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: Frontenac Municipalité

Date: 2025-11-20

Bonjour à vous,

En pièce jointe, vous trouverez le mémoire que la Municipalité de Frontenac souhaite déposer dans le cadre de la consultation de l’OTC sur la demande d’autorisation de construction pour la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic.

Je vous remercie et je vous souhaite une excellente journée.

Attachement Nº1

MÉMOIRE DE LA MUNICIPALITÉ DE FRONTENAC

Projet de voie de contournement ferroviaire de

Lac- Mégantic

Dépôt à l'Office des transports du Canada (OTC) dans le cadre de la demande d'approbation du tracé de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Jean-Sébastien Roy
Directeur général et greffier-trésorier

Municipalité de Frontenac
2430, rue Saint-Jean
Frontenac, Québec
G6B 2S1
dg@municipalitefrontenac.qc.ca
819-583-3295 poste 105

20 novembre 2025

1. Sommaire exécutif

Le présent mémoire expose de manière détaillée les préoccupations de la Municipalité de Frontenac concernant le tracé actuel proposé de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic et présente une alternative plus responsable, la demi-voie, susceptible de réduire significativement les impacts environnementaux et hydriques. Le tracé actuel proposé traverse plusieurs zones sensibles du territoire, incluant des terres agricoles, des zones résidentielles et des milieux naturels. Les travaux d'aménagement, comprenant le dynamitage, le remblai et la construction d'ouvrages de franchissement, touchent directement des zones de recharge des nappes phréatiques et des milieux humides stratégiques, essentiels à la qualité et à la disponibilité de l'eau potable.

Ces interventions présentent un risque élevé de contamination chimique ou biologique en cas d'accident ferroviaire, de fuite ou de perturbation des sols. La fragmentation et la perturbation des habitats accentuent également les risques d'érosion et la sédimentation dans les cours d'eau, compromettant la biodiversité locale. La demi-voie constitue une alternative pragmatique, contournant les zones sensibles et réduisant de manière importante les impacts environnementaux et hydriques tout en maintenant la sécurité ferroviaire.

Le mémoire recommande que l'OTC rejette le tracé actuel proposé, commande une étude comparative complète incluant la demi-voie et adopte un processus décisionnel transparent et collaboratif.

2. Introduction générale

L'objectif de ce mémoire est d'énumérer les préoccupations de la Municipalité de Frontenac concernant le tracé proposé de la voie de contournement ferroviaire et de suggérer une alternative responsable qui préserve la qualité de vie et la sécurité environnementale et hydrique de la communauté. La municipalité agit en tant que protecteur du territoire et de la santé publique, veillant à ce que les décisions prises par l'OTC tiennent compte des risques pour l'eau potable, les milieux humides et la biodiversité. Le dépôt s'inscrit dans le cadre de la compétence de l'OTC et des articles pertinents de la Loi sur les transports au Canada, garantissant ainsi que toutes les préoccupations identifiées sont portées à la connaissance des autorités décisionnelles.

3. Historique du projet de voie de contournement

Le projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic est né à la suite de la tragédie de 2013, qui a mis en évidence l'urgence d'améliorer la sécurité des transports de matières dangereuses. Dès lors, le gouvernement fédéral s'est engagé à sécuriser le réseau, notamment par la planification d'une voie de contournement visant à réduire l'exposition des zones habitées. Les premières étapes du projet ont consisté en des études préliminaires, visant à identifier des tracés alternatifs répondant aux exigences de sécurité et de faisabilité technique. Bien que ces études aient pris en compte la sécurité ferroviaire, elles ont accordé une attention insuffisante à certaines zones sensibles du territoire de Frontenac, notamment les nappes phréatiques et les milieux humides essentiels à la protection de l'eau potable. Depuis 2018, la Municipalité de Frontenac a activement participé aux consultations, formulé des recommandations et transmis des observations officielles. Cette participation a permis de documenter de manière précise les risques hydriques et environnementaux.

4. Description du tracé actuel proposé par le CPKC / Transports Canada

Le nouveau tracé, d'une longueur d'environ 12,5 kilomètres, traverse les municipalités de Nantes, de Frontenac et de la Ville de Lac-Mégantic. Il débute du côté de Nantes près de la station d'essence Ultramar. À partir de là, la voie longe puis traverse la route 161. Le tracé continue en passant près du 10e Rang et de la rue Pie-XI, où est prévu un tunnel piétonnier. Ensuite, il traverse le parc industriel de Lac-Mégantic où seront aménagées deux voies de triage afin de relocaliser les activités ferroviaires de Nantes et de Frontenac. Après le parc industriel, c'est à partir de cet endroit que les nombreux impacts environnementaux débutent et sont très critiques. Le tracé passe sur un pont ferroviaire qui franchira la rivière Chaudière, la rue Villeneuve et la rue Wolfe, puis il longe la Route 161 vers le croisement de la Route 204. À ce croisement, une tranchée de 100 pieds de profond par 200 pieds de largeur sera creusée, donc trois excavations auront lieu sous le niveau de la nappe phréatique.

Ce tronçon a été conçu principalement pour répondre aux objectifs de sécurité ferroviaire et de continuité du transport des matières dangereuses, mais il présente plusieurs enjeux environnementaux et hydriques majeurs qui n'ont pas été pleinement considérés dans le processus décisionnel.

En termes de caractéristiques techniques, le tracé présente des sections avec des pentes importantes, nécessitant des ouvrages d'ingénierie complexes pour maintenir la sécurité ferroviaire. Un pont doit être construit pour traverser la rivière Chaudière ce qui accentue les perturbations sur le sol et augmente le potentiel d'impacts hydriques dans celle-ci qui est déjà sensible depuis la tragédie. Les analyses cartographiques et topographiques montrent que le tracé suit un parcours où les zones sensibles, incluant les cours d'eau et les puits, sont très rapprochées, accentuant le risque pour les

ressources en eau et les milieux naturels.

La Municipalité de Frontenac tient à rappeler que le Gouvernement du Québec, par l'arrêt ministériel A.M. 2006-040 édicté le 17 octobre 2006, a formellement soustrait un terrain à la recherche, à la désignation et à l'exploitation minières en raison de son rôle crucial dans l'alimentation de la prise d'eau potable de la Ville de Lac-Mégantic. Cet acte réglementaire reconnaissait explicitement que ce territoire est d'intérêt public en matière de captage d'eau potable, ce qui impliquait une approche de préservation des ressources hydriques souterraines dans cette zone.

Or, le tracé retenu pour le projet de voie de contournement ferroviaire prévoit des travaux d'envergure (excavation profonde, remblaiement, intervention lourde dans les sols et le relief) dans le même secteur, ou à proximité immédiate de celui-ci. Cela pose une contradiction manifeste : d'un côté, le Gouvernement du Québec impose des contraintes minières dans une zone pour protéger l'eau potable ; de l'autre, il approuve un projet de grande infrastructure susceptible d'affecter profondément les eaux souterraines, la recharge de la nappe phréatique et la stabilité hydrogéologique du territoire.

Cette situation soulève de sérieuses interrogations sur la cohérence de l'action publique : comment justifier que des forages, des recherches ou des exploitations minières soient interdits pour préserver la ressource en eau, alors qu'on accepte simultanément des travaux d'excavation beaucoup plus profonds qui offrent un risque potentiellement plus élevé de perturber cette même ressource? En autorisant l'excavation à grande échelle sans garantie claire de protection hydrogéologique, on remet en question l'esprit et la lettre de l'arrêt ministériel A.M. 2006-040.

La municipalité estime que le respect de la ressource en eau potable, enjeu de santé publique fondamental, doit primer dans toute décision d'aménagement. Dès lors, l'application de l'arrêt ministériel ne peut se limiter à une opposition à l'exploitation minière, mais aussi à des travaux plus invasifs soient autorisés. Cette incohérence nuit à la crédibilité des mesures de protection instaurées et fragilise la confiance de la population dans la gestion des ressources hydriques.

En résumé, le tracé actuel proposé, bien qu'efficace sur le plan ferroviaire, présente des impacts environnementaux et hydriques importants qui n'ont pas été pleinement

évalués dans les études initiales. Ces impacts justifient un réexamen approfondi et la considération d'alternatives, notamment la demi-voie qui a déjà été dessinée, mais complètement écartée du projet sans raison vraiment valable et surtout connue du public. La demi-voie permettrait de contourner les zones sensibles tout en respectant les objectifs de sécurité et de continuité ferroviaires.

5. Impacts négatifs identifiés du tracé actuel proposé

Le tracé actuel proposé de la voie de contournement ferroviaire présente des impacts significatifs et multidimensionnels sur le territoire de Frontenac, notamment sur les milieux naturels, la ressource en eau potable, les terres agricoles et le cadre de vie des citoyens. Ces impacts sont analysés ci-dessous.

5.1 Impacts environnementaux

L'aménagement du tracé entraînera la destruction et la fragmentation de milieux humides essentiels, qui jouent un rôle clé dans la filtration des eaux de surface, la recharge des nappes phréatiques et la régulation du cycle hydrique. La perturbation de ces milieux peut entraîner une augmentation de la turbidité, une perte de capacité de rétention des crues et un accroissement de la sédimentation dans les cours d'eau.

Par exemple, un milieu humide se trouve en hauteur près de la rue La Fontaine et il sera complètement détruit. Ce milieu joue actuellement un rôle écologique et hydrologique essentiel : il agit comme une zone tampon naturelle qui retient et régule l'eau de pluie et de ruissellement. En période de précipitations importantes, il ralentit l'écoulement de l'eau, favorise son infiltration dans le sol et réduit ainsi la charge hydraulique sur les ponceaux, fossés et réseaux de drainage situés en aval. Ce milieu humide était présent en août 2022 lors d'une grosse période de pluie et malgré la présence du milieu humide, la Municipalité de Frontenac a subi de nombreux dégâts importants sur ses chemins (3e Rang, Route du 3e Rang et rue La Fontaine). Les travaux pour réparer les dégâts ont coûté plus de 500 000 $ et nous avons obtenu seulement 40% de compensation du gouvernement.

La Municipalité de Frontenac a une grande crainte en lien avec la destruction de ce milieu humide pour le futur avec les nombreux changements climatiques que nous avons. La disparition de ce milieu humide entraînera une perte de capacité de rétention de l'eau sur le territoire. Concrètement, cela risque de provoquer une augmentation du débit et du volume d'eau qui se dirigera vers les infrastructures municipales, notamment les ponceaux et les routes, qui devront alors absorber des volumes supérieurs à leur capacité actuelle. Cette situation pourrait accentuer l'érosion des fossés, provoquer un

affaissement sous les chaussées et augmenter les risques de surcharge et d'inondation des secteurs résidentiels situés à proximité.

De plus, en l'absence de cette zone d'amortissement naturelle, la réaction du bassin versant aux épisodes de pluie intense deviendra plus brusque : les pointes de débit se produiront plus rapidement après les précipitations, ce qui accroît la vulnérabilité des infrastructures existantes et la fréquence potentielle des dommages. La Municipalité de Frontenac a fait parvenir ses préoccupations dans le cadre de la dernière consultation publique du projet et la municipalité a reçu une réponse en date du 25 août 2025. Dans cette réponse, Transports Canada indique qu'aucune compensation n'est prévue pour les infrastructures municipales, notamment les ponceaux, fossés et autres ouvrages de drainage. Il justifie cette position en affirmant que la future voie de contournement sera munie de ses propres structures de drainage, conçues pour éviter toute surcharge sur les réseaux existants. Il se limite toutefois à mentionner qu'il « prend note des préoccupations» exprimées par la Municipalité, sans s'engager à offrir un soutien financier ou technique en cas de dommages.

La municipalité considère que cette réponse est insatisfaisante et préoccupante, compte tenu des risques réels associés à la modification du régime hydrologique local, à l'imperméabilisation des sols et aux travaux de remblai et de déblai prévus à proximité de ses infrastructures. Si des défaillances de drainage ou des affaissements surviennent à la suite du projet, les coûts de réparation et d'entretien incomberaient alors directement à la municipalité et à ses contribuables, sans garantie d'indemnisation.

Transports Canada mentionne également la mise en place d'un programme de suivi environnemental des eaux de surface et souterraines sur une période pouvant aller jusqu'à dix ans. Bien que la municipalité reconnaisse la pertinence d'un tel suivi, elle note que ces mesures sont d'ordre observationnel uniquement, et qu'elles ne prévoient aucun mécanisme concret de compensation en cas d'impact négatif sur les infrastructures municipales.

En conséquence, la Municipalité de Frontenac estime que le refus de Transports Canada de s'engager à compenser les dommages potentiels constitue une lacune majeure du projet, en contradiction avec les principes de responsabilité partagée et de prévention des impacts qui devraient guider la réalisation d'un projet d'envergure fédérale.

Le Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) de la MRC du Granit identifie l'ensemble des milieux humides considérés comme essentiels à la conservation.

Dans le cas du projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, le Gouvernement du Québec a demandé d'enlever les milieux humides du projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic ce qui représente 35 hectares. C'est ce nombre que Transports Canada utilise pour mentionner le nombre d'hectares affectés par le projet.

Cependant, cette estimation ne reflète pas la totalité des impacts hydrologiques et écologiques. Il est clair que des milieux humides situés en dehors de l'emprise de la voie soient directement et indirectement touchés par la modification du relief, les travaux de déblai et de remblai, l'imperméabilisation des sols et les perturbations du drainage naturel. Ces impacts se traduiront par une perte de rétention d'eau, une altération des habitats fauniques et des perturbations des fonctions hydrologiques, ce qui augmente de facto la superficie réelle de milieux humides affectés au-delà des 35 hectares initialement mentionnés.

Ainsi, le projet entraîne des impacts indirects significatifs sur l'intégrité écologique des milieux humides avoisinants. Ces impacts doivent être pris en compte dans l'évaluation du tracé du projet, car d'autres alternatives seraient moins dommageables pour l'environnement et pour la sécurité de tous.

Le déboisement et le remblai massifs augmentent également les risques d'érosion et de glissement de terrain, notamment sur les pentes instables identifiées dans la zone de projet. Les sols perturbés peuvent contribuer à un transport accru de sédiments et de contaminants vers les cours d'eau, affectant la qualité de l'eau et l'écosystème aquatique.

5.2 Risques pour l'eau potable, les puits privés et les nappes phréatiques

Les enjeux liés à l'eau potable sont très critiques. Le tracé traverse des zones de recharge des nappes phréatiques, essentielles à la sécurité de l'approvisionnement en eau municipale de la Ville de Lac-Mégantic et des puits privés. Les travaux de dynamitage, d'excavation et de remblai dans ces zones sensibles peuvent modifier le flux naturel des eaux souterraines, compromettre la capacité d'infiltration et favoriser l'entrée de contaminants dans les aquifères.

Les risques incluent :

- Contamination chimique : hydrocarbures, métaux lourds et autres substances provenant du matériel ferroviaire ou d'éventuels déversements accidentels.

- Contamination biologique : perturbation des sols et des eaux de surface pouvant favoriser le développement de pathogènes dans les puits privés.

- Modification du drainage naturel : la construction d'emprises, de remblais et de voies d'accès modifie le ruissellement, ce qui peut provoquer des accumulations ou des pertes d'eau dans certaines zones.

- Vulnérabilité accrue lors d'accidents ferroviaires : en cas de déraillement ou de fuite de matières dangereuses, les nappes phréatiques et les puits voisins pourraient être directement affectés.

Les conséquences potentielles sont graves : altération de la portabilité de l'eau, nécessité de traitements supplémentaires coûteux, risques pour la santé des citoyens et pour l'activité agricole qui dépend de cette ressource.

Il est hautement contradictoire que le tracé retenu pour la voie de contournement ferroviaire traverse des zones reconnues pour leur vulnérabilité hydrogéologique, alors même que le Québec fait face à un enjeu provincial majeur concernant la disponibilité et la protection de l'eau potable. Plusieurs municipalités et citoyens, y compris dans la région, connaissent actuellement des situations de pénurie d'eau, de nappes phréatiques affaiblies et de sources contaminées, ce qui démontre la fragilité de cette ressource.

Dans ce contexte, autoriser un projet d'une telle ampleur, impliquant des travaux d'excavation profonds, la modification du relief naturel et la proximité directe de la nappe phréatique, soulève de sérieuses inquiétudes. Les risques de contamination, de perturbation des écoulements souterrains et d'altération de la recharge naturelle des eaux sont bien réels et devraient être considérés comme incompatibles avec les objectifs de protection des ressources en eau que le Gouvernement du Québec lui-même promeut.

L'eau potable constitue un besoin essentiel et un enjeu de santé publique fondamental. Il incombe donc au gouvernement de préserver cette richesse collective en appliquant de manière cohérente les principes de développement durable et de précaution. Le choix d'un tracé comportant de tels risques pour la ressource en eau va à l'encontre de ces principes et mine la crédibilité des engagements provinciaux et fédéraux en matière de protection de l'environnement et de sécurité publique.

En somme, le tracé actuel proposé, bien qu'il vise à réduire les risques ferroviaires dans le centre-ville, en crée de nouveaux d'ordre environnemental et sanitaire. Il est impératif que le gouvernement réévalue la pertinence de ce choix à la lumière de la situation hydrique actuelle au Québec et de son rôle premier : assurer la sécurité, la santé et la pérennité des ressources naturelles au bénéfice de la population.

6. Analyse de conformité et lacunes du processus d'évaluation

L'examen du processus d'évaluation réalisé pour le tracé actuel proposé met en évidence plusieurs insuffisances significatives, qui soulignent l'importance d'un réexamen rigoureux par l'OTC. Tout d'abord, les études déposées présentent des manquements aux exigences de la Loi sur l'évaluation d'impact et aux politiques fédérales de protection de l'eau et des milieux humides. Les zones sensibles, en particulier les milieux humides et les zones de recharge des nappes phréatiques, n'ont pas été cartographiées de manière exhaustive, ce qui limite la compréhension des risques réels pour l'eau potable et les écosystèmes aquatiques. De plus, l'évaluation environnementale réalisée s'est concentrée principalement sur la faisabilité technique et la sécurité ferroviaire, sous-estimant l'importance des impacts sur la biodiversité, la qualité de l'eau et la résilience écologique du territoire. Les travaux de dynamitage, de remblai et d'excavation dans les zones de recharge n'ont pas été analysés avec la rigueur nécessaire pour anticiper le potentiel de contamination des puits privés et de la prise d'eau municipale.

Par ailleurs, le processus de consultation s'est avéré insuffisant. La municipalité et les citoyens, notamment les propriétaires de puits privés, n'ont pas été pleinement impliqués dans l'évaluation, et leurs préoccupations concernant l'eau potable, les milieux humides et la sécurité des terres agricoles n'ont pas été intégrées de manière adéquate dans les études. Cette absence d'une démarche participative complète a entraîné l'omission de recommandations importantes formulées par des experts locaux, compromettant la légitimité et la pertinence des conclusions présentées.

En outre, le choix du tracé actuel proposé souffre d'un manque de transparence. Les justifications fournies dans les rapports techniques demeurent insuffisamment documentées et ne permettent pas une compréhension claire des critères ayant conduit à ce choix. Les alternatives, notamment la demi-voie, n'ont pas été comparées de manière systématique en terme d'impacts environnementaux, hydriques et socio-économiques. Cette opacité limite la possibilité pour l'OTC, la municipalité et la population de vérifier l'intégralité du processus décisionnel et de s'assurer qu'il repose sur une analyse complète et objective.

Les conséquences de ces lacunes sont importantes. Elles peuvent conduire à des décisions qui ne tiennent pas compte des zones de recharge des nappes et des milieux humides sensibles et accroissent le risque de dégradation irréversible de l'eau potable et des écosystèmes locaux. De plus, ce manque de transparence et de consultation nuit à la confiance du public dans le processus décisionnel et dans la capacité de l'OTC à protéger la santé et le territoire.

Afin de corriger ces insuffisances, la municipalité recommande une réévaluation indépendante et complète du tracé, intégrant toutes les zones sensibles et les données disponibles sur l'eau potable et les milieux humides. Il est également essentiel de mener une consultation étendue auprès de la municipalité, des propriétaires de puits et des citoyens, afin d'intégrer pleinement leurs observations et leur expertise locale. Enfin, une documentation complète et transparente des critères de décision et des comparaisons entre le tracé actuel proposé et l'alternative de la demi-voie est nécessaire pour garantir une prise de décision éclairée, légitime et responsable.

7. Impacts sur notre localité

Dans le cadre de l'analyse du tracé projeté, il est essentiel de rappeler que la Politique nationale des Transports précise les éléments devant être pris en considération par l'Office lorsqu'il évalue l'emplacement d'une infrastructure ferroviaire et les intérêts des localités touchées. Ces intérêts peuvent être pondérés différemment selon plusieurs facteurs, notamment le nombre de personnes, de groupes ou d'associations exprimant des préoccupations similaires, les bénéfices du projet, la gravité des impacts anticipés, la preuve de la probabilité et de l'ampleur de ces impacts, la possibilité de mettre en place des mesures d'atténuation, ainsi que le rôle d'autres instances pouvant contribuer à atténuer ou surveiller ces effets. Appliqués à la situation actuelle, ces principes conduisent la municipalité à conclure que le tracé proposé est inacceptable pour notre localité.

Un nombre important de citoyens et de propriétaires ont exprimé des préoccupations convergentes concernant les effets du tracé sur les milieux naturels et sur la sécurité hydrique du secteur. Parmi les enjeux soulevés, la destruction directe de milieux humides constitue une préoccupation centrale. Ces milieux jouent un rôle essentiel dans la gestion naturelle de l'eau : ils agissent comme éponges hydrologiques permettant de filtrer les eaux, de réguler les débits lors de fortes pluies et d'assurer la stabilité des systèmes hydriques locaux. Leur disparition ou leur altération compromet directement la capacité du territoire à gérer les eaux de surface, augmente les risques d'inondation, et diminue la résilience écologique du milieu. Cette préoccupation est partagée par un large éventail de citoyens, ce qui, selon la Politique nationale des Transports, confirme sa pertinence et son importance dans la pondération des intérêts.

Les impacts potentiels sur la nappe phréatique représentent également une source d'inquiétude majeure. Le tracé proposé traverse ou s'approche dangereusement de zones de recharge de la nappe, augmentant les risques de contamination par ruissellement, poussières, hydrocarbures ou autres produits liés aux activités ferroviaires. Le moindre incident, qu'il s'agisse d'une fuite d'hydrocarbures, d'un déversement accidentel ou d'une infiltration non contrôlée dans le sol, pourrait compromettre de manière durable la qualité de la nappe phréatique, laquelle constitue la principale source d'eau potable pour de nombreuses résidences et installations municipales. Dans un système hydrogéologique sensible où l'eau circule rapidement à travers des sols perméables, les contaminants peuvent se déplacer sur de longues distances et atteindre les puits en peu de temps. Une fois la nappe atteinte, la contamination est extrêmement difficile, voire impossible, à corriger complètement; les impacts deviennent alors permanents à l'échelle d'une génération.

À cela s'ajoute un autre risque majeur, souvent sous-estimé : l'excavation projetée près du niveau de la nappe phréatique elle-même. Des travaux de découpe, de déblai ou de remblai à cette profondeur peuvent modifier l'écoulement naturel de l'eau souterraine, perturber les zones de recharge et réduire directement la quantité d'eau qui alimente la nappe. Une telle perturbation peut entraîner une baisse du niveau piézométrique, diminuer la capacité naturelle de renouvellement de la ressource et, à terme, se traduire par une réduction mesurable du volume d'eau disponible pour les puits privés et municipaux. Ainsi, le risque ne concerne pas uniquement la qualité de l'eau, mais également sa disponibilité, ce qui constitue une menace supplémentaire pour la sécurité hydrique des résidents.

Dans un contexte où la protection de l'eau potable est reconnue comme une priorité nationale et comme un pilier essentiel de la santé publique, il est impératif que toute décision d'aménagement respecte les principes de précaution et de prévention. La probabilité qu'un incident survienne peut être faible, mais l'ampleur des conséquences sur la santé humaine, sur l'approvisionnement en eau et sur la viabilité à long terme du territoire est telle qu'elle ne peut, en aucun cas, être minimisée. Une seule contamination majeure, ou une diminution significative de la recharge de la nappe, pourrait priver une partie de la population d'une eau potable sécuritaire, occasionner des coûts publics considérables, et rendre certaines propriétés inhabitables ou nécessiter la mise en place de systèmes d'approvisionnement alternatifs permanents.

Ainsi, autoriser une infrastructure ferroviaire lourde à proximité immédiate d'une nappe d'alimentation en eau potable constitue un risque disproportionné au regard des responsabilités de l'État en matière de santé publique et de protection des ressources essentielles. La protection d'une source d'eau potable devrait primer systématiquement

sur toute autre considération, particulièrement lorsqu'un tracé alternatif existe et permet d'éliminer ces risques de manière beaucoup plus efficace.

Bien que des mesures d'atténuation puissent parfois être envisagées pour réduire certains impacts, la municipalité ne considère qu'aucune d'elles ne pourrait compenser adéquatement la destruction de milieux humides ou l'exposition accrue de la nappe phréatique aux risques de contamination. Les milieux humides, une fois détruits, sont extrêmement difficiles à restaurer et leur fonction hydrologique ne peut être reproduite artificiellement avec la même efficacité. Quant à la protection de la nappe, les zones sensibles traversées exigeraient des infrastructures lourdes et coûteuses (systèmes de confinement, bassins de rétention, contrôles hydrogéologiques continus) dont l'efficacité reste incertaine et qui ne sauraient éliminer le risque à long terme.

Enfin, bien que d'autres instances gouvernementales puissent jouer un rôle dans la surveillance ou la gestion des impacts environnementaux, leur capacité réelle d'intervention demeure limitée et ne pourrait prévenir les conséquences permanentes liées à un mauvais emplacement. Une fois les milieux humides altérés ou la nappe contaminée, les dommages seraient irréversibles ou extrêmement coûteux à réparer.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, et considérant que l'Office doit tenir compte des intérêts des localités selon sa discrétion, la municipalité conclut que le tracé actuel proposé ne respecte pas les exigences de la Politique nationale des Transports. Les risques élevés pour les milieux humides, pour la gestion de l'eau, pour la nappe phréatique et pour l'approvisionnement en eau potable démontrent que l'emplacement proposé n'est pas approprié. Une solution alternative, mieux adaptée au contexte environnemental sensible du secteur, doit être privilégiée.

8. Évaluation comparative : tracé actuel proposé vs demi-voie

Critères	Tracé actuel proposé	Demi-voie
Impacts sur les milieux humides	Importants	Minimisés
Risques pour l'eau potable	Élevés	Très faibles
Fragmentation des habitats	Forte	Limitée

Impact sur les terres agricoles	Élevé	Réduit
Sécurité ferroviaire	Maintenue	Maintenue
Coûts de mitigation	Élevés	Modérés

L'analyse comparative montre que la demi-voie réduit de manière significative les impacts environnementaux et hydriques tout en préservant la sécurité ferroviaire et en limitant les perturbations socio-économiques en plus de diminuer le coût considérablement de la construction du projet.

9. Recommandations de la Municipalité de Frontenac à l'OTC

À la lumière des analyses détaillées présentées dans ce mémoire, la Municipalité de Frontenac recommande à l'Office des transports du Canada de refuser le tracé proposé en raison des impacts négatifs majeurs qu'il entraînerait sur notre communauté et des risques importants pour les générations futures.

Le tracé actuel proposé compromet la sécurité hydrique et environnementale du territoire en traversant des zones de recharge des nappes phréatiques et des milieux humides essentiels. Ces interventions exposent la population à des risques irréversibles de contamination de l'eau potable, de destruction d'habitats naturels et de perturbation des écosystèmes, ce qui va à l'encontre des principes de précaution et de développement durable.

En conséquence, la municipalité demande à l'OTC :

- De rejeter le tracé actuel proposé afin de prévenir des impacts environnementaux et sanitaires disproportionnés.
- Si une nouvelle demande de CPKC et Transports Canada est déposée à l'OTC pour un nouveau tracé, d'exiger que le choix du tracé soit celui avec le moins d'impacts sur l'environnement et l'eau potable.
- Demander une réévaluation complète du projet incluant des alternatives respectueuses des milieux sensibles et de la sécurité hydrique, conformément aux principes de précaution.
- D'assurer un processus décisionnel transparent et participatif, intégrant les préoccupations des communautés locales et des experts indépendants, afin de garantir une décision éclairée et responsable.

Ces recommandations visent à protéger la qualité de vie des citoyens, la pérennité des ressources en eau et l'intégrité écologique du territoire, tout en affirmant la nécessité pour l'OTC d'agir dans l'intérêt public et des générations futures.

10. Conclusion

La Municipalité de Frontenac souhaite réitérer, à travers ce mémoire, l'importance cruciale de protéger les ressources naturelles, en particulier les milieux humides et l'eau potable, dans le cadre du projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic. C'est un devoir du gouvernement, qu'il soit municipal, provincial ou fédéral, de s'assurer de mettre le bien-être, la sécurité et la santé de leurs citoyens au centre de chacune de leurs décisions. Les analyses présentées démontrent clairement que le tracé actuel proposé comporte des risques majeurs pour l'eau potable (quantité et qualité), l'environnement, la biodiversité et le cadre de vie des citoyens. Les impacts identifiés ne se limitent pas à des dommages environnementaux immédiats, mais comportent également des risques à long terme pour la santé publique, la durabilité des écosystèmes et la sécurité socio-économique de la communauté.

Il est essentiel de noter que ces préoccupations ne sont pas seulement théoriques, elles ont été validées par un vote démocratique clair. Lors du référendum tenu le 19 février 2023, selon les dispositions de la loi sur les élections et les référendums dans les municipalités du Gouvernement du Québec, 92,5 % des citoyens de Frontenac ayant participé ont rejeté le projet de voie de contournement tel que proposé.

Ce résultat massif reflète non seulement une inquiétude profonde, mais aussi une volonté très nette de la population d'être entendue et respectée dans sa décision collective.

Pour le projet de voie de contournement, il existe une alternative au tracé proposé, si le projet de voie de contournement doit absolument se réaliser, et cette alternative constitue une solution responsable et équilibrée. Elle permet de concilier la sécurité ferroviaire et les objectifs du projet tout en minimisant les impacts sur les milieux naturels, en réduisant les risques pour l'eau potable et en limitant les risques majeurs qui viendront impacter notre localité à court, moyen et long terme. En adoptant cette solution, l'OTC pourrait démontrer un engagement concret envers la durabilité environnementale et la protection des ressources essentielles, tout en maintenant la confiance des communautés locales et des parties prenantes.

En conclusion, la Municipalité de Frontenac appelle l'OTC à exercer sa responsabilité environnementale et sociale en prenant une décision fondée sur des données scientifiques rigoureuses, des consultations transparentes et une analyse complète des impacts. Il est essentiel que les décisions relatives au tracé proposé tiennent compte de la protection des milieux humides, de la qualité de l'eau potable et de l'intégrité des écosystèmes, afin d'assurer un projet ferroviaire sûr, durable et acceptable pour la population.