

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: Julie Morin

Date: 2026-01-30

Bonjour,

Il me fait plaisir, au nom des membres du conseil municipal de la Ville de Lac-Mégantic, de vous transmettre le mémoire témoignant de notre appui formel au projet de voie de contournement ferroviaire.

Salutations distinguées,

Julie Morin

MAIRESSE

5527, rue Frontenac, bureau 200, Lac-Mégantic, QC G6B 1H6

T 819 583-2441

F 819 583-5920

www.ville.lac-megantic.qc.ca



Attachement N°1 –



Mémoire sur l'importance de la construction de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

*Présenté par Julie Morin, Mairesse de Lac-Mégantic
Au nom du Conseil municipal
30 janvier 2026*

Mémoire adressé aux membres du comité d'analyse de l'Office des transports du Canada

Au nom du conseil municipal de la Ville de Lac-Mégantic, je tiens d'abord à vous adresser nos plus sincères remerciements en regard de votre délicatesse de venir sur place, en décembre dernier, pour mieux comprendre le projet. Autant sur le plan du territorial (la voie actuelle, le centre-ville et le lieu du déraillement, l'emplacement prévu pour le nouveau tracé) que sur le plan humain, vous avez ainsi pu y sentir toute la sensibilité qui émane de notre communauté. Votre approche était assurément bénéfique pour vous, mais sachez qu'elle a été reçue comme étant très respectueuse envers nous. Merci.

Dans ce mémoire, nous reprenons les grandes lignes de l'intervention verbale du 2 décembre 2025, en les développant avec davantage de précision; le cadre écrit ne nous imposant pas de contrainte de temps. Comme vous avez pu le constatez vous-mêmes, plus de 12 ans après la tragédie de 2013, la communauté de Lac-Mégantic et sa région porte encore les cicatrices physiques, sociales et émotionnelles de l'un des pires accidents ferroviaires de l'histoire du Canada.

Pour la Ville de Lac-Mégantic, la construction de la voie de contournement ferroviaire représente non seulement une mesure de sécurité essentielle, mais également une étape déterminante dans la reconstruction de la confiance collective, la revitalisation urbaine du centre-ville et le développement durable de notre région.

Dès les premiers jours suivant les événements du 6 juillet 2013, un consensus clair s'est formé autour d'un principe fondamental : **le centre-ville de Lac-Mégantic ne doit plus jamais être traversé par des convois ferroviaires, particulièrement lorsqu'ils transportent des matières dangereuses.**

Ce mémoire vous présente l'importance de ce projet sous quatre axes principaux, soit les 4 objectifs visés depuis le tout début :

1. Retirer la voie ferrée du centre-ville pour l'éloigner des zones habitées;
2. Maximiser la sécurité en réduisant la pente et en atténuant les courbes;
3. Minimiser les impacts sur l'environnement;
4. Assurer la connexion du parc industriel pour protéger nos emplois.

Notre position est claire : comme le tracé qui vous est présenté dans la demande répond à l'ensemble de ces objectifs, nous l'appuyons avec assurance, remettant notre confiance en tous les experts et partenaires, qui, au fil des années, ont développé le projet. Nous savons qu'ils ont été guidés à la fois par des compétences reconnues, des guides de pratique déjà éprouvés ainsi que des ordres professionnels encadrant leur profession, protégeant ainsi le public et nous assurant que les normes éthiques les plus élevées soient respectées.

1. Éloigner le train du milieu urbain

Aujourd'hui encore, la voie ferrée traverse directement le cœur de notre ville, à proximité immédiate d'habitations, d'établissements publics, de commerces et des lieux les plus fréquentés. À Lac-Mégantic, près de 1270 bâtiments se retrouvent actuellement à moins de 500 m de la voie ferrée, soit 82 % de la totalité des bâtiments de son territoire. Cette proximité extrême crée une exposition disproportionnée aux risques, en particulier lors du passage de trains transportant des matières dangereuses.

- Le contournement permettra de réduire significativement le nombre de résidences situées à moins de 100 m de la voie. Lac-Mégantic passera de 266 résidences à 5 seulement à moins de 100 m de la voie, Nantes passera de 36 résidences à 12 et, Frontenac, de 19 résidences à aucun. Alors que certains diront que par ce projet, Lac-Mégantic envoie son problème chez le voisin, c'est faux. Les 3 municipalités sont déjà actuellement traversées par le train, cependant, ce tracé éloigne le train de plus grand nombre de résidences, et ce, dans les 3 municipalités.
- Le tracé proposé nous convient également parce qu'il permettra d'éliminer la présence de convois au centre-ville, zone densément fréquentée et en pleine reconstruction. Le réaménagement de l'espace libéré permettrait de revoir les aménagement urbain, favoriser les déplacements actifs et soutenir la revitalisation du secteur lourdement affecté par la tragédie.

- Le retrait des rails vers le tracé proposé permettra d'améliorer la qualité de vie de la population, en rétablissant la quiétude du centre-ville; de renforcer l'attractivité des commerces et des investissements; en plus d'achever la reconstruction d'un centre-ville moderne, sécuritaire, humain et résilient.

2. Maximiser la sécurité en modernisant l'infrastructure

La voie actuelle impose des contraintes topographiques importantes :

- Une pente plus forte, historiquement problématique;
- Des courbes serrées, notamment celle au cœur du centre-ville, limitant la vitesse et augmentant la vulnérabilité.

Nous appuyons donc le tracé proposé puisqu'il a été conçu pour réduire la pente maximale. Ainsi, la pente descendante maximale de la nouvelle voie serait de 1,20 % sur 0,5 km, alors que la voie actuelle peut atteindre jusqu'à 1,43 % sur 7,3 km. Quant au nombre de passages à niveau, ces lieux risqués pour les accidents mais aussi qui augmentent la fréquence des sifflements et la congestion sur nos routes, ils diminueront de 16 à 4 seulement. Une différence marquée.

Ainsi, la modernisation complète de la plateforme ferroviaire constitue pour nous bien plus qu'un simple déplacement de rails, mais aussi et surtout d'un investissement dans :

- Des infrastructures conçues selon les standards contemporains de sécurité ferroviaire;
- Des matériaux, systèmes de drainage et ouvrages d'art modernes donc plus sécuritaires;
- Une intégration optimisée des opérations ferroviaires, incluant la réorganisation du triage dans une zone industrielle.

3. Limiter l'impact sur l'environnement

Un des défis importants du projet réside dans cet objectif. Or, le tracé proposé a été évalué selon des critères environnementaux stricts. L'information que nous avons est qu'il a fait l'objet d'analyses approfondies, et ce, sur plusieurs aspects et par plusieurs intervenants spécialisés qui, au besoin, ont fait ou demandé les bonifications nécessaires :

- Le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) a autorisé le projet, à la suite d'un processus complet de consultations publiques via le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE). Il a de plus exigé que plusieurs mesures d'atténuations soient ajoutées au projet, limitant ainsi ses impacts négatifs. D'ailleurs, le 2 septembre 2020, le MELCC a transmis à Transports Canada la liste des mesures en question et ce dernier a confirmé, 2 jours plus tard, que toutes les mesures identifiées dans la liste seraient inscrites au projet et que les suivis nécessaires seraient effectués.
- Le 25 mars 2020, à la suite de ses consultations publiques, la Commission de la protection du territoire agricole (CPTAQ) a émis son orientation préliminaire dans le dossier. Elle mentionne que des trois corridors de contournement présentés, la Commission est d'avis que globalement le tracé choisi est celui de moindre impact sur la zone agricole, notamment en termes de superficies d'empiétement. Les conditions d'amélioration exigées ont aussi été retenues et ajuster dans les étapes qui ont suivi.
- Un hydrogéologue indépendante a par ailleurs été conjointement mandatée par les 3 municipalités (Frontenac, Nantes et Lac-Mégantic) et a remis un rapport le 9 novembre 2022. Elle y indique que « Les travaux liés à la nouvelle voie ferrée n'auront aucun impact sur la quantité et la qualité de l'eau aux puits municipaux de la Ville de Lac-Mégantic. Notamment, parce que ceux-ci se trouve dans les dépôts de sable et gravier sous une importante couche d'argile ». La firme LNA connaît notre territoire depuis plus de 25 ans, pour avoir soutenu la ville dans l'installation des puits municipaux au début des années 2000, et pour les suivre depuis.
- Un important travail a aussi été réalisé par la firme LNA, en collaboration avec Transport Canada et les autres experts ayant été impliqués dans le dossier précédemment, afin de garantir une meilleure gestion de l'impact de la voie ferrée sur les autres usagers de l'eau souterraine, tels que certains propriétaires de puits privés. Grâce à nos démarches locales (municipalités et hydrogéologue), 9 engagements supplémentaires ont été pris par Transport Canada, entre autre celui d'augmenté l'inventaire des puits à suivre pour couvrir toute l'aire d'influence définie par Englobe; faire en sorte que le temps de suivi de la nappe phréatique ne se limite plus à 2 ans, mais bien jusqu'à stabilisation de la nappe; et enfin l'installation de puits témoins à l'extérieur de la zone d'influence pour suivre les variations naturelles de la nappe phréatique et éviter des bris de services pour les citoyens, en amont. Toutes ces démarches ont permis à notre hydrogéologue d'inscrire dans son rapport final ceci: « Selon notre analyse, ces engagements sont suffisants pour garantir une protection en termes de quantité et de qualité de l'eau aux citoyens impactés ».

Malgré tout, nous sommes conscients que le tracé comporte des risques. C'est pourquoi nous demandons à l'OTC de s'assurer que les engagements pris par Transport Canada et CPKC dans ce dossier soient suffisants et surtout respectés, que les fonds requis pour la gestion de ce programme soient suffisants et prévus au projet, et ce, dès maintenant et pour les années futures.

Nous demandons aussi qu'un plan de communication locale fort, basé sur un principe de communication bienveillante et de proximité soit mis en place pour rassurer les citoyens sur cet enjeu. Cela représenterait une mesure d'atténuation majeure et essentielle pour réduire les appréhensions des citoyens et nous assurer une meilleure acceptabilité du projet de manière générale. Personne ne veut qu'aucun citoyen ne manque d'eau, ni en quantité, ni en qualité. Tout le nécessaire doit être fait pour s'en assurer.

4. Connecter les entreprises du parc industriel

Enfin, le tracé soumis atteint l'objectif 4 puisque l'emplacement de la voie de contournement fera en sorte que les industries locales continueront de recevoir un service adéquat dans le parc industriel, principalement avec Tafisa Canada et Logibel, qui l'utilisent de manière régulière. De plus, le tracé proposé est d'autant plus intéressant qu'il ajoutera une compétitivité accrue aux activités industrielles grâce à l'aménagement d'une gare de triage de proximité, volet important issu d'une mobilisation des trois municipalités, de la MRC du Granit et la Société de développement économique du Granit (SDEG), appuyées par les membres de la Coalition des citoyens engagés pour la sécurité ferroviaire.

Le déplacement des activités de triages représente selon l'ensemble des acteurs du milieu de nombreux avantages économiques, opérationnels et environnementaux, entre autres :

- Le déplacement des opérations de triage dans le bas des pentes, donc dans un endroit sécurisé;
- La diminution du trafic ferroviaire sur l'ensemble du territoire, par la centralisation des opérations lié au triage;
- La réduction des nuisances dans les zones urbanisées.
- Maintien, voire croissance, du niveau de service ferroviaire régional

Le déplacement du trafic ferroviaire vers une infrastructure adaptée et sécuritaire contribuerait à maximiser la sécurité de la population, à la réduction des risques d'accidents et à une gestion plus efficace du transport de marchandises.

CONCLUSION

Enfin, pour la Ville de Lac-Mégantic, la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic est non seulement un projet essentiel, légitime et structurant; il s'agit aussi et surtout un engagement nécessaire que doivent prendre les autorités supérieures pour assurer la sécurité de notre population, un devoir de mémoire et une source d'espoir pour l'avenir.

Nous jugeons que tout a été fait dans ce projet pour qu'ils respectent tous les critères qui avaient été initialement établis, principalement celui que le train sorte du centre-ville, parce que **les risques inhérents à la topographie du terrain sont toujours bien en place, et parce que le traumatisme collectif est encore bien réel.**

À cet effet, nous nous référons à l'étude que la Santé publique de l'Estrie. Elle stipule, entre autres, que 50 % des Méganticois croient qu'un accident ferroviaire pourrait se reproduire au cours de 10 prochaines années; qu'en comparaison à la moyenne québécoise, les Méganticois ont 2 fois plus de symptômes de stress post-traumatique; et que 58% rapportent être fortement ou modérément dérangés par les bruits reliés aux trains.

Pour ce qui est des éléments plus techniques, nous n'avons d'autres choix, comme communauté, de **faire confiance aux nombreux experts, firmes et organismes crédibles** qui ont eu à développer le projet, à l'analyser ou à le bonifier, à chacune des étapes franchies. Notre limite est là. De plus, nous avons choisi de nous ranger du côté de la confiance envers les organismes indépendants comme le vôtre, le BAPE ou la CPTAQ, par exemple, des organisations qui ont eu le mandat de juger le projet afin qu'il se déploie, mais dans le plus grand respect des intérêts des communautés qui le reçoive. Si nous ne pouvions plus faire confiance aux autorités dûment compétentes, de même qu'aux firmes régies par des lois et règlements clairement définis, vers qui devrions-nous nous tourner ? **Nous avons choisi la confiance, la compétence, et le respect des rôles et responsabilité de chacun.**

Cela dit, nous devons attirer votre attention sur un élément important. Nous ne pouvons faire autrement que déplorer le fait qu'au fil du temps, **les communications dans ce projet ont été déficientes. De ce fait, le projet souffre indéniablement de désinformation et de manque de transparence de la part des autorités qui le chapeaute.** Bien qu'il s'agisse plus d'un enjeu de culture d'organisation que d'un manque de volonté, il n'en demeure pas moins que le projet en souffre aujourd'hui, et que nous en sommes tous victimes, localement.

Cela ne diminue en rien la qualité du projet qui vous ait présenté, au contraire, mais cela explique sans doute la sensibilité qui l'accompagne. Vue la nature du projet qui, au-delà d'une d'infrastructure ferroviaire, est un projet de rétablissement social, nous croyons que des ajustements pour la suite seraient nécessaires. Nous considérons qu'à ce niveau, **notre population mérite mieux... plus de proximité, plus de vérité, plus de transparence.** N'oublions jamais qu'ici, autant les gens qui sont en faveur du projet pour des raisons évidentes, que ceux qui s'y opposent parce qu'ils seront impactés par le tracé, nous sommes tous des victimes, directes ou indirectes, de cette tragédie du 6 juillet 2013.

Dans ce sens, et pour tous les arguments précédemment nommés, nous avons besoin collectivement de passer à autre chose. Nous demandons que le projet soit autorisé, et ce, avec toutes les recommandations qui seront nécessaires pour nous rassurer celles et ceux qui ont besoin de l'être. Mais une décision doit être prise afin que, collectivement, nous puissions avancer.

Depuis 12 ans, Lac-Mégantic a démontré au Canada sa capacité à se relever avec dignité, courage et résilience. La construction de la voie de contournement, avec le tracé qui vous est soumis, constitue aujourd'hui la prochaine, et la dernière, étape indispensable de cette reconstruction.