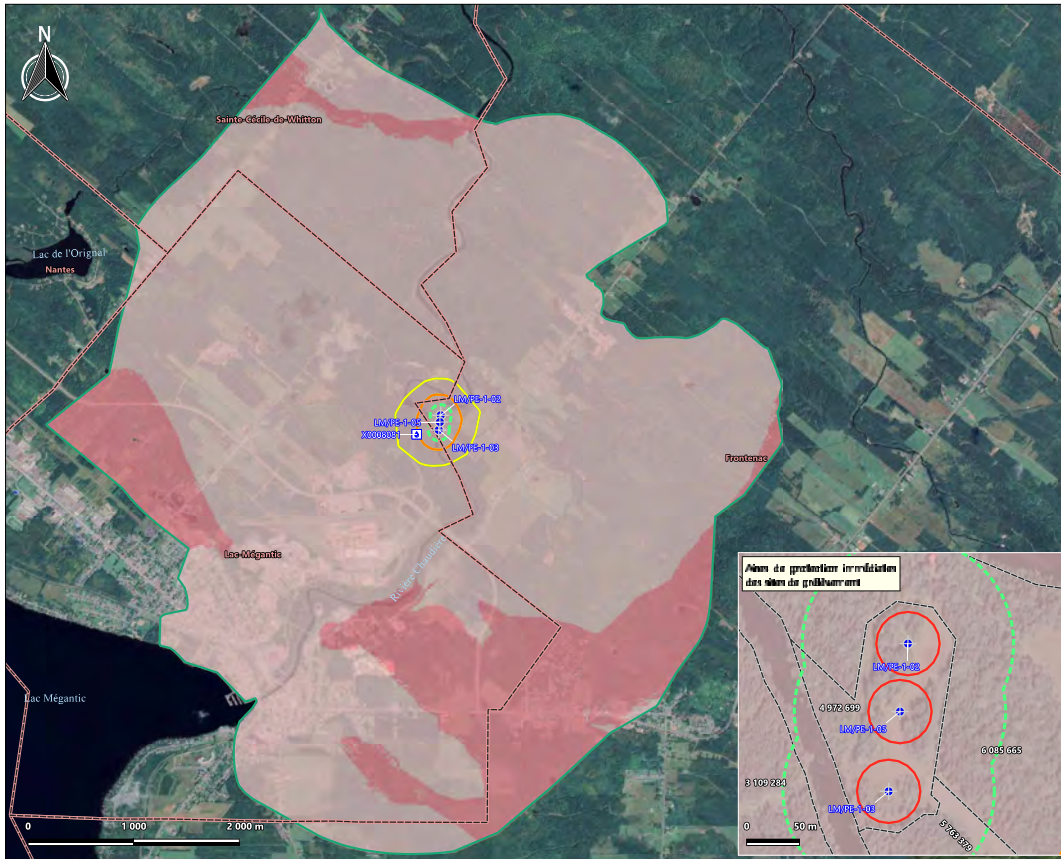
Ville de Lac-Mégantic	
Rapport d'analyse de vulnérabilité : installation de production d'eau potable n° X0008081	
Photo aérienne de l'installation de production et des sites de prélèvement	
LÉGENDE	
	Site de prélèvement
	Installation de production
	Courbe de niveau (10 m)
	Réseau routier
	Cours d'eau
	Étendue d'eau
	Cadastre
Nom du fichier : 03-5585-4312_fig03_site_prlev Fond cartographique : Google satellite Projection : NAD83(CRS) UTM19	

Échelle : 1 : 3 000	Date : 2021-10-26
Figure : B-3	Dossier : 03-5585-4312
Approuvé par : Jean-Philippe Tremblay, géo., hydrogéologue	
Préparé par : Wesley Campbell, G.T., M. Sc. A.	
Dessiné par : Patrick Napier, technicien en géomatique	
	2425, avenue Watt, bureau 210 Québec (Québec) G1P 3X2 Téléphone : 418 657-7999 Sans frais : 1 877 657-7999 Télécopieur : 418 657-5999

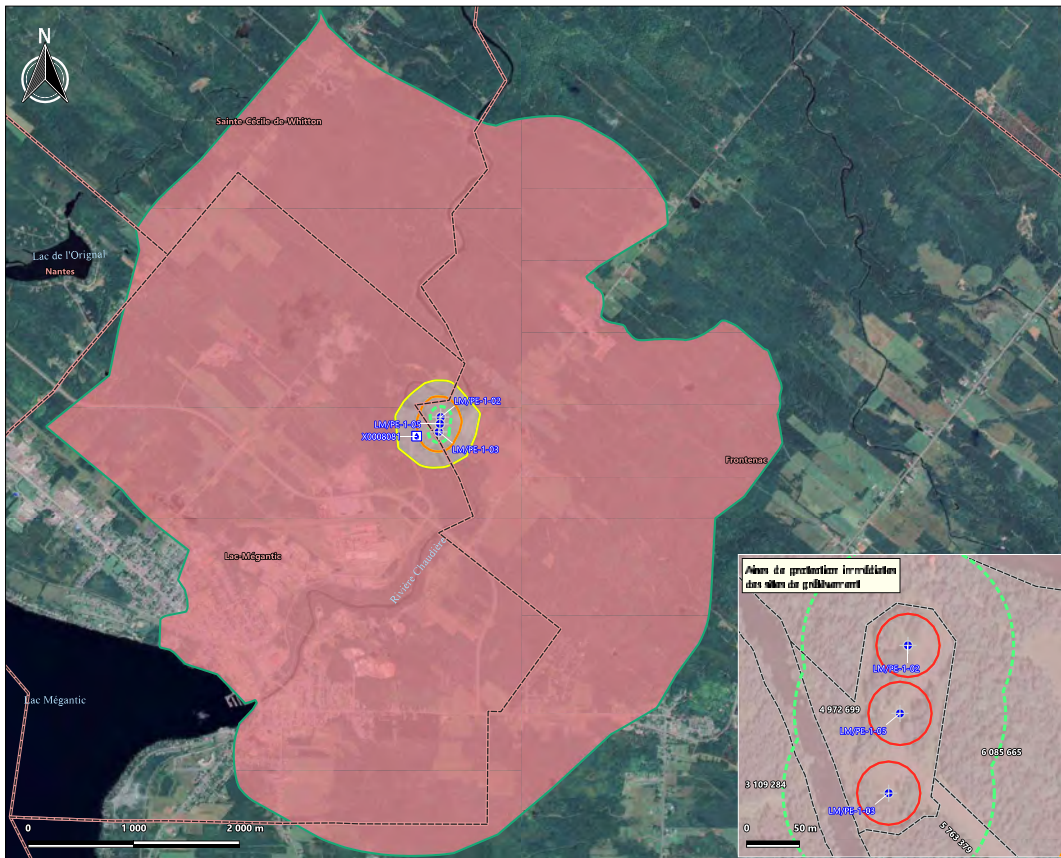


Ville de Lac-Mégantic	
Rapport d'analyse de vulnérabilité : installation de production d'eau potable n° X0008081	
Plan de localisation des aires de protection	
LÉGENDE	
	Site de prélèvement
	Installation de production
	Municipalité
	Cadastre
	Aire de restriction d'épandage de pesticides (100 m)
Aire de protection :	
	Immédiate (30 m)
	Intermédiaire bactériologique (200 jours)
	Intermédiaire virologique (500 jours)
	Éloignée
Nom du fichier : 03-5585-4312_fig04_aires_prot Fond cartographique : Google satellite Projection : NAD83(CRS) UTM19	

Échelle : 1 : 30 000 / 1 : 3 000	Date : 2021-10-26
Figure : B-4	Dossier : 03-5585-4312
Approuvé par : Jean-Philippe Tremblay, géo., hydrogéologue	
Préparé par : Wesley Campbell, G.T., M. Sc. A.	
Dessiné par : Patrick Napier, technicien en géomatique	
	2425, avenue Watt, bureau 210 Québec (Québec) G1P 3X2 Téléphone : 418 657-7999 Sans frais : 1 877 657-7999 Télécopieur : 418 657-5999



Ville de Lac-Mégantic	
Rapport d'analyse de vulnérabilité : installation de production d'eau potable n° X0008081	
Distribution de l'indice DRASTIC à l'intérieur des aires de protection	
LÉGENDE	
	Site de prélèvement
	Installation de production
	Municipalité
	Cadastré
	Aire de restriction d'épandage de pesticides (100 m)
Indice DRASTIC :	
	Faible : [23 à 100]
	Moyen : [100 à 180]
Aire de protection :	
	Immédiate (30 m)
	Intermédiaire bactériologique (200 jours)
	Intermédiaire virologique (500 jours)
	Éloignée
<small>Nom du fichier : 03-5585-4312_figB5_indiceDRASTIC Fond cartographique : Google satellite Projection : NAD83(CRS) UTM13</small>	
Échelle : 1 : 30 000 / 1 : 3 000	Date : 2021-10-26
Figure : B-5	Dossier : 03-5585-4312
Approuvé par : Jean-Philippe Tremblay, géo., hydrogéologue	
Préparé par : Wesley Campbell, GT, M. Sc. A.	
Dessiné par : Patrick Napier, technicien en géomatique	
	<small>2425, avenue Watt, bureau 210 Québec (Québec) G1P 3X2 Téléphone : 418 657-7999 Sans frais : 1 877 657-7999 Télécopieur : 418 657-9999</small>



Ville de Lac-Mégantic	
Rapport d'analyse de vulnérabilité : installation de production d'eau potable n° X0008081	
Vulnérabilité à l'intérieur des aires de protection	
LÉGENDE	
	Site de prélèvement
	Installation de production
	Municipalité
	Cadastré
	Aire de restriction d'épandage de pesticides (100 m)
Vulnérabilité :	
	Vulnérabilité faible
	Vulnérabilité moyenne
Aire de protection :	
	Immédiate (30 m)
	Intermédiaire bactériologique (200 jours)
	Intermédiaire virologique (500 jours)
	Éloignée
<small>Nom du fichier : 03-5585-4312_figB6_vulnérabilité Fond cartographique : Google satellite Projection : NAD83(CRS) UTM13</small>	
Échelle : 1 : 30 000 / 1 : 3 000	Date : 2021-10-26
Figure : B-6	Dossier : 03-5585-4312
Approuvé par : Jean-Philippe Tremblay, géo., hydrogéologue	
Préparé par : Wesley Campbell, GT, M. Sc. A.	
Dessiné par : Patrick Napier, technicien en géomatique	
	<small>2425, avenue Watt, bureau 210 Québec (Québec) G1P 3X2 Téléphone : 418 657-7999 Sans frais : 1 877 657-7999 Télécopieur : 418 657-9999</small>

ANNEXE D

Figures des aires de protection de l'étude LNA vulnérabilité des puits
d'eau potable de VLM*

* Le rapport est disponible en pièce jointe

