

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: Roger Venne

Date: 2026-01-28

Monsieur, Madame,

Dans le cadre de la Consultation sur la demande d'autorisation de construction pour la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, je vous ai fait parvenir un mémoire, en date du 27 janvier. Cependant, et après constatation, le mémoire que je vous ai fait parvenir était sous la forme WORD, alors que les mémoires qui vous sont parvenus jusqu'à présente date, étaient sous forme PDF. Je prends ici le temps de corriger cette lacune, et vous fais par conséquent parvenir ce mémoire sous forme PDF.

Veillez agréer Monsieur, Madame, à mes meilleures salutations.

Roger Venne
1893 route 161
Frontenac Qc. G6B 2S1
819-237-4598
yoro@axion.ca

Attachement N°1 –

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: Roger Venne

Date: 2026-01-26

Aux responsables de l'Office des Transports du Canada, je vous sou mets mon mémoire concernant la voie de contournement de Lac-Mégantic.

Roger Venne

Attachement No.1

Mémoire de Mr. Roger Venne, résident 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

Avant-propos

Demeurant en la municipalité de Frontenac depuis 2008, et demeurant précédemment dans la région de Lanaudière, j'étais employé à la pharmacie Jean-Coutu de Lac-Mégantic, au moment de la tragique journée de cet accident ferroviaire. Témoin de la détresse humaine qui s'en suivit, j'ai dû consoler maintes personnes qui sont venues à moi en larmes, et j'ai porté les séquelles de ces rencontres émotives pendant plusieurs années. Par conséquent, il importe de considérer la possibilité qu'une tragédie environnementale puisse succéder à cette tragédie humaine, dans ce dossier de voie de contournement, à saveur hautement politique, et nullement basé sur des faits scientifiques récents. Une décision de l'OTC qui risque d'avoir des conséquences et répercussions importantes à long terme sur le plan environnemental, et humain.

Pour la suite des choses, ce mémoire cible plus explicitement, entre autres, les facteurs d'incertitude reliés à ce projet dans sa forme actuelle, et des effets environnementaux (contamination de la nappe phréatique) à long terme, voire générationnels.

1-Sommaire

Il est proposé, dans le présent mémoire, de mettre en relief certains aspects du rapport de CPKC-WSP-2025, qui laissent présager des interrogations, quant à l'application et l'impact des phases particulières dans la mise en marche du projet de voie de contournement proposé de Lac-Mégantic. Les mesures d'atténuation proposées reflètent dans leur ensemble un constat sur la difficulté de prévoir avec exactitude l'ampleur des conséquences résultantes et à long terme sur le plan environnemental. Ces mesures d'atténuation s'apparentent plus à des mesures observationnelles, à l'instar de mesures dites correctives.

Il existe un dénominateur commun propre aux principaux acteurs et exécutants concernés dans ce projet de voie de contournement : **L'INCERTITUDE.**

La philosophie mise de l'avant, en lien avec l'incapacité à établir avec exactitude les conséquences et impacts sur l'environnement, lors de la concrétisation de ce projet, se résume à ceci : **ATTENDONS DE CREUSER, POUR VOIR CE QU'ON VA TROUVER!**

Rien de bien rassurant!

L'expertise et l'intégrité des professionnels mandatés dans la réalisation du dossier de CPKC, transmis à l'OTC, ne sont pas mises en cause. Cependant, la prédiction du comportement de la nappe phréatique dans les prochaines décennies, voire même au-delà de 50 ans, en ce qui a trait au niveau de la persistance de la contamination et du comportement de cette dernière, reste un aspect qui va au-delà de la modélisation prescrite, et constitue un aspect suffisant pour justifier la recherche d'alternatives à ce projet dans sa forme actuelle.

2-Annotations

Plusieurs documents font référence à ces mesures d'atténuation, et aux conséquences que ce projet de voie de contournement, dans sa forme actuelle, va générer.

**I- PROJET DE VOIE DE CONTOURNEMENT
FERROVIAIRE DE LAC-MÉGANTIC – ÉVALUATION DES
EFFETS ENVIRONNEMENTAUX
VERSION RÉVISÉE
SEPTEMBRE 2025
RÉFÉRENCE WSP : 032-20143008-REV2**

VOLUME I - TEXTE

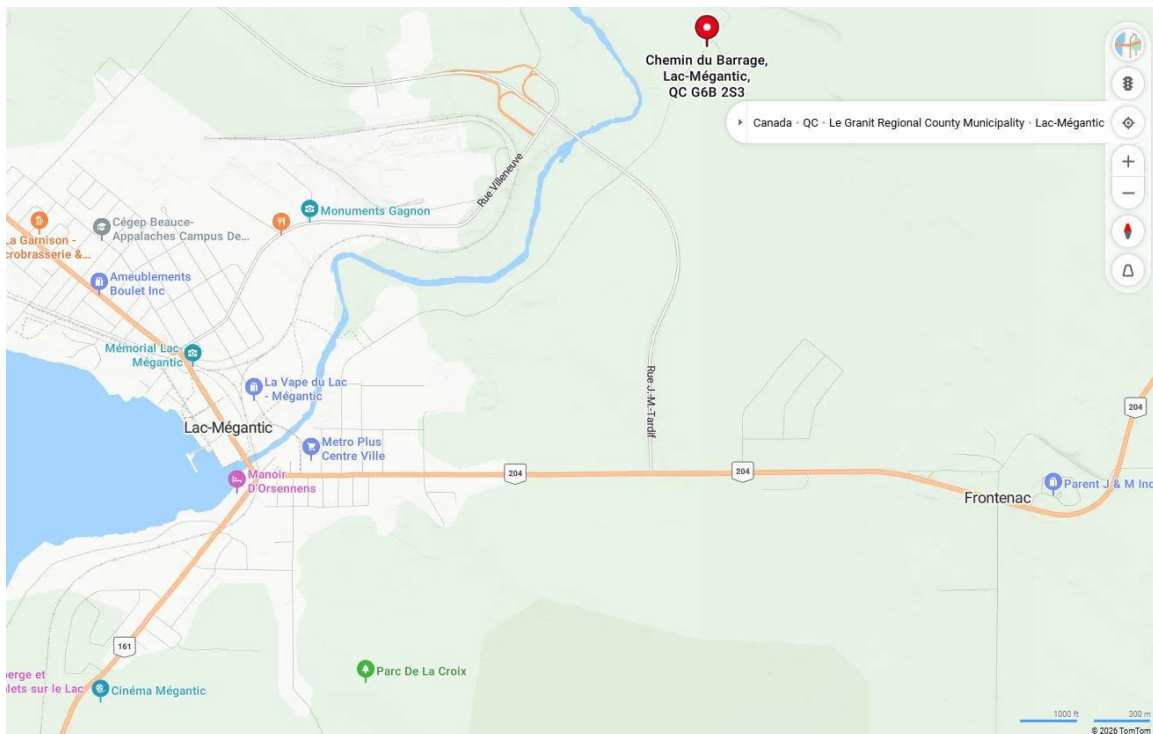
2.5.6 Page 48.

En raison de la présence du roc dans l'emprise du Projet, des activités de dynamitage seront nécessaires pour faciliter l'excavation du roc. Un volume de roc d'environ 260 000 m³ sera dynamité le long du corridor proposé de la voie ferrée au sud de la route 161, entre les chainages 19+725 et 24+300. À la suite de la caractérisation des formations rocheuses sur le site, il a été déterminé que les propriétés du roc existant ne respectent pas les exigences du Projet et que ce roc ne peut pas être transformé en de nouveaux matériaux granulaires pour la fondation de la voie ferrée.

Ces activités de dynamitage constituent un contaminant réel, qui risque d'impacter de façon significative la qualité de la nappe phréatique. Ces activités de dynamitage vont favoriser la propagation des contaminants à travers les milieux aquifères. La quantité de matériau granulaire à évacuer à l'extérieur du site est évaluée à 1.2 million de tonnes, ce qui va nécessiter de grandes quantités d'explosifs pour ce faire. Même si l'utilisation du perchlorate ne figure plus dans la composition d'explosifs couramment utilisés, suite à des impacts importants sur l'environnement, il n'en reste pas moins que l'usage d'explosifs est associé à un degré de contamination important. Le risque de dommages majeurs (lire ici contamination) irréversibles à l'environnement n'est que plus plausible, nonobstant ces mesures d'atténuation, qui ne règlent rien du tout, sinon que de surveiller la nature et la progression de ces impacts environnementaux, lors de cette phase d'excavation. Les impacts environnementaux importants, inhérents à la réalisation de ce projet, sont documentés (CPKC-WSP-2025). De plus, lors de réunions en novembre 2024, avec LNA et des membres présents de Transport Canada à Lac-Mégantic, Mme Julie Gauthier, hydrogéologue chez LNA, a d'ailleurs confirmé ces répercussions environnementales.

Lors de la session, Julie Gauthier, hydrogéologue de la firme LNA, a admis que les impacts du projet sur l'eau potable sont « réels et sérieux ». L'étude d'Englobe, réalisée en 2022, identifie 120 puits résidentiels à risque de contamination ou d'assèchement. Des craintes amplifiées par le fait que le projet implique des travaux dans une zone protégée par des arrêtés ministériels (A.M. 2006-040, édicté le 17 octobre 2006), en raison de son importance pour l'eau souterraine.

Les habitants des municipalités de Frontenac et Nantes, déjà opposés au projet, dénoncent l'absence d'un véritable plan de protection des puits. Selon eux, un plan de surveillance n'est pas une mesure de prévention, rappelant aussi les problèmes d'eau déjà rencontrés par le passé lors de travaux similaires. Rappelons que lorsque la ville de Lac-Mégantic a creusé des puits sur le Chemin du Barrage, le Cinéma Mégantic a manqué d'eau, et un propriétaire voisin a même noté la présence de sédiments (glaise) dans son eau. Encore-là, les problèmes associés à ce projet peuvent survenir au-delà de la zone d'influence modélisée, dû à une migration dans des fractures interconnectées. **La contamination d'un aquifère par un réseau de fractures interconnectées est un processus complexe qui rend ces milieux extrêmement vulnérables aux polluants de surface. Ces fractures agissent comme une autoroute hydraulique, contrairement aux milieux poreux, comme le sable.** (Tiré d'une recherche par IA sur la migration dans des fractures interconnectées).



Les demandes des citoyens pour des garanties écrites sur la protection à long terme de leurs puits ont été refusées par Transports Canada. Catherine Hudon, directrice générale du projet, a déclaré qu'aucun contrat légal ne serait établi pour protéger et indemniser les propriétaires touchés, renvoyant à l'Office des Transports du Canada pour toute responsabilité, à présente date. Cette non-responsabilité conduit-elle à une confrontation juridique à laquelle les propriétaires impliqués vont devoir faire face, dans une demande de compensation pour dommages subis à la propriété? La proverbiale lutte de David contre Goliath!

De même, lors de communications avec Mme. Catherine Hudon à Transport Canada, il fut demandé si Transport Canada prévoyait établir une cellule de crise, afin de pallier en temps réel, à toutes les urgences ponctuelles et simultanées, causées par la construction de cette voie proposée de contournement. Aucune réponse précise sur cette question à ce jour...

II- Effets environnementaux et mesures d'atténuation, Septembre 2025 (page 7).

Un total de 164 mesures d'atténuation est proposé pour le Projet. Cette liste tient compte des engagements applicables demandés à TC par le ministère de l'Environnement du Québec en 2020, ainsi que des mesures d'atténuation additionnelles identifiées au cours du processus de l'EEE (Étude des Effets Environnementaux) pour s'assurer que les effets résiduels sur les composantes biophysiques et sociales liés au Projet soient non importants. La responsabilité de mise en œuvre de certaines mesures d'atténuation appartient à CPKC, tandis que d'autres relèvent de TC ou constituent des mesures que TC et le gouvernement du Québec ont convenu de partager la responsabilité de mise en œuvre.

Encore en est-il que ces mesures sont sous le couvert de mesures d'atténuation, ce qui en réalité s'apparente plus, comme cité précédemment, à des mesures de surveillance et d'observation. Ces mesures sont un processus réactif au fait que ce projet va engendrer des conséquences importantes sur l'environnement, et qu'elles n'apportent aucun correctif véritable en soi. L'OTC va-t-il considérer ces mesures "d'atténuation" comme des mesures concrètes qui vont solutionner ce dilemme provoqué par la forme actuelle de ce projet de voie de contournement, projet qui risque de perturber l'environnement de façon dramatique à long terme, voire pour des décennies? Cette considération mérite d'être examinée avec toute l'impartialité nécessaire à un jugement subséquent.

Dans le cadre d'une vision à long terme, la probabilité des risques, annuellement faible, advenant un accident ferroviaire et les conséquences environnementales qui en découlent, se cumule à chaque année, et sur un horizon de 25-50ans et voire plus, devient un facteur préoccupant, ceci n'étant plus compatible avec les principes de développement durable.

III- Objet : Avis technique

Projet de voie de contournement de Lac-Mégantic (VCLM) et impact des travaux sur les milieux humides et eaux souterraines en dehors de l'emprise ferroviaire proposée – documentation disponible et études additionnelles potentielles

V/Réf. : T8015-190041/001/QCM

N/Réf. : M06010A

1. Introduction et objectif

Selon le rapport d'évaluation des effets environnementaux du projet (EEE) (CPKC-WSP, 2025), la réalisation du Projet de VCLM (le « Projet ») aura **des impacts environnementaux importants dans la future emprise ferroviaire et possiblement au-delà.**¹

Plusieurs documents ont été préparés par diverses parties prenantes du Projet afin de documenter l'état initial des récepteurs en lien avec les eaux souterraines (dont les milieux humides et les puits d'eau potables des utilisateurs de la ressource), les impacts anticipés sur ceux-ci, puis de faire le suivi et la surveillance des impacts constatés pendant et après la construction.

¹ Lors de la réunion avec TC et LNA, les 18 et 19 novembre 2024, à Lac-Mégantic, des interrogations ont été soulignées sur le fait que dans le rapport Englobe daté 2022, aucune mention des intervalles de confiance statistiques et des marges d'erreurs, portant sur la modélisation informatisée, n'a été apportée en lien avec cette méthodologie de détermination des zones d'influences, sinon de mentionner **qu'elles seraient beaucoup plus importantes**. De plus, aucune garantie écrite portant sur l'indemnisation éventuelle aux personnes situées à l'intérieur et en dehors de ces zones d'influence, rappelons-le, dans le cas de dommages résultant de ce projet (pollution aquifère, manque d'eau, ou réduction du débit d'eau, baisse du niveau de la nappe phréatique occasionné par le dénoyage prévu lors de la phase d'excavation etc.). Cette absence de garantie et d'indemnisation, telle qu'elle fut mentionnée par Mme Catherine Hudon de Transport Canada, lors de la rencontre du 19 novembre 2024, à Lac-Mégantic.

CPKC

PROJET DE VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE LAC-MÉGANTIC – ÉVALUATION DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX

VERSION RÉVISÉE

VOLUME I - TEXTE

SEPTEMBRE 2025

RÉFÉRENCE WSP : 032-20143008-REV2

Conclusion (faisant suite au sommaire, page 10)

Avec l'application de toutes les mesures d'atténuation et de surveillance, la plupart des effets négatifs résiduels du Projet **devraient**² être non importants. Cependant, compte tenu des incertitudes actuelles concernant les rabattements potentiels de la nappe phréatique associés à la construction du Projet, les effets associés à un abaissement des eaux souterraines ont été classés comme importants à non importants. Un abaissement des eaux souterraines dû aux excavations profondes (tranchées majeures) peut affecter les puits d'eau potable privés, certains cours d'eau ainsi que certains milieux humides et habitats terrestres au-delà de l'emprise du Projet.

² Ceci reste dans le domaine de la pure supposition, en opposé à des faits concrets.

Risques environnementaux

RÉPONSES PRÉPARÉES PAR LA DEMANDERESSE AUX COMMENTAIRES SOUMIS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE DE L'OTC SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION POUR LA VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE LAC-MÉGANTIC.

Comme indiqué à l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux, les effets résiduels pendant la phase de construction du projet sur les cours d'eau, les eaux souterraines et les écosystèmes sensibles pourraient aller de non importants à importants. **Cette gamme s'explique par l'incertitude en ce qui concerne les eaux souterraines et par l'impossibilité d'atténuer directement un rabattement de la nappe phréatique régionale, comme indiqué plus en détail à l'Annexe 3-2.** Les effets résiduels sur les puits privés ont été jugés non importants grâce à la mise en œuvre de mesures d'atténuation. Si des impacts sur les puits privés se concrétisent, Transports Canada s'est engagé 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 en eau potable au moyen d'eau potable en bouteille et d'eau potable disponible par l'intermédiaire d'un réservoir temporaire extérieur, en attendant la mise en place d'une solution permanente**³; (2) **Approfondissement d'un puits existant ou construction d'un nouveau puits**; et (3) **Raccordement au réseau municipal d'aqueduc lorsque les options précédentes auront été considérées et testées ou jugées non applicables.**

³ L'alimentation d'urgence en eau pour 6000+ personnes durant plusieurs années, et l'adjonction de réservoirs extérieurs temporaires, reste une alternative hautement problématique dans son ensemble, qui va taxer immensément les ressources disponibles et infrastructures. Sans parler des coûts extrêmement importants reliés à cette démarche. Advenant la construction simultanée et urgente d'un nombre important de puits, ou de l'extension de leur profondeur, un scénario à envisager dans le cadre de ces mesures dites de "surveillance" lire ici d'atténuation, cette possibilité ne risque-t-elle pas de surtaxer de façon drastique les interventions ponctuelles. Le souvenir de la municipalité de Wakefield, où les gens sont obligés de s'approvisionner au moyen d'eau embouteillée durant plus d'une décennie, reste péniblement en mémoire...

Considérant les faits qui suivent :

- Que les conséquences sur l'environnement, qui risquent d'impacter le milieu naturel de façon importante **à long terme**, demeurent liées à des mesures dites d'atténuation, qui font suite aux impacts révélés au moment du démarrage de la phase initiale du projet, jusqu'à son achèvement.
- Que les documents liés à ce projet de voie de construction de la voie de contournement dans sa forme actuelle, font état de conséquences à l'environnement que ce projet va générer, et invoquent des mesures d'atténuation qui se révèlent être des mesures de surveillance, qui n'apportent aucun correctif déterminant...

- Que les autres alternatives dans ce dossier de voie de contournement, et selon un témoignage de la mairesse de Lac-Mégantic lors d'une session du BAPE en 2019, n'ont pas été considérées, en lien avec une évaluation scientifique, ainsi que la caractérisation propre à ces alternatives.

- Que le risque d'impacts réels sur la contamination de la nappe phréatique, dû à la fracturation du roc lors de la phase de dynamitage, restent toujours considérables.

- Que le dénoyage projeté dans la construction de cette voie de contournement, va engendrer des problèmes environnementaux importants, alors que certaines excavations vont se faire directement à travers la nappe phréatique, donnant suite à une contamination quasi certaine du milieu aquifère souterrain! De plus, les milieux humides jouent un rôle hydrologique important, en agissant comme une zone éponge qui régularise le ruissellement et ralentit son écoulement, tout en favorisant son infiltration dans le sol. La destruction de ces milieux humides va causer des dommages considérables à l'environnement, voire irréparables dans le contexte de ce projet de voie de contournement sous sa forme actuelle.

- Que l'acceptabilité sociale des municipalités de Frontenac et Nantes, quant à ce projet de voie de contournement, dans sa forme actuelle, ait été tassée du revers de la main, et que la mairesse de Lac-Mégantic **refuse catégoriquement** de tenir un référendum sur le pouls de sa population. Le refus de la VLM à s'enquérir du pouls de sa population constitue une atteinte au processus démocratique s'il en est une.

- Que nos gouvernements nous parlent de l'importance de la protection des milieux humides, et pourtant on en détruira l'équivalent de la superficie de 110 terrains de football pour la construction de la voie de contournement. On parle aussi de l'importance de l'eau, pourtant on dynamitera à plusieurs endroits sous la nappe phréatique, laissant écouler par dénoyage des dizaines de millions de litres d'eau par jour, ce qui risque de polluer et de dégrader cette source, privant les municipalités de Nantes, Frontenac et Lac-Mégantic d'eau potable. Sans mentionner les affaissements de terrain occasionnés par ce dénoyage important.

- Que dans un contexte géopolitique et économique très incertain, cette dépense de plus de 1 milliard de dollars, peut-elle être encore justifiée. À l'origine, ce projet devait coûter 133 millions, mais sa complexification en a fait exploser les coûts. La considération d'alternatives, et à moindre coût, reste une solution à envisager, qui ne risque pas de porter une atteinte aussi dommageable à l'environnement.

Pour conclure

En raison de tous les impacts et conséquences environnementales majeures à long terme que la formule actuelle de cette voie de contournement puisse engendrer, cette proposition doit être reconsidérée. Il est paradoxal de constater que d'une part, la sécurité environnementale et la considération de l'eau comme une ressource vitale et précieuse, sont endossés par les gouvernements fédéral et provincial, et qu'ils sont confrontés d'une autre part par la dilapidation et le gaspillage de cette même ressource, dans la réalisation de projets tels que ce projet de voie de contournement. Sans considération envers la non acceptation sociale démontrée, ou le cumulatif des données hydrogéologiques récentes en opposition à cette promesse politique. Ce

projet dans sa forme actuelle, risque d'abaisser le niveau de la nappe phréatique en raison du dénoyage massif projeté lors de la phase d'excavation, et d'occasionner des problèmes importants au niveau du débit d'alimentation des puits environnants, et extérieurs à la zone d'influence inhérente au projet de voie de contournement. Les alternatives dans le cadre de ce projet de voie de contournement, méritent d'être considérées, qui seraient moins néfastes à l'environnement, et qui préserveraient cette richesse collective que constitue l'eau. Il en va de la crédibilité des gouvernements, à s'engager dans la protection environnementale et la sécurité publique. Il faut considérer que ce projet de voie de contournement dans sa forme actuelle ne fait que de "déplacer le problème dans la cour des autres". La municipalité de Nantes en fait particulièrement les frais, alors que les projets de développement domiciliaire de cette municipalité en sont directement impactés, ainsi que les revenus générés par les apports de taxes. Sans mentionner les impacts hydrologiques importants associés à ce projet, qui vont affecter cette municipalité, ainsi que les autres municipalités concernées (Frontenac et Lac-Mégantic).

Selon les propos puisés dans le mémoire de la municipalité de Frontenac, présenté tout récemment à l'OTC en date du 20 novembre, et je cite :

Les analyses présentées démontrent clairement que le tracé actuel proposé comporte des risques majeurs pour l'eau potable (en termes de qualité et quantité), l'environnement, la biodiversité et le cadre de vie des citoyens. Les impacts identifiés ne se limitent pas à des dommages environnementaux immédiats, mais comportent également des risques à long terme pour la santé publique, la durabilité des écosystèmes et la sécurité socio-économique de la communauté.

Que l'OTC préconise une consultation publique à Lac-Mégantic, afin d'établir par référendum et d'une façon définitive, si les gens de cette municipalité sont pour ou contre ce projet de voie de contournement. Un sondage indépendant entrepris au niveau de Lac-Mégantic, semblerait indiquer qu'une majorité des gens (de l'ordre de 70%) sont contre ce projet de voie de contournement dans sa forme actuelle. Comme cité précédemment, la mairesse de Lac-Mégantic s'oppose absolument et catégoriquement à ce référendum.

Au final, ce projet de voie de contournement dans sa forme actuelle est en soi une épée de Damoclès qui risque d'impacter l'environnement et la population pour des générations. Les risques encourus (contamination du milieu aquifère, dénoyage important, affaissement des sols, vitesse accrue des trains, longueur des convois, pentes du tracé, énergie cinétique décuplée avec la vitesse et le poids des convois, etc) sont trop importants pour ne pas considérer des alternatives à cette promesse de projet à saveur politique. Et tel que mentionné précédemment, l'expertise et l'intégrité des professionnels mandatés dans la réalisation du dossier de CPKC, transmis à l'OTC, ne sont pas mises en cause. Il en ressort toutefois que les incertitudes et inconnues à long terme sur la contamination de la nappe phréatique, s'étendant sur des décennies et conséquemment liées à la vie utile de ce projet, restent un enjeu majeur très important dans cette décision à venir par l'OTC. Il y va de l'avenir environnemental qui implique les municipalités concernées, ainsi que le sort des générations à venir qui occupent et vivent sur ce territoire.

Par conséquent, je ne souscris pas à la forme actuelle de ce projet de voie de contournement, projet qui risque d'impacter irrémédiablement cette ressource précieuse et vitale que constitue l'eau potable, et ce pour des générations. Les incertitudes et risques assujettis aux impacts et dommages environnementaux à long terme de ce projet, restent un facteur déterminant pour considérer une migration vers des solutions alternatives.

