

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: Josée Morin

Date: 2026-01-28

Attachement N°1 –

28 janvier 2026

Office des Transports du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N9

De : Josée Morin, résidente de Lac-Mégantic (biologiste et enseignante des sciences au secondaire pour la 35^e année)

Objet : Inquiétudes concernant la voie de contournement ferroviaire à Lac Mégantic

Madame, Monsieur,

Ce deuxième mémoire vient compléter celui que j'ai présenté lors de la soirée du 2 décembre 2025. Mes nouvelles lectures m'ont amené de nouvelles interrogations. Plus je lis les rapports, plus je m'informe, plus je comprends que ce projet de voie de contournement est risqué et ne respecte pas les critères du principe de précaution qui devrait être appliqué pour un projet majeur d'aussi grande envergure dans une population déjà assez éprouvée. Quand il y a trop d'incertitudes, que le milieu est trop sensible et que les impacts possibles sont trop grands, on ne touche pas à ça normalement.

Eau potable

« Comme ce projet prévoit une zone d'excavation profonde directement dans la nappe phréatique avec des rabattements prévus de 23 m par endroits, les conséquences sur la quantité et la qualité des eaux de surface, **même avec l'application des mesures**

d'atténuation, sont considérées comme modérées (négatif) à très élevées (négatif) lors de la construction, donc importantes, dues à des rabattements des eaux souterraines et **en raison des incertitudes qui subsistent**. » (WSP septembre 2025) C'est écrit noir sur blanc dans ce rapport. Justement, Mme Julie Gauthier, hydrogéologue de LNA, m'a confirmé le 19 novembre 2024 devant l'auditorium plein de monde qui vont perdre leur puits pas mal certain que lorsqu'on coupe une veine d'eau, tout un secteur parfois très grand, voir quelques km parfois, peut manquer d'eau et c'est impossible de savoir à l'avance. Comme cette nappe comporte beaucoup d'incertitudes, il est difficile d'en prédire exactement l'ampleur. Imaginez quand ils vont creuser la grosse balafre de 30 mètres de creux par 243 mètres de large justement où il y a un arrêté ministériel (2006) qui a pour objectif clair de prévenir toute activité susceptible de compromettre la qualité, le débit ou la pression d'eau **alimentant le réseau municipal de Lac-Mégantic!** Le rapport hydrogéologique d'Englobe 2024, parle aussi d'incertitude en ce qui concerne les eaux souterraines et de **l'impossibilité d'atténuer directement un rabattement de la nappe phréatique régionale**. Juste ça, c'est assez pour lever un gros drapeau rouge! Je cite :« 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 œuvre des plans de surveillance rigoureux. » (point 263, p.56 « Demande d'une ligne de chemin de fer par CPKC »). C'est impensable de dire qu'il va certainement y avoir des problèmes, on ne sait pas trop lesquels avant de le faire et on verra au fur et à mesure! Normalement, on devrait dire stop, le principe de précaution essentiel pour un projet de cette ampleur qui touche une ressource précieuse, rare et de base de milliers de citoyens n'est vraiment pas respecté!

Une balafre dans le roc fracturé à même la nappe phréatique ouvre une porte d'entrée pour la contamination durant la construction et les 10-20-50-100 ans à venir. Aucune garantie ou assurance n'est fournie dans les études hydrogéologiques sur les effets de cette épée de Damoclès au-dessus de la ressource eau de Lac-Mégantic.

Comme si ce n'est pas assez, si problème il y a, TC s'engage à mettre en œuvre les mesures décrites à la section 7.1 du plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines comme suit :

1. Alimentation d'urgence : bouteilles et réservoir extérieur
2. Approfondissement d'un puits existant ou construction d'un nouveau puits

3. Raccordement au réseau municipal d'aqueduc si les options précédentes ont été considérées et testées ou jugées non-applicables

Justement, en réponse à ma question à savoir s'ils sont certains de trouver de l'eau potable plus creux (le 18 novembre 2024, toujours devant l'auditorium plein de d'autres personnes qui vont perdre leur puits pas mal certain aussi), Mme Julie Gauthier m'a dit que non. Pour ce qui est du réseau d'aqueduc, justement c'est cet aquifère et son bassin versant dont la prévisibilité échappe aux experts.

Pour ce qui est de ce plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines, il a été mentionné dans l'infolettre de TC du 28 février 2025 que la municipalité de Frontenac **a confirmé** qu'elle le prendra en charge et le mettra en œuvre. Ils les ont même félicités! J'ai eu la confirmation par écrit le 17 janvier 2026 que pour Frontenac, les pourparlers dans ce sens ne sont pas terminés à ce jour encore dû au fait que leurs assureurs ne peuvent pas les assurer avec le projet d'entente actuel. Normalement, les assurances assurent des problèmes qui pourraient arriver, pas des problèmes prévus! Et cette responsabilité beaucoup trop énorme devrait être prise par TC, pas par des petites municipalités comme Frontenac, Nantes ou même Lac-Mégantic. Les problèmes liés à l'eau potable de nombreux résidents vont se chiffrer à coups de millions de deniers publics. Vous lirez attentivement le 3^e mémoire de la municipalité de Frontenac dans ce sens. Mais comment faire confiance à TC s'ils nous mentent de cette façon? Nantes, pour leur part, s'en est retiré puisqu'il est difficile de s'entendre avec TC et que les communications sont très difficiles. Même chose pour la responsabilité du sentier de motoneige et vtt qu'ils vont mettre juste à côté de la voie de contournement ferroviaire où les trains vont aller à 40 milles/heure, juste au bas de la côte du Rang 10 où cette intersection est déjà connue très dangereuse au niveau des accidents. C'est à croire qu'ils ont fait exprès de choisir le tracé le plus ridicule : cette intersection très dangereuse, le milieu de la grosse pente du rang Pie XI (qui est la voie de passage pour diminuer le temps de réponse des services d'urgence pour les résidents au nord de la 161 et qu'ils devront fermer par 2 ronds-points en plein milieu) et couper la montagne avec une grosse balafre directement dans la nappe phréatique qui alimente la région! Vous savez qu'il existe des tracés alternatifs qui passent à côté? TC a tendance à vouloir déléguer ses responsabilités, ses problèmes aux municipalités, on dirait. Pour ce qui est de leur fiabilité, nous avons déjà l'expérience qu'ils ne respectent pas les contrats écrits et signés. Avant qu'ils viennent chez nous faire des tranchées exploratoires, nous avons signé une entente qui disait que s'ils font des dommages, ce serait réparé dans les jours suivants. Ils ont brisé un chemin forestier qui est devenu impraticable en octobre 2021 et ce n'est toujours pas réglé à ce jour. C'est même rendu en cour de justice (David

contre Goliath). Dans ces ententes, nous devons être informés de la venue des gens sur notre terrain pour les travaux exploratoires et ceci n'a pas été respecté à plusieurs reprises et ce, pour tous les expropriés avec qui nous en avons parlé. Chaque fois qu'on leur écrit pour leur exprimer nos inquiétudes et pour poser nos questions, nous recevons toujours la même lettre copier-coller qui ne veut rien dire et qui ne répond pas adéquatement. J'ai même pensé faire un document commun entre expropriés en collant toutes nos lettres de réponse de TC pour démontrer que c'est toujours la même. Rassurant quand nous allons avoir des problèmes d'eau potable? L'eau potable, l'eau tout court, c'est quand même important et primordial, non? Et bien c'est écrit noir sur blanc dans les rapports d'experts des 27 000 pages qu'il va y avoir d'énormes problèmes non-prévisibles.

Au sujet de mon questionnement à savoir si tout le brassage et les millions de litres par jour d'eau potable contaminée par le dynamitage pendant la construction jetés dans la rivière Chaudière vont faire relever les hydrocarbures lourds cancérigènes et les contaminants éternels qui s'y trouvent toujours dans les sédiments depuis la tragédie, je ne vois aucune étude là-dessus dans les 27 000 pages, ni dans toutes les autres études qui n'y sont pas. Les citoyens de la Beauce riveraine y puisent leur eau potable. C'est quand même une question de santé publique. La seule réponse que j'ai eue de TC ici est que les poutres du pont ferroviaire qui traversent la rivière ne sont pas dans la rivière, ce qui ne répond pas à ma question du tout. Vous lirez l'article à ce sujet que j'ai mis sur ma clé USB que je vous ai remise lors de la soirée de présentation du 2 décembre 2025.

Le rapport d'hydrologie d'Englobe de 2022 (p 74) indique que lors de l'excavation dans le secteur Frontenac et de la ferme de madame Boulanger c'est **5,5 millions de litres d'eau par 100 mètres par jour qui seront 'évacués' (gaspillés)** et déversés dans la rivière Chaudière. La simple règle de 3 nous indique que ceci est l'équivalent de 733 camions citernes par 100 m par jour. L'excavation se fera sur une distance de plus de 1 km dans ce secteur donc un gaspillage minimum équivalent à **7330 camions citernes par jour!** La ponction de cette énorme quantité d'eau potable qui sera gaspillée risque de réduire la quantité d'eau disponible pour les citoyens. Aucune garantie ou assurance que la quantité d'eau disponible pour les puits municipaux ne sera pas affectée n'est fournie dans les études hydrogéologiques. C'est un non-sens de dénoyer et contaminer autant d'eau potable quand on sait qu'il en manque partout. Savez-vous que 2 municipalités de notre MRC ont dû ouvrir des endroits publics cet été pour que leurs citoyens puissent se laver et des endroits pour aller remplir des bouteilles d'eau

potable? Selon les experts, la situation ne va pas aller en s'améliorant avec les changements climatiques. Ce sont nos enfants qui vont en payer le prix.

Olivier Primeau

Le Québec est tellement riche 🍷💧

L'eau n'est plus en crise. Elle est en faillite.

Ce n'est pas une phrase choc. C'est le constat clair d'un rapport récent de l'ONU : la planète a dépassé le point de rupture. On est officiellement entré dans une ère de faillite hydrique mondiale.

Pendant des décennies, on a consommé plus d'eau que la nature est capable d'en renouveler.

Rivières, nappes souterraines, lacs, glaciers : partout sur la planète, les réserves diminuent plus vite qu'elles ne se régénèrent. On a vécu au-dessus de nos moyens hydrologiques. Et la facture arrive.

Ce n'est plus théorique.

- Des fleuves n'atteignent plus la mer à certaines saisons.
- Des aquifères stratégiques s'effondrent.
- Près de 4 milliards de personnes vivent une pénurie sévère d'eau au moins un mois par année.

Et pendant que le monde se bat pour sécuriser son accès à l'eau, le Québec est dans une position unique au monde.

On a énormément d'eau. De l'eau potable. De l'eau de source. Renouvelable. De qualité exceptionnelle.

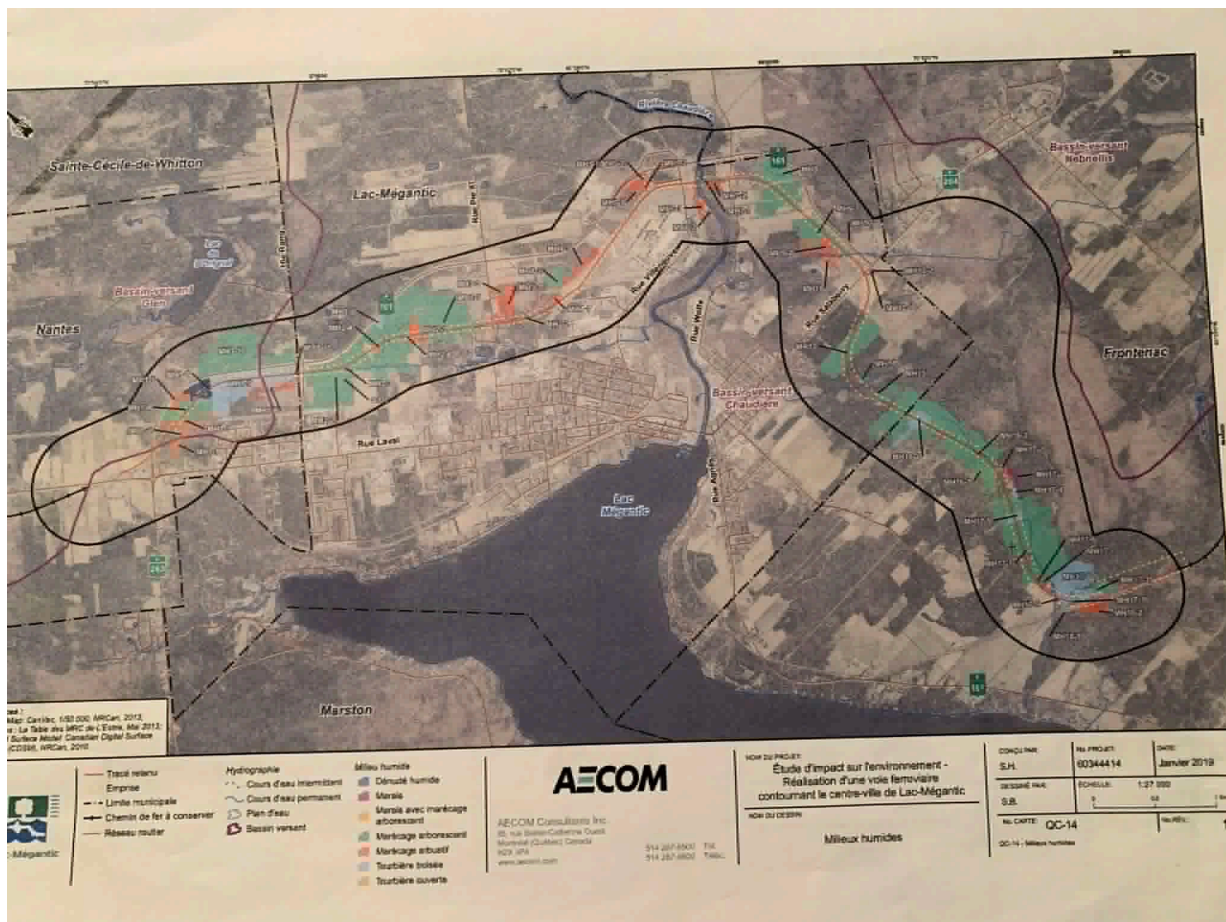
Et surtout, une eau naturellement potable, beaucoup moins chère à exploiter que des technologies lourdes, coûteuses et extrêmement polluantes utilisées ailleurs sur la planète.



Milieux humides

Pour ce qui est des milieux humides détruits ou gravement endommagés, les chiffres au sujet du nombre d'hectares cités varient d'un rapport à l'autre et on tendance à diminuer dans le temps.

- Selon le rapport d'AECOM (22 août 2017) présenté au BAPE de 2019, le projet va causer la perte de 43,3 ha de milieux humides dont 31,9 ha sont jugés de valeur écologique élevée.





- Seulement **4 jours** après le dépôt du rapport du BAPE, en octobre 2019, l'emprise pour le projet sur notre terre est passée de 54 m à 81 m de largeur. En juin 2022, elle avait doublé par rapport au départ, passant de 81 m à 104 m. Sur les cartes ci-haut, j'ai observé que l'emprise totale chez nous est en milieux humides qui sont jugés de valeur écologique élevée. L'emprise a aussi triplé, quadruplé sur le reste du tracé et même quintuplé aux endroits les plus sensibles pour l'eau potable. Alors nécessairement, le nombre d'hectares de milieux humides détruits a augmenté. Justement, si on lit le Plan régional des milieux humides et hydrique de la MRC du Granit, il y est mentionné à la p.42 : « Le projet de voie de contournement, si réalisé, entrainerait la destruction permanente de jusqu'à 66 hectares de milieux humides (Transport Canada, 2022). ». Même qu'en conseil des maires de la MRC, il a été mentionné 45 hectares supplémentaires gravement endommagés, pour un total de 111 ha.
- Le 4 septembre 2024, la MRC du Granit a invité tous les propriétaires de milieux humides de la MRC à une rencontre au centre sportif. Nous avons trouvé bizarre

de ne pas avoir été invités puisque nous en avons une grande superficie qui apparaissait justement sur les cartes du rapport d'AECOM de 2017 (voir ci-haut). Nous nous sommes rendus quand même à cette rencontre. Un employé de la MRC nous montrait chacun notre tour la carte de notre milieu humide sur l'ordinateur. Quelle ne fut pas notre surprise de découvrir que nous n'avions plus de milieu humide et que plusieurs à la longueur du tracé retenu ont disparu aussi! Pourtant, si on va sur le terrain, ce sont des milieux humides qui ruissellent constamment. D'ailleurs, Luc-Alexandre Chayer, ancien chargé du projet, nous a envoyé la carte ci-dessous des forages qui étaient prévus chez nous. Sur les 4 prévus, 2 ont été abandonnés, soit le TF-165-21 et le TF-167-21, puisque le terrain étant trop humide, la foreuse s'est enlisée. Ils ont dû donc faire des tranchées exploratoires pour remplacer les 2 autres puisqu'une pelle mécanique est moins susceptible de s'enliser. Ces 2 tranchées, la TF-166-21 et la TF 164-21, sont toujours pleines d'eau et ressemblent à un sable mouvant, mais plus végétal mouillé. Le terrain est demeuré impraticable depuis ce jour. (Notez que la mention « Accès interdit par le propriétaire » aurait dû y être enlevée puisque la mésentente a été réglée quand ils ont accepté d'emprunter les chemins déjà existants au lieu de défricher une bande de 15 pieds de large par 1200 pieds de long pour y accéder.)



- Le 24 septembre 2024, nous avons eu une rencontre avec SPAC et notre avocat où M. Dany Lepage, responsable du projet, était présent. J'en ai profité pour lui demander comment ça se fait que nous n'avons plus de milieu humide sur la carte de la MRC et **que la majorité des autres sur le tracé ont disparu aussi, tout comme les espèces à statut précaire** qui sont présentes juste à côté, mais pas dans l'emprise. Il nous a répondu candidement devant 2 agentes de SPAC et notre avocat qu'**ils ne les comptabilisent plus et ils n'apparaissent plus sur les cartes de la MRC** puisque de toute façon, ils seront détruits! C'est ce que la MRC du Granit lui a confié. **Comment les protéger ou, au pire, les compenser s'ils sont disparus comme s'ils n'avaient jamais existé?**
- Sur le rapport WSP « CPKC-Projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic-Évaluation des effets environnementaux version révisée » (septembre 2025), il est mentionné que seulement 33 ha de milieux humides seront détruits et aucune espèce végétale à statut précaire et aucun habitat essentiel pour une espèce terrestre en péril! Pourtant, si on regarde la nouvelle carte des milieux humides ci-bas de chez nous, on remarque que la tranchée TF166-21, qui est gorgée d'eau, et la TF-165-21 qui n'a pas été faite (puisque le terrain aurait été davantage saccagé, selon la chargée de projet, puisqu'il ruisselle constamment) et le reste de notre milieu humide ne sont plus des milieux humides! Aussi, la valeur écologique des milieux humides a diminué devenant de faible à passable. Bien sûr, ils ont enlevé des cartes les milieux humides à hautes valeur écologique!



Je m'interroge sérieusement à savoir pourquoi les milieux humides disparaissent dans l'emprise et sont présents juste à côté. Je crois qu'une évaluation visuelle sur le terrain et une expertise indépendante seraient nécessaires dans ce cas aussi. Ces données contradictoires à ce qui est sur le terrain font partie de tout ce qui nous fait perdre confiance en nos décideurs. De toute façon, de compenser des milieux humides qui ont pris des milliers d'années à se former et qui ont on rôle écologique primordial par des

compensations monétaires est un non-sens. Dans un contexte de changements climatiques, nul besoin ici d'énumérer tous les bienfaits nécessaires de ces milieux. Ces milieux doivent être protégés.

Acceptabilité sociale

Je trouve malhonnête que la ville de Lac-Mégantic dise que ce tracé a un appui clair de la population alors que j'ai entre les mains le tableau 6 tiré du rapport du BAPE de 2017 (qui portait sur l'acceptabilité sociale) qui dit que 1368 réponses sur 2737 sont pour le statu quo et que 1369 réponses sont pour une voie de contournement, soit la moitié. Sur cette moitié pour une voie, seulement 568 sont pour le tracé retenu, soit seulement 20,75% des réponses. De plus, dans ce rapport du BAPE, la commission d'enquête constate que, je cite, " l'option 1, relative au statu quo, a été exclue d'office par la ville de Lac-Mégantic et n'a donc pas été évaluée de façon rigoureuse dans son étude de faisabilité.". Aussi, je cite toujours, "Considérant que l'option 1, relative au statu quo, n'a pas été évaluée par l'initiateur, qu'elle est perçue comme ayant les meilleures retombées et qu'elle est la plus acceptée par les participants à la consultation publique, la commission d'enquête est d'avis que cette option devrait être rigoureusement documentée et bien expliquée aux populations concernées par le projet de voie ferrée.". De plus, à la suite du BAPE, la ville de Lac-Mégantic a écrit une lettre au gouvernement du Québec y précisant ses attentes. Elle y mentionne son accord au fait que le gouvernement ne doit pas se sentir tenu de suivre le BAPE dans ses incohérences et ses contradictions et qu'il reconnaisse qu'une voie de contournement est la seule option possible.

Les sondages scientifiques qui ont été effectués dans les règles de l'art démontrent quand même que la grosse majorité des citoyens des 3 municipalités impactées sont contre ce tracé, soit 88,5% de Nantes, 70,5% de Lac-Mégantic et 92,5% de Frontenac, chiffre qui a été confirmé par un référendum officiel à Frontenac. La méthodologie a été expliquée publiquement et ces sondages ont été validés par un statisticien indépendant, Dr Shawn Davidson, et une 2^e validation a été faite par la firme Marketing Léger Inc.

Dr. K. Shawn Davison, PhD
President and Principal Medical Scientist
A priori medical sciences inc.
Vancouver, BC
ebmedicine@gmail.com

June 05, 2022

Re: Analysis of survey of Lac Megantic residents

To Whom it May Concern;

I performed statistical analyses of the results of the survey of Lac Megantic residents' opinion on the proposed rail bypass route. My role was limited to the calculation of the margin of error and assessment of the statistical significance of the survey outcome.

In addition to the primary analysis, I conducted two sensitivity analyses to ensure the robustness of the findings given there were a number of residents that chose not to participate in the survey, which had the possibility of introducing non-responder bias.

My analyses found that the proposed rail bypass route was opposed by the vast majority of residents who were randomly selected to participate in this survey. These results were further confirmed by one of the sensitivity analyses.

Full methods, results, and discussion are appended.

I received no remuneration or in-kind gifts for these analyses and have no personal relationship with any resident.

Sincerely,



Shawn Davison, PhD

Dr. K. Shawn Davison, PhD
President and Principal Medical Scientist
A priori medical sciences inc.
Vancouver, BC
ebmedicine@gmail.com

July 09, 2022

Re: Analysis of survey of Nantes residents

To Whom it May Concern;

I performed statistical analyses of the results of the survey of Nantes residents' opinion on the proposed rail bypass route. My role was limited to the calculation of the margin of error and assessment of the statistical significance of the survey outcome.

In addition to the primary analysis, I conducted two sensitivity analyses to ensure the robustness of the findings given there were a number of residents that chose not to participate in the survey, which had the possibility of introducing non-responder bias.

My analyses found that the proposed rail bypass route was opposed by the vast majority of residents who were randomly selected to participate in this survey. These results were further confirmed by both sensitivity analyses.

Full methods, results, and discussion are appended.

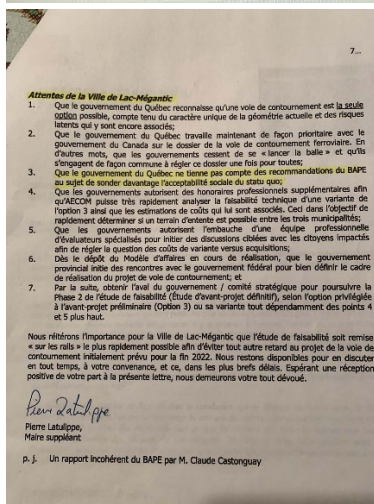
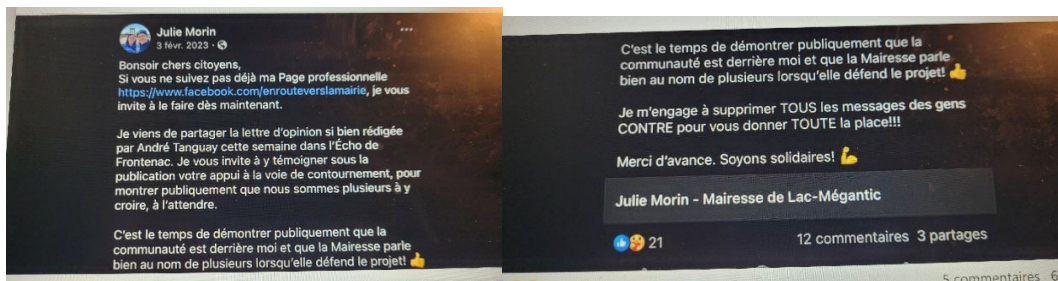
I received no remuneration or in-kind gifts for these analyses and have no personal relationship with any resident.

Sincerely,



Shawn Davison, PhD

Que 2 municipalités sur 3 se positionnent officiellement et publiquement contre ce tracé, soit Nantes et Frontenac, ça parle beaucoup aussi. Leurs représentants et les maires ont assisté à plein de rencontres et ils ont fini par prendre position en étant à l'écoute de leurs citoyens et de leurs inquiétudes. Ils ont compris que leurs inquiétudes sont fondées en ayant été confrontés à TC. De son côté, Lac-Mégantic a toujours minimisé ces sondages, même s'ils ont été vérifiés de façon rigoureuse et professionnelle, et a refusé de tenir un référendum à ce sujet malgré plusieurs demandes officielles. La mairesse Julie Morin l'a même dit publiquement dans les médias à plusieurs reprises : « Il est hors de question de faire un BAPE. J'ai été élue avec le mandat clair de pousser ce projet et je tiens le cap. Ce n'est pas un concours de popularité. ». Des élus de Lac-Mégantic ont même rejoint une page Facebook où tous ceux qui sont contre ce tracé sont exclus, les empêchant de s'exprimer et alimentant la haine et la déchirure du tissu social. Même Julie Morin, mairesse de Lac-Mégantic, a fait une publication Facebook qui disait qu'elle allait exclure de sa page de mairesse tous les opposants au projet. Elle a rebroussé chemin dernièrement, mais j'ai toujours conservé cette preuve à l'appui.



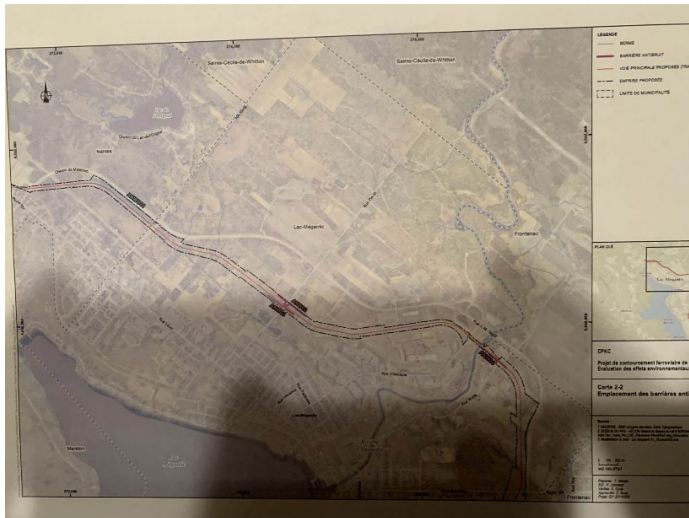
Même chose au conseil municipal, je me suis fait tutoyer par la mairesse, interrompre pour me faire mettre des mots dans la bouche et même couper la période des questions juste avant moi qui attendais au micro. Depuis 3 semaines, ils publient officiellement au nom de la ville de Lac-Mégantic dans l'Écho de Frontenac, le journal local, des montages

d'une page à chaque semaine où ils relatent ce qu'ils appellent des faits où plusieurs informations sont manquantes et toujours orientées de façon à faire croire que ce projet doit être appuyé. D'ailleurs, ils poussent les gens à aller écrire à l'OTC au bas de ces publications. Les élus les publient aussi chacun sur leur page Facebook. Je trouve ça malhonnête intellectuellement. Les informations y sont biaisées et mentir par omission, c'est quand même mentir. Les élus municipaux ne sont-ils pas censés représenter **tous** leurs citoyens? Ne sont-ils pas censés d'essayer de favoriser et maintenir une communauté forte et unie? Je suis née à Lac-Mégantic, j'y ai passé toute mon enfance et je suis revenue y habiter depuis maintenant 32 ans. C'était une ville chaleureuse et paisible où les gens s'entraidaient. Je n'ai jamais vu tant de haine, des disputes, de déchirures dans le tissu social que depuis l'annonce de ce tracé et ils alimentent ça. Je crois que ceci contribue beaucoup à la détresse des gens. Comme si la tragédie n'avait pas fait assez de ravages. D'ailleurs, Dr Lucie Viau, psychiatre d'expérience dont j'ai mis son entrevue à TVA sur ma clé USB que je vous ai remise le 2 décembre 2025, dit que le fait que les élus parlent de « train meurtrier », l'opacité des décisions et la non-implication des résidents dans les décisions contribuent grandement à la détresse observée chez les citoyens. Elle y dit aussi qu'un choix qui impliquerait correctement les citoyens leur permettrait d'aller plus dans la **rationalité** que dans l'**émotivité**. Vous allez vous en rendre compte en lisant les mémoires des citoyens. Elle y dit aussi qu'un empressement à faire le projet pourrait être un nouvel élément traumatique, comme si l'urgence était priorisée afin de neutraliser une résistance exprimée par une partie grandissante de la population. D'ailleurs, dans le rapport de STANTEC (2017), 2^e firme d'ingénieurs mandatée par la ville de Lac-Mégantic, il y est nommé dans les principaux facteurs de risque pouvant faire avorter le projet la grogne populaire et la pression médiatique. La solution? Faire vite. Au fait, vous devriez consulter ce rapport qui est très éloquent. Ils y parlent comme autres facteurs de risque de la dangerosité de la côte du Rang 10, des problèmes de la terre des Boulanger où ils vont faire la grosse tranchée et du gros développement de M. Lafontaine à Nantes qui sera bloqué, bloquant par le fait même le développement de Nantes. Cependant, je ne l'ai pas trouvé dans les 27 000 pages de rapport.

Son et vibrations

Dans l'analyse d'AECOM (2019), les secteurs de Laval Nord et du Rang 10 à Nantes sont dans une zone dépassant les normes de l'INSPQ concernant le niveau sonore. Depuis, ces normes ont abaissé le niveau sonore considéré comme problématique et ayant des impacts au niveau de la santé humaine (Golder 2021). Sur la carte ci-bas (WSP 2014), j'observe qu'on y a prévu une berme anti-bruit de 3 à 8 mètres qui réfléchit le bruit,

mais située entre la voie ferrée et la route 161 et arrêtant environ 50 mètres avant l'intersection du Rang 10 et de la route 161 où seront situées une barrière et une sonnette pour le passage à niveau public. Cette berme serait-elle située du mauvais côté de la voie ferrée, réfléchissant le bruit vers la population de Laval Nord et du Rang 10? Il est à noter que 80% de la population de Nantes habite à Laval Nord. Et pour les habitations tout près dans le Rang 10? Est-ce qu'un dispositif serait possible pour y atténuer le bruit? **À vérifier.**



Érablière mature

Dans la demande de CPKC (Évaluation des effets environnementaux version révisée, sept. 2025), TC s'est engagé à proposer et à mettre en œuvre des mesures correctrices auprès des propriétaires privés s'il est constitué des impacts ou en cas de perte supplémentaire de forêt en-dehors de la bande actuellement prévue, soit 5 mètres de chaque côté de l'emprise ferroviaire ou 12,5 mètres pour les érablières. Selon le rapport de LNA (novembre 2024), nos 2 puits vont être asséchés par le déblais de 3 mètres en bas de la pente de notre érablière pour assécher le milieu humide (qui justement, comme mentionné plus haut, n'existe plus) à la longueur de notre érablière. Le puits le plus loin des 2 est situé à 167 mètres de l'emprise et l'autre, à 30 mètres, alimente une cabane à sucre commerciale. Nous avons consulté un ancien ingénieur forestier qui est maintenant à la retraite et il nous a dit que les érablières sont particulièrement sensibles aux variations d'humidité du sol. Il nous a dit aussi que malheureusement, si ce dernier puits situé presque à l'extrémité en-haut de notre terre en pente vers le milieu humide est asséché, que notre érablière risque des répercussions importantes sur les années à venir. Cela devrait se faire tranquillement. Seulement, aucune étude n'a été effectuée concernant l'état actuel et dans le temps de notre érablière. Nous avons demandé des

expertises dans ce sens et elles nous ont été refusées par SPAC et TC. Comment prouver que ce déblais et drainage quand même importants sont responsables de l'assèchement de notre érablière? Comme ces impacts vont se faire sur des années, comment être certains qu'ils vont considérer encore notre demande? **Nous avons besoin d'un contrat solide et juridiquement contraignant ainsi qu'une expertise indépendante payée par TC avant le déblais de ce milieu humide.**

Conclusion

Ce projet de voie de contournement ferroviaire va gaspiller des quantités astronomiques d'eau potable et mettre à risque l'eau potable de la région. Aucune garantie n'est donnée concernant ces risques ou sur sa contamination. Une chose est certaine, ces impacts seront certains et sérieux (Julie Gauthier de LNA, novembre 2024). Juste ce fait est suffisant pour rejeter ce projet. C'est un trop gros risque juste pour permettre le développement du centre-ville de Lac-Mégantic. En effet, les 3 raisons évoquées pour réaliser ce projet sont la sécurité, le rétablissement social et le développement économique. Le deuxième élément n'est aucunement démontré tel qu'exposé dans ce mémoire. Au niveau de la sécurité, il n'est aucunement démontré aussi, même contredit par les documents de AECOM du 13 mai 2025 (p.1, point 1,08) où il est mentionné que la pente maximale sur le tracé prévu est équivalente à la pente maximale existante. Cette voie permettrait aux trains d'aller 4 fois plus vite toujours en périmètre urbain et à proximité de développements résidentiels (avec ajout de courbes), augmentant ainsi de façon exponentielle les impacts en cas de déraillement. Il n'y a plus aucun train laissé en-haut à Nantes sans surveillance sur la voie principale. Plus de 90 millions de dollars ont déjà été investis dans l'infrastructure actuelle afin de la porter aux normes de voie de catégorie 3 : nouvelles traverses, nouveaux rails, l'amélioration du ballast ainsi que la réparation et le remplacement des traversées de cours d'eau. L'entretien y a été renforcé ainsi que l'inspection de 2 à 3 fois par jour, soit à chaque fois qu'un train de matière dangereuse est prévu, même si c'est juste un wagon. Donc, le seul justificatif restant est le développement du centre-ville. D'ailleurs, Joseph Zayed, commissaire au BAPE de 2019, s'est dit choqué que ce tracé n'est aucunement appuyé sur la science ou les impacts, mais purement politique (voir extrait du BAPE sur ma clé USB remise lors de la soirée de présentation du 2 décembre 2025). Plus d'un milliard de dollars de fonds publics et un risque de dommage irréversible à l'environnement et à la ressource en eau est un prix beaucoup trop élevé pour quelques dollars de taxes. Donc, ce projet devrait être rejeté. Par conséquent :

1. Je demande un moratoire sur le projet pour mieux analyser d'autres alternatives.

2. Je ne donne pas mon consentement à cette catastrophe humaine et environnementale imminente. Nous n'avons pas besoin d'un ressac de désolation ici. Assez, c'est assez!

Si jamais vous acceptez ce projet à l'encontre de la majorité des citoyens des 3 municipalités impactées et à la lumière des faits relevés ici, :

1. Je demande des garanties écrites et contraignantes juridiquement, solides qui vont perdurer dans le temps.
2. Je demande des analyses d'experts indépendants au niveau de tous les impacts possibles avant, pendant et après la construction du projet et plus particulièrement de l'analyse de l'eau des puits privés et municipaux (qui ont été bâclés ou non-effectués).