

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: Municipalité de Frontenac

Date: 2026-01-15

Bonjour,

En pièce jointe, vous trouverez le 3e mémoire de la Municipalité de Frontenac en lien avec le

projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic.

Je vous remercie et je vous souhaite une excellente journée.



3e 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

15 janvier 2026

Mémoire – Assurabilité du plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines du projet de voie de contournement de Lac-Mégantic

La Municipalité de Frontenac soumet le présent mémoire afin de porter à l'attention de l'Office des transports du Canada et de Transports Canada un enjeu déterminant pour la faisabilité et la gouvernance du projet: l'inassurabilité, en l'état actuel, du projet d'entente de contribution lié à la gestion du plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines. Dans le cadre de nos démarches, nous avons transmis à nos assureurs le projet d'entente fourni par Transports Canada et négocié. À la suite d'une analyse approfondie, nos assureurs ont conclu que ce projet n'est pas assurable. Leur conclusion repose sur un principe fondamental du droit des assurances: une assurance couvre un aléa, c'est-à-dire un risque incertain; elle ne couvre pas une situation où les incidents et problématiques sont anticipés avec un degré de certitude tel qu'ils s'apparentent à des pertes attendues.

Au cœur de cette inassurabilité se trouve surtout la répartition des responsabilités prévue au projet d'entente: la responsabilité opérationnelle et juridique de la mise en œuvre du plan repose essentiellement sur la municipalité qui en prendra la gestion — qu'il s'agisse de Frontenac, de Lac- Mégantic ou de Nantes — et non sur Transports Canada ou sur le promoteur du projet, CPKC. Une telle allocation fait de la municipalité le porteur principal du risque d'exécution, des manquements allégués au plan, des obligations réglementaires connexes et des réclamations de tiers. Nos assureurs nous indiquent qu'ils assurent des risques municipaux habituels, mais non la prise en charge quasi intégrale d'un risque de projet où la municipalité devient, de facto, le premier responsable de l'application d'un dispositif environnemental à fort potentiel d'incidents prévisibles. Cet élément structurel, plus que tout autre, explique l'inassurabilité du montage proposé.

Ce constat a des implications immédiates. En l'absence d'assurance, la municipalité, ses élus et son personnel se retrouveraient exposés à des responsabilités civiles et environnementales majeures, incluant les dommages corporels et matériels, les coûts de mesures d'urgence, les réclamations de tiers et les obligations contractuelles d'indemnisation. Il importe de souligner que les coûts reliés à un risque majeur sur l'eau potable sont d'une envergure de plusieurs millions de dollars, et non de milliers. Cet ordre de grandeur renforce la nécessité d'un cadre d'indemnisation et de garanties financières robustes, établi en amont et juridiquement opposable.

Précision importante: bien que Transports Canada s'engage à assumer les frais opérationnels liés à une atteinte à l'eau potable (approvisionnement d'urgence, équipements temporaires, remédiation, analyses et suivi), l'enjeu assurantiel et les coûts majeurs pour la Municipalité se situent surtout du côté des recours juridiques et du non-respect potentiel d'engagements contractuels ou réglementaires par manque de

main-d'œuvre ou pour des raisons hors de contrôle. Il faut aussi souligner que l'ordre de grandeur de ces expositions n'a rien d'anecdotique: en cas de litige significatif, de réclamations multiples ou de recours collectifs, les coûts totaux (honoraires, débours, expertises, règlements ou jugements, intérêts et dépens) se chiffrent aisément en plusieurs millions de dollars, et non en milliers.

À cet égard, l'expérience québécoise et canadienne illustre la réalité et l'ampleur de ces expositions. Au Québec, la cause dite de Shannon (contamination des eaux souterraines liée à des activités à Valcartier) a mené à des décisions condamnant des défenseurs publics et privés à indemniser des résidents affectés, confirmant que des atteintes à l'eau souterraine peuvent engager des responsabilités substantielles et entraîner des indemnisations de plusieurs millions. Ailleurs au Canada, des crises d'eau potable comme Walkerton (Ontario, 2000) et North Battleford (Saskatchewan, 2001) ont débouché sur des règlements et jugements totalisant plusieurs millions, démontrant l'ampleur des coûts de défense, d'indemnisation et de remédiation lorsque la sécurité de l'approvisionnement en eau est compromise. Ces précédents confirment qu'un cadre contractuel et un engagement significatif de la prise de responsabilité de la part du promoteur du projet doivent être faits et établis avant toute mise en œuvre.

Au-delà de l'enjeu financier, l'inassurabilité signale un problème de conception du partage des risques. Lorsque les rapports techniques du promoteur reconnaissent des incertitudes substantielles quant aux effets hydrogéologiques et aux milieux humides, lorsque des mesures clés sont renvoyées à une gestion ultérieure et lorsque le plan de contingence repose ultimement sur des solutions internes au réseau municipal d'eau, il en résulte une structure de risque qui ne satisfait pas aux exigences d'un transfert assurantiel normal. C'est un indicateur objectif que la prévention, la hiérarchisation éviter–minimiser–compenser et la planification des scénarios extrêmes doivent être renforcées en amont, et que le risque résiduel doit être assumé par les entités capables de le porter: le promoteur et le gouvernement fédéral, non une petite administration locale.

Dans ce contexte, la Municipalité de Frontenac maintient qu'elle ne peut, en l'état, accepter la gestion du plan de surveillance sans un cadre de protection adéquat. À tout le moins, l'autorisation du projet devrait être subordonnée à des engagements clairs, opposables et entièrement financés qui rétablissent la possibilité d'assurer la fonction municipale. À titre indicatif, cela suppose, avant toute mise en œuvre, une indemnisation contractuelle complète et sans équivoque de la municipalité par le Canada pour toute réclamation liée au plan, la prise en charge par le promoteur d'une assurance de responsabilité environnementale dédiée nommant la municipalité comme assurée additionnelle avec des limites suffisantes par sinistre et en agrégat, la preuve de garanties financières et de cautionnements de performance couvrant la restauration et l'approvisionnement en eau de substitution, la création d'une réserve fiduciaire

préfinancée destinée aux interventions d'urgence et, enfin, l'adoption d'un plan opérationnel chiffré pour l'alimentation d'urgence de la population, avec des seuils d'activation et des responsabilités clairement définis. Ces mécanismes ne sont pas accessoires: ils sont la condition même du retour de l'aléa, donc de l'assurabilité, et de la protection effective de la collectivité.

Notre position n'est pas une opposition de principe au contournement ferroviaire. Elle découle d'un constat factuel et documenté: le projet d'entente de contribution, tel que proposé, ne permet pas à la municipalité d'obtenir les assurances nécessaires pour exercer en toute sécurité et diligence la gestion du plan de surveillance. Ce signal du marché de l'assurance en dit long sur l'ampleur des risques et sur la nécessité d'un rééquilibrage des responsabilités. En l'absence de correctifs substantiels qui rendent l'exposition assurable et qui garantissent la défense et l'indemnisation de la municipalité, nous demandons que l'OTC refuse d'autoriser le projet tel que déposé, ou, à tout le moins, reporte sa décision jusqu'à la présentation d'un cadre contractuel et financier conforme aux meilleures pratiques de gestion des risques et de protection de la santé publique.

En somme, il appartient au promoteur et au gouvernement fédéral de structurer un dispositif où la prévention est démontrée, où les scénarios extrêmes sont planifiés et financés, et où le risque résiduel est effectivement transféré ou garanti par des instruments solides. Tant que ces conditions ne sont pas réunies et assurables, la Municipalité de Frontenac ne peut, de façon responsable, accepter de prendre en charge le plan de surveillance ni consentir à exposer ses citoyens et ses finances à des pertes prévisibles. Cette position est conforme à notre devoir de protéger la population, l'eau potable et l'intérêt public.

Jean-Sébastien Roy

Directeur général et greffier-trésorier

Municipalité de Frontenac