

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: Daniel St-Pierre

Date: 2026-01-29

Bonjour,

Vous trouverez ci-joint mon mémoire déposé à l'OTC en lien avec l'analyse du tracé de la voie de contournement de Lac-Mégantic.

Daniel St-Pierre

Attachement N°1 –

Mémoire déposé à l'Office des Transports du Canada

dans le cadre de la demande d'approbation du tracé de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Le 28 janvier 2026

Bonjour,

Je suis résident de Frontenac et particulièrement situé très près du tracé de dynamitage. Je veux vous exposer mes préoccupations et inquiétudes relativement au tracé proposé.

A environ 250 mètres de ma maison, le tracé propose de creuser une tranchée directement dans la nappe phréatique de 100 pieds de profond et 200 pieds de large. A l'intersection de la 161 et 204 (tout à côté de ma maison), le dynamitage et l'excavation résulteront en une éjection d'eau jusqu'à 9 millions de litres par jour par 100m qui seront gaspillés et déversés dans la rivière Chaudière qui correspond à l'utilisation d'une ville de 45 000 habitants. De plus, les études hydrologiques indiquent la nécessité de continuellement de pomper 1,5 à 3 millions de litres d'eau par jour, en permanence, afin d'empêcher l'eau de surface et l'eau souterraine, d'affecter la stabilité des rails et

d'éviter des déraillements. Les experts de TC concluent que tout blocage au drainage occasionnerait de sérieux problèmes de sécurité ferroviaire. On parle également d'un million de mètres cubes d'excavation de roc à proximité de résidences.

Ce tronçon présente plusieurs enjeux environnementaux et hydriques majeurs qui ont été minimisés dans le processus décisionnel. Nous sommes plusieurs à nous inquiéter d'une vulnérabilité accrue lors d'accidents ferroviaires. En cas de déraillement ou de fuite de matières dangereuses, les nappes phréatiques et les puits voisins pourraient être directement affectés, ce qui ne semble pas faire partie de l'analyse actuelle.

Au dépôt du rapport de Mme Julie Gauthier de Laforest Nova Aqua, dans une rencontre privée, elle nous a clairement informé que, comme nous sommes situés à proximité de dynamitage important, nos risques pour la qualité de notre eau deviennent assez importants et sera probablement notre prochaine réalité si le tracé actuel est maintenu.

Le tracé retenu pour la voie de contournement ferroviaire est en contradiction avec le fait de traverser des zones vulnérables alors que le Québec fait face à un enjeu provincial majeur concernant la disponibilité et la protection de l'eau potable. Dans ce contexte, autoriser un projet d'une telle ampleur, impliquant des travaux d'excavation aussi profonds, la proximité directe de la nappe phréatique nous amène à avoir de sérieuses inquiétudes sur les risques de contamination et de manque d'eau potable.

Advenant une contamination probable de notre eau potable comme il est arrivé à Wakefield lors de dynamitage, je risque une perte de valeur importante de ma maison, voire même la capacité d'être en mesure de la vendre un jour. Qui aura envie d'acheter une maison qui n'a pas d'eau potable? J'ai aussi beaucoup de questionnements à savoir si je pourrai continuer à assurer ma maison suite à des dégâts possibles à mon solage suite au dynamitage. Je considère que de ne pas fournir de compensations monétaires est une grande injustice puisque nous devrions être considérés comme les dernières victimes de la tragédie. On parle d'un projet de plus d'un milliard de dollars pour la construction de 12 km. de voie ferrée et une compensation de quelques millions pour les résidences directement impactés est considéré comme un montant trop élevé pour le Gouvernement du Canada. C'est un peu comme nous dire qu'ils n'ont aucun respect pour ce qui nous arrive comme citoyen canadien malgré que nous n'en soyons aucunement responsable. Par contre, on nous demandera pourtant de payer cette facture en plus des dommages que nous aurons à vivre.

On nous dit, sur les liens avec les consultations publiques, que ce projet est pour aider la communauté de Lac-Mégantic à aller de l'avant et d'atténuer le traumatisme causé par

l'accident. Je tiens à mentionner que ce projet n'a aucunement aidé au rétablissement social, il a créé une dégradation de l'harmonie entre les communautés. Il ne s'agit pas d'un projet rassembleur mais plutôt de division. Ce sera un legs social, financier et environnemental désastreux pour les générations futures.

On nous demande d'être de bons citoyens responsables et de faire notre part pour préserver nos milieux humides et de ne pas gaspiller notre eau potable. Ce qui est en train de se passer avec le tracé actuel c'est 110 hectares qui seront détruits avec des impacts à long terme et une très possible contamination de la nappe phréatique de façon irréversible. Comment comprendre les Gouvernements fédéral, provincial et municipal de Lac-Mégantic qui prônent tous trois la protection de l'environnement mais qui acceptent et encouragent cette destruction majeure pour une décision qui somme toute, n'en est une que **politique et non soutenue scientifiquement**.

La mairesse de Lac-Mégantic, Julie Morin, en entrevue à Ma WebTV le 18 décembre a finalement avoué qu'elle sait qu'il y aura des impacts et qu'il ne faut pas se cacher. Elle a mentionné qu'elle souhaite qu'il y ait le moins d'impacts possibles mais personne ne les connaît à l'avance ni quand ils arriveront. Mais les études démontrent c'est qu'ils arriveront. Est-ce qu'une vérification des puits va empêcher les problèmes d'arriver? La réponse est non, ça ne fera que constater les dommages une fois les dégâts arrivés. Je ne comprends pas pourquoi, connaissant les impacts documentés, qu'elle poursuive à vouloir aller de l'avant avec un projet aussi fortement risqué.

On nous propose des mesures d'atténuation, mais aucune d'elles ne pourrait compenser adéquatement la destruction de milieux humides ou l'exposition accrue de la nappe phréatique aux risques de contamination tout particulièrement lors du dynamitage. Les milieux humides, une fois détruits, causeront de dommages irréversibles. Il sera trop tard pour prévenir des conséquences désastreuses, il est important d'y réfléchir avant de faire passer un train à un mauvais emplacement.

Les objectifs de protection des ressources en eau que le Gouvernement du Québec lui-même promeut est totalement en contradiction avec ce projet. Je me questionne sur la raisonnable d'approuver une ligne de chemin de fer qui dépend d'un rabattement industriel permanent de la nappe phréatique **dans une zone d'eau potable protégée**. L'eau potable constitue un besoin essentiel et un enjeu de santé publique fondamental.

En outre, le choix du tracé proposé souffre d'un manque de transparence. Les justifications fournies dans les rapports techniques demeurent insuffisamment documentées et ne permettent pas une compréhension claire des critères ayant conduit

à ce choix. Les alternatives, notamment la demie voie et le statut quo, n'ont pas été comparées, en terme d'impacts environnementaux et hydriques. Pourquoi ne pas avoir été transparents en analysant objectivement toutes les autres alternatives proposées.

Nous sommes nombreux à avoir exprimé nos préoccupations concernant les effets du tracé sur les milieux naturels et sur la sécurité hydrique du secteur. Parmi les enjeux soulevés, la destruction directe de milieux humides constitue une inquiétude majeure autant la qualité de l'eau, mais également sa disponibilité, ce qui constitue une menace supplémentaire pour notre sécurité en tant que citoyens.

Dans un contexte où la protection de l'eau potable est reconnue comme une priorité nationale et comme un pilier essentiel de la santé publique, je crois, comme plusieurs, qu'il est impératif que toute décision d'aménagement respecte les principes de précaution et de prévention. La probabilité qu'un incident survienne est peut-être faible, mais l'ampleur des conséquences sur notre santé, sur l'approvisionnement en eau et sur la viabilité à long terme ne peut être minimisée. Une seule contamination majeure, ou une diminution significative de la recharge de la nappe, pourrait nous priver d'une eau potable sécuritaire et rendre des propriétés inhabitables.

Ainsi, autoriser une infrastructure ferroviaire lourde à proximité immédiate d'une nappe d'alimentation en eau potable constitue un risque disproportionné au regard des responsabilités de l'État en matière de santé publique et de protection des ressources. La protection d'une source d'eau potable devrait primer systématiquement ce qui ne semble pas être le cas ici. Un tracé alternatif existe et permet d'éliminer ces risques de manière beaucoup plus efficace.

C'est pourquoi, je considère après avoir entendu plusieurs spécialistes que le tracé proposé représente des risques trop importants autant pour la nappe phréatique que pour les milieux humides et pour notre accès et à une eau potable. J'en comprends que l'emplacement proposé n'est pas approprié et qu'il va à l'encontre des principes de développement durable et qu'une solution alternative, mieux adaptée, comme la demie voie, devrait être privilégiée.

L'analyse comparative montre que la demie voie réduit de manière significative les impacts environnementaux et hydriques tout en préservant la sécurité ferroviaire grâce à une vitesse réduite près d'usines et habitations et en limitant les perturbations socio-

économiques en plus de diminuer le coût considérablement de la construction du projet.

Pour le projet de voie de contournement, il existe une alternative au tracé proposé, si le projet de voie de contournement doit absolument se réaliser, et cette alternative constitue une solution responsable et équilibrée. Elle permet de concilier la sécurité ferroviaire et les objectifs du projet tout en minimisant les impacts sur les milieux naturels, en réduisant les risques pour l'eau potable. En adoptant cette solution, l'OTC pourrait démontrer un engagement concret envers la durabilité environnementale et la protection des ressources essentielles, tout en maintenant la confiance de la population. Je demande donc à l'OTC d'exercer sa responsabilité environnementale et sociale en prenant une décision fondée sur des données scientifiques rigoureuses, des consultations transparentes et une analyse complète des impacts.

Il est essentiel que les décisions relatives au tracé proposé tiennent compte de la protection des milieux humides, de la qualité de l'eau potable et de l'intégrité des écosystèmes, afin d'assurer un projet ferroviaire sûr, durable et acceptable pour la population. Je considère que le tracé de demie voie serait plus responsable et permettrait de réduire les impacts en lien avec l'eau potable et éviterait un gâchis environnemental important.

Daniel St-Pierre

Résident de Frontenac