

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: Monique Lacroix

Date: 2026-01-29

Bonjour,

En pièce jointe vous trouverez mon mémoire concernant l'emplacement de la ligne de chemin de fer pour la voie de contournement de Lac-Mégantic.

Cordialement,

Monique Lacroix

Attachement N°1 –

Mémoire présenté à l'Office des Transports du Canada concernant l'emplacement de la ligne de chemin de fer proposé pour la voie de contournement de Lac-Mégantic

Monique Lacroix

29 janvier 2026

SOMMAIRE EXECUTIF

Le raisonnement qui s'impose n'est pas de dire si on est en faveur ou non d'une voie de contournement (« VC ») ferroviaire mais bien d'évaluer si l'emplacement de la ligne de chemin de fer proposé pour la VC est convenable pour les opérations ferroviaires et pour les intérêts des communautés touchées, soit Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac. Il convient donc de comparer objectivement les avantages qu'offrent cet emplacement comparativement aux inconvénients et risques liés à l'emplacement choisi.

A la lumière des évidences dans la demande d'autorisation de CPKC (la « Demande »), soit les résultats des études hydrologiques, environnementales et géotechniques, **l'emplacement de la ligne de chemin de fer pour la VC est non convenable** car le tracé retenu manque la cible sur trois éléments pertinents pour l'Office des transports du Canada (« l'Office »): la sécurité, l'impact environnemental (incluant l'eau potable) et l'aspect social (incluant l'intérêt des communautés affectées).

Les risques et les enjeux soulevés sont graves car certains touchent directement la santé et la sécurité de centaines de citoyens, ont une forte probabilité de se produire et sont difficiles à prédire ou détecter – donc difficile d'agir avant que le risque affecte le citoyen. Le rapport « risques-bénéfices » associé à l'emplacement proposé est largement défavorable.

L'Office ne peut ignorer les risques à la santé et la sécurité des citoyens et affirmer que les mesures dites d'atténuation seront suffisantes. Ceci serait une conclusion simpliste et risquée car la plupart des mesures surveille le risque. **Agir quand le citoyen est déjà affecté est inacceptable et illustre un échec des mesures d'atténuation.** De plus, aucune mesure ne peut changer la nature du sol, garantir le contrôle des pressions d'eau artésiennes, garantir la qualité et la quantité d'eau potable des citoyens dont les puits sont « à risque ». Le Projet, avec le tracé proposé, n'a pas les contrôles adéquats pour bien gérer les risques, réduire les incertitudes et assurer la sécurité des citoyens.

La décision de l'Office doit être prise après une revue rigoureuse et indépendante des faits et des données objectives, et non sur la base d'une promesse, de pressions politiques ou d'opinions dépourvues de preuves.

I. INTRODUCTION

Bien que la promesse du gouvernement fédéral en mai 2018 de faire une voie de contournement (« VC ») pour aider la population « à guérir » semblait en apparence bienveillante, le choix du tracé et son évaluation initiale inadéquate, ainsi que l'entêtement des Promoteurs de « garder le tracé » malgré les évidences nouvelles et nombreux drapeaux rouges, touchant des enjeux de santé publique, font de ce Projet une solution démesurée et risquée. Il est documenté que l'emplacement du tracé divise, surtout que des alternatives plus acceptables existent.

Bien qu'il y ait diverses opinions entourant le dossier de la VC, il est important de s'appuyer sur des faits. Sans une compréhension éclairée et objective des avantages et des risques liés au tracé proposé, un débat public constructif s'avère difficile. Les Promoteurs ont échoué à vulgariser et informer adéquatement les citoyens depuis 7 ans.

On peut être en faveur « de sortir le train du centre-ville de Lac-Mégantic » et en même temps s'opposer au tracé sur la base des évidences inquiétantes présentées dans les rapports d'experts de Transports Canada (« TC »). **L'Office doit évaluer si l'emplacement de la ligne (le tracé) est convenable au sens de l'article 98 de la Loi sur les transports, et non rendre une décision à savoir si une VC est souhaitable.**

Une diminution des nuisances, comme l'élimination des sifflements des trains ou une diminution de l'attente aux passages à niveau, ne sont pas des arguments convaincants pour conclure que le tracé proposé est raisonnable, surtout que des mesures administratives ou des règlements existent pour adresser ces nuisances.

Le tracé de la VC est présenté comme étant plus sécuritaire que la voie actuelle. Toutefois, aucune étude évaluant le risque de déraillement ferroviaire sur la voie proposée n'a été fournie pour prouver cette affirmation.

Un tracé ferroviaire dont l'emplacement comportent des risques confirmés, sérieux et imprévisibles, touchant la santé et la sécurité des citoyens, ne peut être considéré comme étant sécuritaire et convenable. On n'a qu'à penser à l'emplacement de la ligne (A) à travers des zones à relief varié (collines) nécessitant d'importants travaux de déblai et de remblai **modifiant ainsi la stabilité naturelle du terrain** (B) à travers des sols argileux et sableux qui lorsque saturés d'eau présentent **des défis importants pour assurer la stabilité structurelle des rails** (C) à travers de nombreux milieux humides et directement dans la nappe phréatique nécessitant un rabattement important de la nappe pouvant mener **à l'assèchement des puits, à des affaissement de terrains (même sur des sols a priori stables) et à la contamination même de la nappe phréatique** – un évènement d'une extrême gravité, imprévisible et irréversible.

En réponse aux nombreux enjeux découverts depuis le choix du tracé, les Promoteurs refusent de considérer des alternatives de tracé moins problématiques et optent plutôt d'ajouter des mesures

d'atténuation sans pouvoir confirmer qu'elles réduiront adéquatement les risques dans la « vraie vie ». Des mesures de surveillance ne font rien pour prévenir ou minimiser les risques.

Les Promoteurs considèrent que les risques liés à l'emplacement de la ligne proposé sont « non importants » à l'exception des impacts et des incertitudes liées au rabattement de la nappe phréatique qu'on qualifie comme allant de « non importants à significatifs ». Autrement dit, les Promoteurs admettent ne pas savoir quel sera l'impact réel. **Approuver l'emplacement de la ligne proposé, avec un tel niveau d'incertitude sur un enjeu de santé publique, serait irresponsable.**

L'évaluation des risques est incomplète et l'application de mesures de surveillance ne minimise pas les risques aux citoyens. De plus, la mesure « phare » du Projet, soit le plan de surveillance de l'eau potable (le « Plan »), n'est toujours pas finalisé dans la Demande pourtant jugée « complète » par l'Office. Or, on apprend qu'aucune couverture d'assurance-responsabilité ne sera fournie à la municipalité de Frontenac dans sa gestion du Plan. Les détails entourant la décision de la compagnie d'assurance, après sa revue approfondie du dossier, se trouvent dans le 3^e mémoire de la municipalité de Frontenac (15 janvier 2026) soumis à l'OTC. L'OTC doit reconnaître que des experts indépendants en quantification et en gestion de risque, et en transformation de l'incertitude en probabilités dans la « vraie vie », ont déterminé que les **risques entourant les enjeux d'eau potable sont « non assurables » car l'impact du projet proposé sur l'eau potable est « une certitude ».**

II. DEVELOPPEMENT DES ARGUMENTS

Les arguments présentés dans cette section servent à démontrer que l'emplacement de la ligne de chemin de fer est non convenable en matière d'exploitation ferroviaire et que l'emplacement nuit aux intérêts des localités touchées. Les arguments sont divisés en trois sections : l'environnement, les aspects sociaux et la sécurité. Quelques parallèles sont faits avec mon domaine d'expertise - la recherche clinique et le développement de nouveaux médicaments - afin de soutenir certains arguments liés à l'évaluation des risques, à la rigueur méthodologique, à l'intégrité des données et à la prise de décision éclairée basée sur les évidences.

A . ENVIRONNEMENT, EAU POTABLE ET SANTÉ

EAU POTABLE : L'éléphant dans la pièce :

Comment a-t-on pu juger lors de la sélection du « meilleur » tracé par AECOM que de passer la ligne de chemin de fer à travers une zone de captage d'eau souterraine, protégée par arrêté ministériel du ministère des ressources naturelles et de la faune du Québec, ne causerait pas de

sérieux enjeux de construction, d'instabilité des rails et de graves risques à l'eau potable des citoyens ?

Rappelons que l'arrêté ministériel précise que la « **protection d'une aire de captage d'eau potable est d'intérêt public** » car l'eau est une ressource essentielle à la santé et à la sécurité de la population. En interdisant la prospection, l'exploration et l'exploitation minières qui peuvent introduire des contaminants dans le sol et les eaux, l'État québécois agit pour protéger activement la source d'eau destinée aux citoyens. **Donc, cette zone est protégée pour des raisons de santé publique.**

La VC proposée n'est pas un projet minier mais la décision de mener des activités aussi invasives que le dynamitage, le dénoyage et l'excavation profonde, dans cette zone protégée, **équivaut à agir de façon délibérée contre le bien-être des citoyens.**

L'Office doit évaluer si l'emplacement de la ligne, dans cette zone sensible, est raisonnable compte tenu qu'elle est spécifiquement protégée pour des raisons de **santé public et d'intérêt commun**. La seule conclusion qui s'impose, selon moi, est que le tracé proposé est déraisonnable par son emplacement.

EAU POTABLE : Un niveau d'incertitude inacceptable :

Je cite la DEMANDE :

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

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

Les citoyens méritent des certitudes et de la prévention sur des enjeux de santé et de sécurité. Les affirmations des Promoteurs sont inquiétantes, d'autant plus que ce sont leurs propres experts qui recommandent de faire plus d'études à la lumière de ce qu'ils ont trouvé et du haut niveau d'incertitude soulevé.

Le rabattement à perpétuité de la nappe phréatique, nécessaire pour la réalisation du Projet et le maintien de la stabilité de la future voie ferrée, implique non seulement un gaspillage de millions de litres d'eau par jour mais illustre que des interventions « **extraordinaires** » sont nécessaires pour atteindre un objectif relativement « simple » (*concret, défini, atteignable*), soit de relocaliser une portion de voie ferrée.

Ce n'est pas parce qu'on est capable de faire une intervention (rabattement de la nappe à perpétuité) que celle-ci est acceptable. C'est comme suggérer de mettre un patient dans un coma artificiel afin qu'il ne ressente plus son mal de tête. C'est faisable mais c'est clairement une approche **démessurée dans le contexte de l'objectif** qu'on cherche à atteindre. Soyons logique : on devrait être capable de « sortir le train du centre-ville » avec un tracé raisonnable qui ne nécessite pas qu'on abaisse continuellement et à perpétuité le niveau de la nappe phréatique dans une zone protégée pour l'intérêt public.

Affecter l'eau potable des citoyens est équivalent à toucher un organe vital du corps ; ne pas être en mesure de dire quand et comment les problèmes sérieux vont se produire est inacceptable et **l'incertitude en soi devient une source très importante de stress, même en l'absence de problèmes**. Affirmer qu'on ne va pas continuer d'investiguer et qu'on va simplement surveiller illustre de la **négligence** ou un aveu qu'on n'obtiendra jamais les réponses car la nappe phréatique est comme le cerveau – complexe, mystérieuse et pleine d'interconnexion. Le cerveau est protégé des substances toxiques et autres pathogènes par la barrière hémato-encéphalique. Avec le tracé proposé de la VC, on choisit volontairement de fragiliser, voir même de détruire, la « barrière » qui protège notre eau souterraine. Il n'est donc pas surprenant que les risques à l'eau potable soient confirmés, sérieux, imprévisibles et difficilement contrôlables par des mesures de mitigation ou de surveillance.

EAU POTABLE : Un plan de surveillance n'est pas un plan de protection des puits:

Le plan de surveillance de l'eau est incomplet et non approuvé. Le Plan est vague et n'inclus aucun détail à savoir qui, quand et comment les actions seront prises. L'enjeu le plus préoccupant des citoyens est le risque à l'eau potable; ceci a été mentionné à plusieurs reprises lors de la consultation publique en présentiel de l'Office le 2 décembre 2025, et cet enjeu se retrouve dans plusieurs commentaires écrits. Or, **l'absence d'une information complète dans la Demande a empêché la tenue d'une réelle consultation publique** sur cet enjeu important.

La grande majorité des puits privés « à risque » de contamination ou de manquer d'eau se trouve dans le secteur Frontenac. Contrairement à ce qu'affirme TC, un plan de surveillance des puits n'est pas un plan de protection des puits. Le Plan ne fait rien pour protéger les centaines de citoyens « à risque » car l'action est prise un fois que le problème survient.

Comment le Plan va-t-il :

- éviter que les citoyens ingèrent des contaminants possiblement cancérigènes à leur insu?
- éviter qu'un puit s'assèche?
- compenser la perte de valeur des résidences qui ont des problèmes d'eau potable?
- éviter que les citoyens doivent boire de l'eau embouteillée pendant des années?
- garantir que creuser un 2ieme puit, à côté d'un puit « contaminé », va fonctionner?

Les Promoteurs ne savent pas l'étendue, la sévérité ou la durée des problèmes qui pourraient survenir. La solution proposée, de « surveiller » et « d'espérer » pouvoir agir assez rapidement (et avec succès) une fois le problème détecté, est nettement insuffisante,

Tout gestionnaire de projet responsable aurait ajusté son projet à la lumière du rapport d'hydrologie d'Englobe de 2022. Changer d'idée n'est pas un acte de faiblesse mais le signe d'une réflexion responsable et critique. **Un gouvernement qui est « au courant » des risques à l'eau potable a des obligations morales et légales d'assurer la protection du citoyen.**

J'habite dans les rayons d'influence des impacts du Projet sur l'eau potable, je comprends les risques et je ne donne pas mon consentement à « participer » à l'expérimentation des Promoteurs.

Compte tenu des enjeux de santé publique entourant les **risques confirmés à l'eau potable et du haut niveau d'incertitude soulevé par les experts**, qui ne peuvent être gérés adéquatement par des mesures de surveillance, l'Office doit conclure que l'emplacement de la ligne de chemin de fer n'est pas convenable.

MILIEUX HUMIDES - Les multiples itérations du nombre de milieux humides détruits

Concernant l'étendue des milieux humides détruits, les chiffres ont augmenté significativement entre 2018 et 2023 (passant de 43 hectares à 110 hectares), pour ensuite diminuer sans explications valides en 2025 (33 hectares). Qui dit vrai ?

On s'obstine sur des définitions ; on fait des analyses via satellite puis sur le terrain ; on retire les milieux humides qui se trouvent dans l'emprise car ceux-ci « appartiennent à la Couronne » ; on retire les milieux humides adjacents à l'emprise car ceux-ci ne font « pas partie » du Projet. Bref, diverses approches semblent être utilisées afin d'abaisser le nombre d'hectare détruit dans le but de rendre le Projet « plus acceptable ». Ceci mine la crédibilité des analyses et des résultats.

Quand on développe un nouveau médicament, on commence avec des études initiales dites « exploratoires ». Ensuite on prend les données et les résultats de ces études afin de bien concevoir les études subséquentes de « confirmation » (essais cliniques de Phase III). Santé Canada s'attend à recevoir les résultats de deux études indépendantes de Phase III qui donnent les mêmes résultats (à l'intérieur de marges d'erreurs prédéterminées). La **reproductibilité des résultats** augmente ainsi la confiance envers la conclusion des études et l'intégrité des données.

Les variabilités importantes dans la superficie des milieux humides affectées et dans les volumes d'eau à évacuer par dénoyage soulèvent des questions légitimes entourant les hypothèses d'étude, la méthodologie et les modèles utilisés. Je considère que l'Office doit non seulement évaluer les résultats et les conclusions des études d'experts, mais doit aussi vérifier les hypothèses de travail et les méthodologies utilisées.

Je ne mets pas en doute la compétence des firmes d'ingénierie mais il faut reconnaître que **ces firmes vont suivre les directives du « client »**; directives qui ne sont pas soumises à une revue ou à une approbation réglementaire. Par exemple, si la directive reçue est « d'exclure l'évaluation des milieux humides adjacents à l'emprise », alors c'est ce qui sera fait par la firme d'expert - même s'il est évident que ces milieux humides seront affectés par les travaux d'excavation et de dénoyage prévus dans l'emprise - comme l'a d'ailleurs affirmé CIMA+.

Obtenir des validations externes, ou encore mieux la réalisation d'études indépendantes, seraient souhaitables afin que l'Office puisse avoir l'heure juste sur l'impact « total » du Projet sur l'environnement avant de rendre sa décision.

L'Office a déjà d'ailleurs questionné les Promoteurs sur leur conclusion qu'il n'y avait « pas d'impact environnemental important » avec l'emplacement proposé (LET-R-54-2022, LET-R-4-2023). Or, il semble que c'est la même conclusion qui continue d'être mise de l'avant malgré l'accumulation d'évidences contraires. L'Office ne peut pas accepter la conclusion que les enjeux environnementaux sont « non importants ». De plus, l'Office doit reconnaître que les impacts environnementaux **sont évitables**, en grande partie, considérant la présence d'alternatives plus raisonnables, mais non adéquatement étudiées.

ENVIRONNEMENT ET SANTE

Je cite la DEMANDE :

Santé Canada a fourni une analyse des effets potentiels du Projet sur le bruit. Santé Canada a également examiné les effets potentiels sur la qualité de l'eau potable, la qualité de l'air et la qualité du sol, ainsi que les aspects psychosociaux, les accidents et les malfaçons. Santé Canada a par la suite partagé 14 recommandations avec TC.

Santé Canada n'a pas été sollicité pour examiner les effets potentiels du Projet sur la qualité de l'eau potable. Plutôt, les Promoteurs ont comparé les normes établies par Santé Canada (entourant la qualité de l'eau potable des Canadiens) avec les résultats des échantillonnages des puits « à risque ». De plus, le rapport EEE confirme que l'effet sur le bruit est basé sur des hypothèses partagés avec Santé Canada et non basé sur la réalité spécifique pour la région.

Quant à la conclusion, dans l'EEE, que la VC aura un impact « important et positif » sur la santé psychologique, aucune étude objective, quantitative et rigoureuse n'a été faite pour affirmer ceci. La conclusion du rapport EEE repose sur une analyse qualitative qui omet de prendre en considération les nombreuses incertitudes et les risques connus à l'eau potable. Un Projet dont l'objectif est « d'aider les gens » doit être en mesure d'évaluer adéquatement l'impact du tracé sur la santé psychologique, en incluant tous les avantages et tous les risques du tracé.

B- ASPECTS SOCIAUX

Rétablissement sociale

Je cite la DEMANDE :

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

Tous les citoyens méritent de vivre dans un environnement sain et sécuritaire.

Le principe de reconstruction sociale après un trauma n'est pas un slogan; l'approche doit suivre un cadre scientifique défini et documenté. Dans ce contexte, il apparaît que l'emplacement de la ligne est non convenable car le Projet proposé :

- (1) n'augmente pas un sentiment de sécurité général – il déplace la voie ferrée et crée de nouveaux enjeux,
- (2) n'aide pas à rétablir le niveau de confiance envers les autorités - au contraire, plusieurs comportements liés au choix du tracé et à la gestion du Projet effritent la confiance envers les décideurs,
- (3) il n'y a pas eu de participation active des citoyens dans le choix du tracé – celui-ci a été imposé,
- (4) n'améliore aucunement la cohésion sociale – au contraire le choix du tracé (et non l'objectif de sortir le train du centre-ville) déchire les citoyens des 3 municipalités.

Concernant l'impact du Projet sur la destruction du paysage : celui-ci est considéré dans l'EEE (tableau 6-17 et 6-28) comme étant « non important ». Il est difficile de comprendre comment un impact sur le paysage dont l'ampleur est évaluée subjectivement comme « modérée, à long terme et irréversible » soit considéré comme « non-important ».

La science démontre que la quiétude, l'accès à la nature, l'accès à la beauté des paysages et la prévisibilité de l'environnement externe influencent grandement le bien-être des citoyens. L'impact des gros travaux et ses nombreux désagréments sur plusieurs années et de la destruction du paysage de façon irréversible sont selon moi grandement sous-estimés.

Acceptabilité sociale

Je cite la DEMANDE :

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

Les effets potentiels de la phase de construction sur les aspects socioéconomiques sont Positifs

L'emplacement de la ligne de chemin de fer est raisonnable, compte tenu des intérêts des Localités.

Le manque d'acceptabilité sociale est confirmée par des données objectives et validées. De plus, les municipalités de Nantes et Frontenac sont au courant des mesures d'atténuation et maintiennent leur opposition.

Si le Projet, avec son choix de tracé, était globalement un « bon » projet, et que les avantages dépassaient clairement les risques (car tout projet comporte des risques ou des inconvénients), on n'aurait pas autant d'opposition. Le problème est que le Projet, par son choix mal avisé de tracé, est « mauvais » ; il causera beaucoup de torts et on ne parle pas ici de simples inconvénients.

Les citoyens de Frontenac sont disproportionnellement désavantagés par l'emplacement de la ligne proposé. De plus, l'emplacement n'offre aucun avantage socioéconomique pour Frontenac; le tracé n'apporte que des problèmes et des risques et nuit aux intérêts de la municipalité. **Il n'est donc pas surprenant que les citoyens de Frontenac aient voté à 92,5% contre le tracé sur son territoire lors du référendum municipal de 2023.**

Rappelons que sur les 120 puits à risque de manquer d'eau ou d'être contaminé, la forte majorité sont à Frontenac ; que les gros travaux d'excavation dans la nappe phréatique se feront surtout à l'est de la rivière Chaudière dans le secteur Mégantic et Frontenac ; que la destruction des milieux humides augmentera les risques d'inondations majeurs à Frontenac ; que les terres coupées en deux par de larges tranchées se trouvent surtout à Frontenac.

L'Office doit reconnaître que l'emplacement de la ligne est rejeté par les citoyens de Frontenac et n'est aucunement dans l'intérêt de la communauté. Des alternatives existent, permettant d'éviter complètement le secteur Frontenac, et de réduire les impacts sur l'environnement et sur l'eau potable, tout en maintenant la majorité des objectifs du Projet de la VC. Je fais référence ici à

l'option de « demi-voie » proposée dans le mémoire de la municipalité de Frontenac - solution qui devra être étudiée en profondeur afin d'évaluer sa raisonnable.

C- SECURITE ET INTEGRITE

Concernant la crédibilité des données et l'intégrité du processus, le tracé choisi est contesté. Des alternatives de tracé n'ont pas été étudiées adéquatement. Les études effectuées après l'identification du tracé illustrent une longue liste d'enjeux et de risques liés spécifiquement à l'emplacement de la ligne de chemin de fer. Malgré les nouvelles évidences, les Promoteurs ne font aucun ajustement à l'emplacement du tracé et optent plutôt pour l'ajout de mesures d'atténuation; la plupart étant de simples mesures de surveillance qui ne réduisent pas les risques. Les Promoteurs refont certaines études sur les mêmes « questions » et obtiennent des résultats très différents d'une étude à l'autre, ce qu'on est en droit de questionner. Malgré des demandes écrites et répétées, les Promoteurs ne rendent pas public le rapport des données géotechniques finalisé en 2022, minant la confiance dans le processus.

Dans le dossier de la VC, malgré les nouvelles évidences, les Promoteurs conservent l'emplacement de la ligne tel que proposé initialement et refusent de considérer des alternatives plus raisonnables.

Quand on développe un nouveau médicament, on doit déterminer assez tôt dans le processus quelle sera la dose du médicament qu'on va évaluer. Il arrive que malgré avoir fait les bonnes études pour identifier la « meilleure dose », des études subséquentes démontrent que cette dose cause des problèmes (occasionne trop d'effets secondaires sérieux). Jamais un chercheur ou une entreprise privée ne va s'entêter à continuer de développer le médicament selon la dose initialement déterminée. Jamais on ne va continuer les études à cette dose et simplement ajouter des « mesures de mitigation » pour adresser les problèmes. Au contraire, l'approche responsable est de réduire la dose et de reprendre les études à cette nouvelle dose. Ceci occasionne **des délais et des pertes financières** mais, cette approche est beaucoup moins coûteuse et aura moins de conséquences graves à long terme que d'ignorer la science.

SECURITE : Des données géotechniques préoccupantes qui affectent directement la stabilité et la sécurité ferroviaire :

Pourquoi le rapport géotechnique, finalisé en 2022, n'a pas été partagé avec les municipalités, le public et les propriétaires qui demandaient ces données afin de faire des contre-expertises nécessaires dans la négociation de gré-à-gré? Pourquoi les Promoteurs n'ont pas tenu des consultations publiques sur les données géotechniques?

Les réponses à ces questions se trouvent dans le rapport qui semble indiquer qu'il y a de sérieux problèmes liés à la nature des sols rendant très compliquée et risquée la réalisation de la VC proposée, surtout autour de la rivière Chaudière et à l'est de celle-ci.

On a souvent rapporté que la VC serait plus sécuritaire compte tenu des nouvelles technologies et nouveaux matériaux utilisés. La solidité des « nouveaux » matériaux et les courbes « inclinées » sont des avantages mais ne compensent pas les problématiques géotechniques liés à la nature du sol (qu'on ne peut pas changer). Malgré toutes les bonnes intentions, toutes les mesures de mitigations et les meilleurs plans sur papier, il faut reconnaître qu'il y a toujours des problèmes qui surviennent. Le REM est une infrastructure qui a bénéficié d'un investissement massif, à la fine pointe de la technologie, sur laquelle ont œuvré les meilleures firmes d'ingénierie au monde, et pourtant, à chaque semaine un problème « technique » cause l'arrêt du REM.

SECURITE : Gestion des risques et mesures d'atténuation inadéquates et insuffisantes :

Tout projet comporte des inconvénients. Or, il faut reconnaître la différence qui existe entre un inconvénient (ex. sifflements, attente aux passages à niveau) et un risque à la santé et à la sécurité des citoyens (ex. atteinte à l'eau potable, affaissement de terrain, probabilité de déraillement élevé). De plus, les risques, tout comme les avantages, ne sont pas tous égaux et il est nécessaire de bien les pondérer et les quantifier.

Le rapport risques-bénéfices est un concept reconnu et fondamental dans la prise de décision, en particulier dans des domaines comme la santé (incluant le développement de nouveaux médicaments), l'ingénierie, le contrôle de la qualité et la gestion de projet en général. **La question qu'on cherche à répondre est si l'avantage anticipé justifie l'exposition aux conséquences négatives confirmées et potentielles.**

Dans le cas des médicaments, est-ce que l'efficacité du traitement (bénéfice) est supérieur aux effets secondaires (risques)? On acceptera un risque plus élevé si le médicament traite une maladie grave (ex. cancer avancé) et/ou traite une maladie **sans autres options disponibles**. Un autre élément recherché est de savoir si on est en mesure de comprendre quand et pourquoi un risque (effet secondaire) se produit. Cette compréhension ou cet **élément de prédictibilité** permet alors de mieux gérer le risque.

On définit le risque comme la probabilité d'occurrence multiplié par l'impact de la conséquence. Divers outils existent pour quantifier l'importance du risque en fonction de la présence, ou non, des contrôles pour diminuer la probabilité du risque de se produire, ou qui permettent de prévenir ou détecter le risque avant que celui-ci se produise.

L'implémentation de mesures de mitigation n'affectent pas en général la sévérité du risque : la contamination de la nappe phréatique demeurera toujours un risque très grave, peu importe les mesures appliquées. Toutefois les mesures d'atténuation **doivent pouvoir diminuer la probabilité et/ou augmenter la prévisibilité ou la capacité de détection afin d'agir avant que le problème se produise.**

Or, la gestion des risques et les mesures d'atténuation proposées en lien avec l'emplacement de la ligne pour la VC sont inadéquates et insuffisantes surtout sur l'élément qui préoccupe le plus les citoyens : l'impact sur l'eau potable.

Faire de la surveillance est inadéquat et n'assure aucunement la sécurité des citoyens.

Un rappel de ce que dit la DEMANDE :

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

Nous avons donc un risque grave à l'eau potable, dont on ne peut prédire l'étendue à cause d'un haut niveau d'incertitude liés à l'abaissement continu de l'eau souterraine et qu'on ne pourra pas prévenir ou même minimiser. La combinaison de ses éléments est alarmante et illustre une gestion de risque déficiente liée à l'emplacement choisi ce qui ne peut pas être ignoré par l'Office.

Je considère que **la ligne rouge a été franchie**. L'impact sur l'eau potable est une certitude. Ce qu'on ne sait pas (l'incertitude) est où (combien de familles), quand, comment, sur quelle durée et à quelle sévérité. On confirme qu'on ne peut pas empêcher l'impact de se produire, et on ne sait pas si on pourra régler le problème de façon satisfaisante quand on l'aura détecté par la « surveillance ». Si on entrait tous ces facteurs dans un **outil de quantification de risques**, au lieu d'opter pour une approche qualitative comme dans la Demande, on obtiendrait un « score » de risque excessivement élevé (non maîtrisé). **La solution n'est pas d'ajouter d'autres mesures; la solution est de trouver un autre tracé.**

L'Office n'est pas tenu d'évaluer si le tracé est le « meilleur ». Toutefois, elle doit se rendre à l'évidence que le tracé choisi est déraisonnable pour plusieurs raisons qui touchent directement la sécurité des citoyens et la sécurité ferroviaire, et qu'un point de bascule a été atteint :

- Trop d'impacts négatifs et significatifs sur des enjeux de santé publique dont certains sont imprévisibles et non contrôlables,
- Trop d'obstacles à surmonter nécessitant des mesures « extraordinaires » qui devront fonctionner sans failles afin d'assurer la stabilité de l'infrastructure de la VC,
- Trop d'incertitudes qui ne peuvent pas être adressées convenablement.

III. DISCUSSION

L'Office n'est pas appelée à décider si une VC est souhaitable mais bien de déterminer si l'emplacement proposé est raisonnable.

L'analyse de l'Office doit être fondée sur des données complètes, scientifiquement rigoureuses et actuelles. Elle doit évaluer objectivement si les bénéfices de l'emplacement de la ligne dépassent les risques, et si l'emplacement est convenable pour les intérêts des communautés touchées.

Le constat général est que l'emplacement du tracé n'est pas convenable car il échoue les tests de sécurité, d'impact environnemental et d'acceptabilité social. Deux des trois municipalités touchées s'opposent au choix du tracé. Le rapport risques-bénéfices associé à l'emplacement proposé est largement défavorable et le Projet n'a pas les contrôles adéquats (« mesures ») pour bien gérer les risques, réduire les incertitudes et assurer la sécurité des citoyens

Dans ses instructions, l'Office demande aux citoyens « ce qu'elle pourrait faire pour répondre aux préoccupations.

Je demande à l'Office d'évaluer le dossier sur la base de la science, de sérieusement considérer la gravité des impacts du tracé pour les communautés affectées, de ne pas accepter un haut niveau d'incertitude (quand on ne sait pas, on continue d'étudier ou on change de direction), d'être très critique envers les mesures dites d'atténuation qui ne préviennent pas le risque (incluant le plan incomplet visant la surveillance de l'eau potable) et d'exiger la mise-en-place de vraies mesures de prévention. L'Office devrait exiger d'obtenir des évaluations approfondies d'alternatives raisonnables de tracé afin de l'aider dans son évaluation de « raisonabilité » de l'emplacement proposé.

De plus, afin de prendre une décision juste et éclairée et considérant la nature unique et la complexité de la Demande, je recommande à l'Office d'obtenir des avis indépendants afin de valider l'alignement entre les données dans les rapports d'experts et les conclusions des Promoteurs.

Je suggèrerais que l'Office rende ensuite ces avis disponibles au public ce qui renforcerait le niveau de confiance des citoyens envers le processus.

Finalement, il est bon de rappeler la décision récente de la compagnie d'assurance de la municipalité de Frontenac qui est un autre signal d'alarme lié à l'emplacement choisi – en espérant que ce nouveau drapeau rouge ne sera pas ignoré.

Mes questions pour les Promoteurs se trouvent à l'Annexe 1.

IV. CONCLUSION

L'Office doit rejeter le Projet dans sa forme actuelle **car l'emplacement de la ligne proposé n'est pas convenable pour les communautés affectées et des alternatives moins problématiques et moins dangereuses existent.**

Quand un médicament est pire que la maladie, on change de traitement.

Monique Lacroix, B.Sc., B.Pharm., M.Sc.

Professionnelle de la recherche clinique et du développement du médicament ; Conférencière invitée à la Faculté de Pharmacie de l'Université de Montréal sur le développement du médicament.

Annexe 1 : Questions pour les Promoteurs

1. Pourquoi ne pas avoir pris l'initiative de faire arrêter les sifflements des trains ? Je comprends que le processus établi exige que la demande provienne de la municipalité. Toutefois, ne croyez-vous pas qu'une telle démarche de la part de TC et de CPKC aurait été bénéfique et appréciée par la population ?
2. Comme ceci n'a pas été fait, qu'est-ce qui vous empêcherait de prendre cette initiative aujourd'hui (arrêt des sifflements) ?
3. Comment justifiez-vous un gaspillage de millions de litres d'eau par jour qui est l'équivalent de l'usage quotidien de dizaine de milliers de citoyens ? Ce gaspillage semble clairement incompatible avec un impact environnemental que vous qualifié de « non important ». Pouvez-vous clarifier le manque de cohérence entre l'effet et la conclusion.
4. Les milieux humides (notamment les tourbières) stockent d'immenses quantités de carbone. En détruisant les milieux humides ce carbone est relâché dans l'atmosphère aggravant le réchauffement climatique. Quelle est la quantité de carbone totale qui sera relâchée pour cet unique Projet de VC ?
5. J'apprécierais recevoir une copie des 14 recommandations de Santé Canada mentionnées dans le EEE vol1.
6. Avez-vous établi une séquence de construction (par étape) ? Par exemples, débiter dans tel secteur car « plus logique » et moins « problématique » ? Allez-vous également limiter la destruction environnementale en y allant par étape (par secteur) et non détruire les milieux humides, les érablières et les forêts dans toute l'emprise d'un seul coup ?