

Commentaire présenté à l'Office des Transports du Canada (Commentaire présenté avec le formulaire)

Sujet: Consultation sur le rapport du Groupe Conseil UDA et la réponse de CMQR relativement à la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Nom: Paul Dorion

Date: 2026-06-30

Mes commentaires en tant que spécialiste en génie civil, eau souterraine, environnement, eau potable (30 ans de carrière).

Attachement No1

Sommaire exécutif (UDA, 2026)

Mandat spécifique accordé à UDA. Limitation d'un tel mandat comme tous les mandats donnés aux consultants par CPKC, TC, etc. (non accessibles), sauf UDA. **L'omission du rapport de LNA (Étude de vulnérabilité, 2022) est un élément majeur.**

Analyse des documents déposés à l'OTC. Le rapport de LNA (Étude de vulnérabilité, 2022) n'a apparemment pas été analysé par UDA. Pourtant ce rapport a été déposé le 30 janvier 2026 dans un mémoire à l'OTC. Il est adressé à la ville de lac Mégantic (VLM) qui, à ma connaissance, n'a pas jugé bon d'informer ni les consultants, ni l'OTC/TC/CPKC, ni ses concitoyens de l'existence de ce rapport alors que depuis la parution l'étude de Englobe (2022-2024). Étude réalisée principalement pour les fins de construction par CPKC du projet (débits de dénoyage, etc.), et non spécifiquement pour des fins de caractérisation environnementale. Aucune coupe hydrogéologique à l'extérieur de l'emprise. Or, ce rapport (LNA, 2022) est le seul à avoir étudié spécifiquement la vulnérabilité des puits d'eau potables de VLM. Pourquoi ? Comment se fait-il qu'aucun consultant n'ait demandé ce rapport à VLM ? C'est bien connu des experts que ces rapports sont exigés par règlement provincial des municipalités qui exploite des puits d'eau potable. Les municipalités de Nantes et de Frontenac sont aussi requises de produire un tel rapport. Parce que ce n'était pas dans leur mandat ? Englobe (2022-24) était très conscient du fait des aires de protection. À la section 7,5 de leur rapport, on peut lire « Il est aussi à noter que le puits municipal d'approvisionnement en eau souterraine est situé à proximité de la rivière Chaudière, à une distance d'environ 1 km du tracé attendu du chemin de fer. **Afin d'évaluer le risque de contamination, il est recommandé de vérifier l'emplacement du tracé de la voie ferrée pour déterminer s'il se trouve dans les zones de protection des puits municipaux (Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection) ».** La seule raison que je peux voir pourquoi Englobe ne l'a pas fait, est une question de mandat et de responsabilité. Comment l'emplacement du tracé ne peut-il pas être connu si le mandat d'Englobe est d'estimer les débits de dénoyage pour construire la VC ? La protection des puits municipaux est semble-t-il tombée entre deux chaises.

Il n'y a aucun doute dans mon esprit que le BAPE aurait exigé une nouvelle Étude d'impacts si le rapport Englobe 2022-2024 avait été disponible.

On voit très bien les aires de protection des puits de VLM à la Figure B-6 du rapport LNA, 2022. L'aire traversée par la VC proposée est jugée d'une vulnérabilité modérée. Aucune des mesures d'atténuation proposée par CPKC ne peut agir pour prévenir une contamination, au mieux, le PSESPEP fournira un préavis de contamination. Le PSESPEP ne peut agir sur la source comme un déversement, un accident ou un déraillement. On ne peut pas remettre la pâte dans le tube sans excaver l'entièreté des sols contaminés et pomper les eaux souterraines contaminées, ce qui entrainera même un possible impact sur le Projet, sans parler des puits d'eau potable possiblement tari à jamais. La vulnérabilité modérée, autrement dit le risque pour l'aquifère demeure modéré malgré toute les mesures d'« atténuation » proposées qui sont en fait des mesures d'observation, suivi de remédiation sans aucun doute imparfaite et longue dépendant du contaminants et de sa quantité.

Dans mon mémoire déposé à l'OTC en janvier 2026 cette omission (Rapport LNA, 2022) est soulevée. Malgré toutes les inquiétudes soulevées par les citoyens sur l'eau potable, un angle mort est demeuré pendant des années, malgré les PSESPEP qui comme par magie ont fait d'un projet risqué un projet soudainement acceptable. Pendant des années CPKC/TC/OTC/VLM ont clamé que la protection de l'eau potable était assurée alors qu'aucune évidence de vérification complète n'a pas été produite, ni même avoir pris acte de plan de protection (LNA, 2022) apparemment. Nul doute que si les rapports d'Englobe (2022-2024) avaient été disponibles au moment du BAPE, le talon d'Achille de ce projet aurait été mis en évidence. Aussi difficile à comprendre pourquoi le BAPE n'a pas exigé le plan de protection de VLM. Sans étude hydrogéologique, difficile de mesurer

l'ampleur des impacts de l'abaissement substantielle de la nappe phréatique et la construction de la VC à même un aquifère modérément vulnérable qui alimentent 6 000 personnes.

Ce projet est un désastre au niveau gestion de projet et qui semble être imposé par on ne sait quelle force à une population déjà suffisamment éprouvée qui mérite un meilleur projet et une meilleure opportunité d'être partie prenante à son élaboration, à commencer par le choix d'un tracé. La VLM ayant pris une position dogmatique a volontairement isolé la population qui exprimait des inquiétudes « Je vais personnellement effacer tout commentaire négatif sur le site de VLM ». Le président du BAPE a exprimé son désarroi voyant que le tracé n'avait pas été choisi scientifiquement, (BAPE, 2019, discussion entre la mairesse de VLM et le président) et c'est la source de tout le reste. Un mauvais tracé qu'on ne cesse d'essayer de faire fonctionner sans reconnaître la source des risques et complexité du projet qui gonfle les estimations de coûts, au point qu'après presque 10 d'études, TC est toujours incapable de fournir une estimation. De résistance citoyenne et des difficultés durant la construction font que les dépassements de coûts sont pratiquement inévitables.

Comme mentionné dans mon mémoire (Dorion, 2026), les risques de ce projet sont réels, eaux de surface, eaux souterraines, milieux humides, forêt, etc. Les besoins ou justifications pour ce projet : sécurité, réparation sociale, développement économique sont sérieusement remis en question (Dorion, 2026). De plus, l'acceptabilité sociale n'a pas été démontrée (contradiction avec la justification de réparation), la facture entièrement absorbée par le trésor public, l'absence de contribution du CPKC (compagnie privée) qui va bénéficier d'avantages (vitesse 40 MPH au lieu de 10 MPH, possiblement trains plus longs, plus lourds avec potentiel de destruction encore plus grand) sans réellement diminuer le risque pour la population.

L'absence d'analyse rigoureuse (intégrant les impacts, coûts, etc.) de différentes alternatives, dont la voie actuelle (option éliminée d'emblée) (BAPE, 2019)

On réfère à des travaux en cours dans le rapport UDA, en quoi consistent-ils ?

Chapitre 4 (UDA, 2026)

4.1

« Concrètement, l'abaissement de la nappe pourrait réduire la disponibilité de la ressource en eau souterraine et en modifier la qualité pour les usagers, en particulier pour ceux situés à proximité des zones d'excavation prévues. **Ces impacts comportent un risque majeur, soit la perte d'accès à l'eau potable, qui pourrait nécessiter soit u captage à plus grande profondeur, soit, dans certains cas, entraîner l'arrêt des ouvrages de captage lorsque le niveau d'eau devient inférieur à celui des installations.** »

Il est reconnu ici par UDA que l'abaissement de la nappe est susceptible d'affecter non seulement la quantité mais la qualité de l'eau souterraine actuellement captée par des centaines de puits privés et des puits municipaux.

« L'altération et la perte des milieux humides et forestiers attribuables au Projet pourraient également entraîner une diminution de leurs fonctions hydrologiques à l'échelle des bassins versants, notamment la régulation des débits des cours d'eau, le contrôle du ruissellement et de l'érosion, la filtration des eaux et la recharge des eaux souterraines. **En retour, cette diminution des fonctions hydrologiques pourrait réduire davantage les ressources en eaux souterraines et aggraver les risques pour les écosystèmes et les communautés qui en dépendent.** Cette situation apparaît d'autant plus probable dans un contexte de changements climatiques, où des précipitations plus intenses sont attendues, avec pour effet d'accélérer le ruissellement au détriment de la recharge des eaux souterraines. À l'échelle des bassins versants, les milieux humides et forestiers jouent en effet un rôle clé dans la résilience des écosystèmes face aux changements climatiques, en interceptant et en emmagasinant les eaux de ruissellement avant de les transférer vers les eaux de surface et les eaux souterraines. **Ces effets indirects attribuables au Projet pourraient évoluer sur plusieurs dizaines d'années.** »

La perte complète ou partielle des milieux humides entraîne ici une possible interaction négative avec la recharge. La contamination de surface peut être introduite dans l'eau souterraine au lieu de l'inverse.

4.2 (UDA, 2026)

« Comme mentionné précédemment, le Projet entraînera, de façon temporaire ou permanente, un abaissement de la nappe d'eau souterraine au droit de la voie ferrée. **Cet effet sera donc plus marqué à proximité de la voie et son étendue dépendra notamment des propriétés hydrauliques des aquifères interceptés, de leur degré de connectivité, de la présence de structures favorisant l'écoulement des eaux souterraines (par exemple la faille Bella, dans l'UEH 2) ainsi que de l'ampleur du rabattement induit au niveau de la voie ferrée. L'abaissement de la nappe entraînera ainsi une modification du régime d'écoulement des eaux souterraines, de même que de leur qualité.** »

Comme si ce n'était pas déjà assez compliqué de prédire le comportement d'un aquifère mal caractérisé, voilà qu'une faille (Bella) s'invite. L'effet possible de cette faille étant entre autres de court-circuiter et créer des liens entre les nappes perchées et confinées (et les eaux de surfaces exposées à la contamination). Il est bien connu du milieu et de la VLM que lors des forages des puits municipaux, des assèchements de puits ont été observés à plus d'un km (cinéma). La VLM a dû remplacer le puits asséché à ces frais. Il s'agissait d'un puits privé heureusement et le remplacement a été possible car il n'y avait pas de contamination, mais seulement une interception de fissure(s), chemins préférentiels reliant les deux puits. Le remplacement d'un puits municipal alimentant 6 000 personnes en situation de nappe contaminée est une tout autre affaire et largement plus difficile, voire impossible.

Une parenthèse ici pour parler des possibles dommages à la couche d'argile qui protège les puits municipaux de VLM. Une absence d'information sur son étendue, épaisseur n'est disponible à partir des travaux de terrain rapportés. La carte des dépôts meubles du secteur montre effectivement une couche d'argile relativement localisée. Les opérations de forage, fonçage de pieux (pour le pont au-dessus de la Chaudière à proximité des puits de VLM), etc. sont susceptibles de créer des chemins préférentiels dans la protection de l'aire de captage. Ces opérations pourraient ouvrir une voie pour la contamination de surface de source naturelle ou anthropique (chemin de fer, route, etc.) et ainsi contaminer la nappe. Ces opérations devront être réalisées avec extrêmes précautions et possible des travaux de forage additionnels et préalables.

Cette couche d'argile n'a pas été étudiée suffisamment pour en connaître l'étendue car l'ensemble des forages ont été réalisés dans l'emprise future.

« En résumé, deux effets directs du Projet sur les eaux souterraines sont retenus dans le cadre de l'évaluation de la robustesse des Plans, ainsi que des mesures d'atténuation proposées :

- E-1 : Modification du **niveau des eaux souterraines** ;
- E-2 : Modification de la **qualité des eaux souterraines**. »

Cette distinction est capitale quand on parle de mesure de suivi. Le niveau de la nappe est susceptible de se stabiliser avant que le risque de contamination à moyen et long terme n'est disparu. UDA parle de **25 ans pour le niveau**, je suggère que le risque de contamination va exister durant la construction ET l'opération d'un chemin de fer transportant d'immenses quantités de matières dangereuses, soit un horizon de **100 ans ou plus pour la contamination**.

4.2.1 Quantité (UDA, 2026)

« En ce qui concerne les puits d'alimentation en eau potable de Lac-Mégantic, de Nantes et de Frontenac, ceux-ci captent l'eau souterraine à l'extérieur des aires d'influence à long terme du dénoyage associé aux zones d'excavation prévues. À ce titre, ils ne devraient pas être affectés de manière significative par le Projet. De plus, les puits municipaux de Lac-Mégantic et de Nantes exploitent des nappes présentes dans des aquifères granulaires bénéficiant d'une recharge importante. En ce qui concerne les puits municipaux de Mégantic, l'aquifère exploité est alimenté par le Lac Mégantic (EEE et PSPEPES), tandis que le puits de Frontenac exploite un aquifère alimenté par les eaux superficielles s'écoulant dans un bassin versant voisin au Projet. »

« Ne devraient pas être affectées ». Cette affirmation conditionnelle est basée sur une autre affirmation sans référence aux données qui la soutient. Un élément aussi crucial que l'aquifère municipal se doit d'être plus clairement démontré. Même avec le scope (mandat large) donné à UDA, Cette affirmation est faiblement démontrée. Le niveau d'abaissement de la nappe à l'endroit des puits de VLM n'est pas critique.

Mais quelles sont les données exactes (sources, citations) qui supportent une si faible affirmation ? Une affirmation aussi faible et non appuyée par des citations ou données exacte ne peuvent pas servir de moyen de protéger un aquifère alimentant des puits municipaux, difficile, voire impossible, mais certainement coûteux à remplacer. Mise en relation avec le rapport de LNA, l'analyse de UDA est incomplète et à mon avis n'est pas soutenue par des données ou citations suffisantes.

4.2.2 Qualité (UDA 2026)

« Un abaissement de la nappe d'eau souterraine peut, dans certains secteurs, affecter non seulement la quantité d'eau disponible, mais aussi sa qualité. **En effet, une baisse du niveau piézométrique peut modifier les directions d'écoulement souterrain et, par conséquent, changer l'origine de l'eau alimentant localement un aquifère ou un ouvrage de captage.**

Ces effets sont particulièrement susceptibles de se manifester dans les secteurs où les aquifères sont peu profonds, en interaction avec les eaux de surface, fracturés ou encore **exposés à des sources potentielles de contamination**. Dans de tels contextes, l'abaissement de la nappe peut **accroître la vulnérabilité de la ressource en eau souterraine et justifier un suivi particulier de son évolution qualitative.** »

En d'autres mots, UDA reconnaît la vulnérabilité des puits municipaux à une baisse de la qualité de l'eau due à une baisse du niveau de l'eau ou l'exposition à des sources de contaminations, au même titre que les puits privés. Déjà, c'est un constat que je n'avais pas vu dans les études préalables. Pourtant, aucune nouvelle donnée n'a été fournie à UDA. Il s'agirait sans doute de la différence des mandats accordés aux firmes.

4.3 Effets directs et indirects, impacts et risques associés du Projet sur les eaux de surface (UDA, 2026)

N'étant pas un spécialiste des questions hydrogéologiques, je ne me prononcerai pas en détails sur cette section. Ayant étudié et travaillé dans ma carrière de génie civil, je supporte généralement et spécifiquement les affirmations de UDA à ce titre. Les interactions entre les eaux souterraines abaissées drastiquement vont affecter significativement les écoulements des eaux de surface, leur infiltration (effet de recharge), affectant à leur tour les eaux souterraines. Un suivi à un échelle de 25 ans est un horizon sécuritaire. Le suivi peut toujours être modifié après 5-10-15-20 ans si la situation le justifie.

4.4 Effets directs et indirects, impacts et risques associés du Projet sur les milieux humides et milieux forestiers

4.4.1 Perte des milieux humides et forestiers – E-6

« Il est attendu que le PSPEPES réponde principalement aux effets directs du Projet sur les eaux souterraines, en ciblant directement les risques liés à la modification du niveau et de la qualité des eaux souterraines, soit la perte d'accès à l'eau potable et d'usage, particulièrement les usagers privés existants à Mégantic (sud de la rivière Chaudière) et Frontenac. Il doit donc viser en priorité l'effet E-1 (modification du niveau des eaux souterraines) et l'effet E-2 (modification de la qualité des eaux souterraines). »

Ceci présume que les puits municipaux sont à l'abri des effets du Projet sur la quantité et la qualité de l'eau puisée. Or, cette démonstration n'a pas été faite de façon rigoureuse dans les documents produits par CPKC/TC/OTC. La vulnérabilité à l'intérieur des aires de protection des puits de VLM est présentée dans le rapport de LNA que j'ai transmis avec mon mémoire à l'OTC le 30 janvier 2026. On voit clairement que le projet se situe à l'intérieur de ces aires. LNA recommande l'interdiction de l'usage de pesticide pour protéger l'eau potable de VLM (6 000 personnes). D'autres sources de contamination sont à éviter naturellement. La construction d'une voie ferrée transportant des matières dangereuses est à proscrire. Un déversement à la suite d'un accident/déraillement ferroviaire peut contaminer à jamais la source d'eau potable. Un simple déversement d'un réservoir de locomotive peut aussi impacter la source, l'arrêt des opérations ferroviaires pour récupérer chaque goutte de contaminant. La probabilité d'un déraillement est estimée à xxx dans le rapport yyy déposé par CPKC. Les conséquences pour l'eau potable peuvent être désastreuses si on considère la vitesse autorisée de 40 MPH. Quatre fois la vitesse autorisée actuellement. Sur un horizon de 100 ans, cette probabilité se transforme en risque non négligeable. Le peu d'effort apporté à mesurer la vulnérabilité des puits municipaux est déconcertant. Outre l'étude de LNA qui est sans équivoque, peu d'assurance a été offerte par UDA « ne devrait pas » et les autres consultants. LNA est certainement la firme avec le plus d'expérience avec l'aquifère et la région puisqu'elle assure le suivi pour la VLM requis par la loi sur la protection des aires de captation d'eau potable, son rapport devrait retenir plus d'attention.

En conclusion je vois très mal comment on pourrait accepter un risque réel pour l'eau potable de VLM, mal caractérisé, une protection naturelle mal définie. Aucune mesure de suivi ou de précaution (ex. « on va laver la machinerie, etc.) ne peut éliminer le risque ni même réduire de façon significative les risques associés à un accident ou un déraillement sauf la réduction de la vitesse à 10 MPH. **Que prévoit le PSESPEP en cas de contamination organique ou inorganique des puits de VLM ?**

« Le PSPEPES s'appuie sur une évaluation des vulnérabilités et des risques auxquels les usagers sont exposés en lien avec les composantes du Projet. Cette analyse repose sur un inventaire exhaustif des usagers et des ouvrages concernés (152 puits au total) dans les aires d'influence du projet et au-delà. La méthodologie retenue est clairement définie et s'appuie sur des indicateurs pertinents (ex. colonne d'eau minimale disponible, localisation hydraulique de l'ouvrage, qualité de l'eau, utilisation, etc.). **Ceci confère à l'analyse des risques de perte d'accès à l'eau pour chacun des ouvrages recensés, tant en qualité qu'en quantité, une robustesse appréciable.** La catégorisation du risque, combinée à l'évaluation de la vulnérabilité de chaque ouvrage, permet au PSPEPES de proposer une grille d'analyse détaillée des impacts potentiels du projet. »

Est-ce que le PSPEPES inclue les puits municipaux, dont VLM ? En quoi le monitoring de la dégradation de la quantité ou de la qualité confère-t-il de la robustesse ? Quand un puits est contaminé ou tari, le PSESPEP prévoit son remplacement. Combien ça va coûter, combien de temps ça va prendre ? De l'eau en bouteilles pour 6000 personnes en attendant ? On devrait ici parler de mesure de mitigation plutôt que d'atténuation. Pourquoi ? Parce que les impacts sont largement irréversibles. On ne peut pas arrêter les travaux de pompage ou remettre les contaminants dans leurs contenants sans compromettre le projet ou impacts majeurs pour la communauté, on le rappelle qui a été éprouvée en 2013. « L'objectif du projet, tel qu'énoncé par le gouvernement du Canada, est de « **promouvoir le bien-être collectif de la communauté de Lac-Mégantic** » et « **d'aider cette communauté à aller de l'avant et à atténuer les effets traumatiques associés à l'accident** ». (UDA, 2026)

Quelles sont exactement les analyses de risques, les évaluations de la **vulnérabilité** ou de la **robustesse** des aires de protection des puits municipaux dont ceux de VLM qui confirme un risque acceptable imputable au projet ? Le projet traverse d'une limite à l'autre les aires de protection qualifiées de modérément vulnérables (LNA, 2022). **Ces puits sont-ils situés en aval hydraulique ?** Est-ce que vous avez trouvé dans la demande de CPKC des coupes stratigraphiques et hydrogéologiques au droit de ces puits ou si les travaux ont été réalisés de façon longitudinale au projet et **axés sur la construction de la voie plus que ses impacts.**

En absence d'études divergentes, le rapport de LNA, 2022 est le plus ciblé et pertinent sur l'enjeu qui est au cœur de ce mauvais tracé.

Comme ce n'est pas le seul tracé possible, le principe de précaution devrait prévaloir et des tracés alternatifs, dont le statu quo amélioré devrait être évalué scientifiquement a priori et non à posteriori par le demandeur. Des tracés alternatifs ont été proposés par le milieu et balayer du revers de la main. C'est au promoteur (au sens large) en lien avec la communauté à trouver l'alternative la plus efficace, pas à la population. ~~C'est dommage, mais c'est ce qui arrive quand on brule les étapes (BAPE, 2019) quand le président explique que les études d'impact suivent les études spécialisées, hydrogéologiques, géotechniques, etc. et non l'inverse.~~

Sécurité

La démonstration que la sécurité améliorée avec la VC n'est pas démontrée. Le choix du tracé n'est pas forcément le plus sécuritaire considérant la vitesse de 10 MPH sur la voie existante. Des alternatives existent et méritent d'être explorées.

RECOMMANDATIONS (UDA, 2026)

« Prolonger la surveillance des puits d'eau potable à risque et des eaux souterraines, des eaux de surface, des milieux humides et forestiers sur une durée minimale de 25 ans suivant la fin de la construction. »

Je suis généralement en accord avec les recommandations de UDA, mais c'est insuffisant. À commencer par la durée du PSESPEP prolongée à 25 ans. Le risque perturbation l'eau de surface, des eaux souterraines, des milieux humides, etc. mais particulièrement pour l'eau potable causés par l'opération ferroviaire, déversement, déraillement de matières dangereuses, etc.), ne disparaîtra pas après 10 ou 25 ans, il sera présent tant et aussi longtemps que la VC sera en opération (Dorion, 2026). Le PSESPEP, bien qu'insuffisant en soi à protéger quoi que ce soit (parce que réactif), ne peut pas être abandonné, ni la responsabilité des parties. Ceci met en évidence l'impact limité du PSESPEP et l'héritage de ce projet sur la population et sur la ressource.

CONCLUSION (Dorion, 2026)

La perte de contrôle local du PSESPEP n'est pas anodine. C'était le dernier élément que la communauté pouvait espérer maintenir sous son contrôle pour assurer la protection (suivi) de l'impact du Projet sur SON environnement. Après avoir forcé ce Projet mal conçu (choix non-scientifique d'un mauvais tracé (BAPE, 2019) sur la région (aucune acceptabilité sociale n'a été démontrée par le demandeur, promoteurs, etc.), enlever l'application du PSESPEP (on se rappelle ici que le PSESPEP est capital aux dires des experts du demandeur à la diminution « des risques » à postériori du Projet. Que le contrôle échappe à la communauté équivaut à un chèque en blanc au CPKC et TC de A à Z sur le Projet. Ceci est totalement inacceptable en général, et en particulier encore plus à lac Mégantic, étant donné la dégradation de la confiance envers les chemins de fer et les autorités suite à la tragédie évitable de 2013.

Ce mandat pourrait (devrait) être confié à LNA qui est la firme avec la meilleure connaissance des eaux souterraines ayant elle-même réalisé la **seule analyse de la vulnérabilité des puits d'eau potable** et l'élaboration du PSESPEP lui-même. La gestion de ce contrat serait de la responsabilité d'un comité de gestion des eaux...composé des maires (et leurs représentants) des trois villes et d'un consultant externe avec des mandats de trois ans. Les coûts et les risques associés au PSESPEP, les mêmes que les municipalités de Frontenac et VLM ont été incapables d'assurer, serait à la charge de TC. Les mandats donnés et rapports sont produits au comité qui en fera la diffusion.

Je reproduis à l'annexe B un communiqué de presse de la CVC qui parle de lui-même.

Je crois que toutes les parties prenantes DOIVENT prendre acte du risque pour les eaux de surfaces et des eaux souterraines alimentant des milliers de citoyens en eau potable. Aucun PSESPEP ne diminue aucune le risque. Seule la nature et l'opération d'un chemin de fer transcontinental **dans la nappe phréatique** peuvent déterminer ces risques. Le PSESPEP pendant ce temps prendra des notes.

Ce projet est inacceptable pour la communauté compte tenu des risques à grande conséquence posés par le choix du tracé vis-à-vis une situation actuelle viable (à 10 MPH). Pourquoi prendre le risque pour les prochains 1000 ans ?

Établissement de la « Connaissance Préalable (Prior Knowledge) » (Martin, 2026)

« Le dépôt formel du présent mémoire verse au dossier public de l'Office des transports du Canada et de Transports Canada une analyse détaillée des limites méthodologiques du cadre d'étude actuel. L'intégration de ces données modifie le niveau d'imprévisibilité réglementaire invocable par les autorités compétentes. Advenant la matérialisation d'une 6 dégradation de la ressource hydrique à court ou à long terme, la responsabilité institutionnelle des instances décisionnelles se trouverait engagée au regard du devoir de diligence et de la gestion prudente de l'information disponible. »

(Martin, 2026), démontre que le dépôt de son mémoire à l'OTC, ainsi que l'étude de vulnérabilité des puits de VLM (LNA, 2022), (Dorion, 2026), mets en évidence que le dossier de CPKC est incomplet au niveau de la quantification du risque pour l'eau potable municipal n'est pas maîtrisé. L'absence de preuve de dommage permanent (UDA, 2026), est la preuve que la vulnérabilité de l'aquifère est mal caractérisé et que les mesures d'atténuation à posteriori ne réduisent aucunement le risque contrairement à ce que voudrait croire TC. CPKC et VDM voudrait nous faire croire que le risque est maîtrisé, alors que de simple citoyens démontrent à l'OTC qu'il n'en est rien, la demanderesse n'ayant pas pris acte de l'étude de vulnérabilité des puits municipaux dont disposait selon la loi la VLM. Cette étude a été déposée par un citoyen auprès de l'OTC le 30 janvier (Dorion, 2026). L'OTC a publié ledit mémoire le 11 juin selon ses propres dires. L'OTC/CPKC ont publié leurs réponses le 5 février sans mentionner ledit rapport et sans offrir aucune preuve que la protection était assurée, sauf pour des assurances qu'elles ont reçus avant les études d'Englobe (2022-2024) et de LNA (2022). Pire encore, l'OTC dans une démarche de « due diligence » octroi un mandat à UDA, qui rapporte n'avoir identifié aucun risque permanent sans mentionner (LNA, 2022) ni la liste exhaustive des documents consultés. Puisque le mandat d'UDA est essentiellement de faire un revu de littérature, cette liste est capitale.

Comme mentionné par (Martin, 2026), tous les intervenants sont désormais informés du manque de preuve de la robustesse des installations de captage de l'eau souterraine, que les mesures à posteriori ne réduisent par le risque pour l'eau potable et par conséquent ils deviennent responsables d'appliquer le principe de précaution. Si par malheur, il arrivait un dommage, le débat juridique va faire rage, pendant que la population sera alimentée par de l'eau en bouteilles. Le fardeau physique et financier sera entièrement supporté par la population et le trésor public. CPKC n'assumera aucun risque, sauf peut-être l'interruption de service, qu'il réclamera du public, clamant la protection du public qui lui aura construit une VC à un mauvais endroit en toute connaissance de cause. L'association de CPKC à ce fiasco ne sera pas sans effet aussi sur sa capitalisation boursière, sa réputation, etc.

Il n'y a qu'une décision possible par l'OTC, c'est dire **NON** à ce tracé et insisté pour que les normes soient strictement appliquées à la voie actuelle. Toutes propositions de VC doivent comprendre une contribution financière de l'opérateur ferroviaire étant donné la tragédie de 2013. Les gouvernements peuvent apporter un soutien comme tout autre projet privé dans la mesure où le projet profite à la société, aux gens de la région de lac Mégantic durement éprouvée en raison de défaillances corporatives et réglementaires et non à cause de la voie (BST, 201X)

« En ce qui concerne les scénarios de déploiement des mesures complémentaires identifiées, l'analyse montre qu'un scénario prudent ou, à tout le moins, un scénario optimisé fortement axé sur la maîtrise du risque apparaît le plus cohérent avec le niveau d'incertitude résiduelle qui subsiste. Les scénarios les plus robustes sont ceux qui permettent d'agir avant la matérialisation des

impacts, de mieux documenter les fonctions hydrologiques des milieux affectés, d'étendre la durée de surveillance et de prévoir des mécanismes clairs d'intervention et d'adaptation. À l'inverse, une approche trop limitée aux suivis minimaux ou à la seule compensation financière ne paraît pas suffisante pour répondre à l'ensemble des effets anticipés. Par conséquent, la durée estimée pour le déploiement de ces mesures se situe dans la fenêtre 9 à 24 mois avant le début des travaux, selon la faisabilité de réaliser certaines mesures en parallèle.»

Cette recommandation est incompatible avec les démarches de TC qui annonce des travaux à l'automne 2026 ainsi que le lancement d'appels d'offres. Aucun budget n'est prévu au niveau provincial ou fédéral pour des travaux rendu public.

« Exiger le dépôt et l'évaluation des plans manquants, notamment le Plan de protection de l'environnement et le Plan d'intervention environnementale, avant le début des travaux.

Ces documents sont nécessaires pour apprécier adéquatement la gestion des risques de contamination accidentelle et la capacité d'intervention du promoteur pendant la construction et l'exploitation. Leur absence constitue actuellement une lacune importante dans l'évaluation globale du dossier.

Assujettir l'autorisation du Projet à des conditions de révision adaptative des plans de surveillance et de suivi.

Advenant l'observation d'effets non anticipés, plus étendus ou plus durables que prévu, le promoteur devrait être tenu d'ajuster les réseaux de suivi, les seuils d'intervention, les mesures d'atténuation et, au besoin, les mesures de compensation fonctionnelle. Cette approche est particulièrement importante dans un contexte où certaines fonctions hydrologiques et certains effets cumulatifs demeurent partiellement incertains.

Favoriser le scénario de déploiement le plus prudent ou, à défaut, un scénario optimisé fortement axé sur la maîtrise du risque.

Au regard des incertitudes résiduelles et de la nature potentiellement irréversible de certains effets, UDA recommande que l'OTC privilégie un scénario de déploiement qui mise d'abord sur l'acquisition de connaissances complémentaires, la prévention, la protection des milieux les plus vulnérables et la surveillance à long terme, plutôt qu'un scénario minimal fondé principalement sur une gestion réactive des impacts. »

Dans leur ensemble, ces recommandations ont pour objectif ultime de faire en sorte que les effets du Projet soient suffisamment connus, suivis, anticipés et pris en charge pour réduire les risques envers les communautés et les écosystèmes, améliorer la proportionnalité des mesures d'atténuation et de compensation proposées, et soutenir une décision réglementaire prudente, fondée sur un niveau d'information adéquat.

En résumé :

-Bon rapport en termes de revue de littérature qui vise à améliorer la réponse aux conséquences du Projet

-Manque **CAPITAL** au niveau de l'étude de vulnérabilité des puits d'eau potable de VLM (LNA, 2022)

-Améliorations importantes recommandées au niveau des milieux humides, eaux de surface et souterraines sur 25 ans.

-Mesures de caractérisation **AVANT** les travaux.

-Suffisamment d'incertitudes, de doutes, même de certitudes force l'application du principe de précaution (Morin, 2026).

-UDA, n'a pas trouvé de preuve d'impact majeur permanent sur l'eau potable...

-UDA n'a pas trouvé non plus de preuve contestant l'étude de LNA en 2022 (aquifère de vulnérabilité moyenne)

-UDA n'a pas fait la démonstration que les travaux d'excavation, dynamitage, assèchement peuvent être réalisés à l'intérieur de l'aire protégée par un arrêté ministériel protégeant sans compromettre l'alimentation en eau potable de 6 000 citoyens.

-Au contraire, UDA recommande une modélisation 3D tout comme Martin, 2026

-Le fardeau de la preuve est sur le demandeur, pas sur la population (Martin, 2026)

Finalement

La population est en droit de se demander face à toutes les difficultés que comporte ce tracé, choisi il y a plus de dix de manière non-scientifique (BAPE, 2019), une apparente obsession de nier l'évidence que le tracé choisi n'est pas un bon tracé, que des alternatives existent pour diminuer, voire éliminer le risque au CV, sans compromettre ou mettre à risque la source d'eau potable de l'agglomération centrée sur VLM. La nécessité même d'un VC n'est pas clairement démontré, aujourd'hui 13 ans après un accident terrible qui n'avait rien à voir avec la voie actuelle qui offre un lien sécuritaire. Si le CPKC veut s'offrir une VC, il sait comment procéder maintenant.

La population s'est exprimée clairement contre ce projet par sondages et référendum reconnue par toutes les mairies, sauf une. La VLM est pour la VC proposée, c'est légitime. Ce qui est illégitime c'est la croisade menée par l'administration de VLM, sans mandat électoral ou référendaire de sa population. Une véritable obstruction est appliquée aux gens qui se questionnent, sont opposés, inquiets, etc. qui serait favorable à un référendum. Demande à laquelle la VLM offre une demande de non-recevoir. Ci-joint (Annexe A), une pétition de 337 citoyens qui demandent la tenue d'un référendum. Je vous invite à lire les commentaires sur la pétition électronique.

Soyez avisé messieurs, mesdames de l'OTC que l'acceptabilité sociale n'est aucunement démontrée par le demandeur. Même que le contraire, est démontré par des sondages et un référendum dans les 3 municipalités touchées. **Basée sur la science physique, sociale et financière, l'OTC doit refuser le projet tel qu'il est présenté devant elle.**

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour diffusion immédiate

Points Clés:

- Les puits municipaux de Lac-Mégantic desservant 6000 citoyens pourraient être affectés par les travaux de la voie de contournement ferroviaire
- Un document clé concernant les zones de protection des puits municipaux n'a pas été déposé à l'OTC par les promoteurs
- Les propres experts de Transport Canada (TC) recommandaient une vérification des impacts du tracé choisi sur les puits municipaux
- Aucune évaluation spécifique des risques pour l'eau potable municipale n'a été déposée à l'OTC par les promoteurs
- Un projet qui requiert un pompage massif de la nappe phréatique qui représente 72% du maximum d'eau pouvant être prélevé par jour
- Des citoyens invités par TC à signer des décharges sans informations complètes et avant même la décision de l'OTC

Voie de contournement de Lac-Mégantic : un document clé sur les risques à l'eau potable, connu de Transports Canada et de la Ville de Lac Mégantic, déposé à l'OTC par un citoyen

Un rapport établissant que le tracé met « à risque » l'eau potable de quelque 6 000 citoyens était connu de Transports Canada et de la Ville de Lac-Mégantic. Ni l'un ni l'autre ne l'a transmis à l'agence réglementaire : c'est un citoyen qui l'a versé au dossier.

La Coalition des Victimes Collatérales (CVC) dénonce aussi des avis de travaux incomplets assortis de décharges et appelle la population à ne rien signer sans avis juridique indépendant.

Lac-Mégantic, le 9 juin 2026 — La Coalition des Victimes Collatérales (CVC) révèle que le tracé ferroviaire retenu menace non seulement les quelque 120 puits privés déjà identifiés « à risque », mais aussi les trois puits municipaux qui alimentent en eau potable environ 6 000 citoyens de Lac-Mégantic.

Ces trois puits municipaux de catégorie 1 puisent l'eau potable dans un aquifère situé près de la rivière Chaudière. Une analyse de vulnérabilité réalisée pour la Ville de Lac-Mégantic par la firme Laforest Nova Aqua (LNA, 2022 — ci-jointe) établie que les aires de protection de ces puits s'étendent sur les territoires de Lac-Mégantic, Frontenac, Nantes et Sainte-Cécile-de-Whitton. La superposition de cette analyse aux plans déposés au dossier de l'OTC pour la voie de contournement ferroviaire montre que le tracé choisi traverse en grande partie ces aires de protection, parfois en tranchée profonde dans des secteurs vulnérables.

Connu des autorités, déposé par un citoyen

Le rapport de LNA fait aujourd’hui partie du dossier décisionnel de l’OTC — mais ce n’est ni Transports Canada ni la Ville de Lac-Mégantic qui l’y ont versé. Réalisée pour la Ville en 2022, cette analyse était parfaitement connue des décideurs. Ni l’une ni l’autre n’a pourtant jugé utile de la transmettre à l’OTC, alors même que les experts mandatés par Transports Canada recommandaient explicitement d’en vérifier la teneur :

« Afin d’évaluer le risque de contamination, il est recommandé de vérifier l’emplacement du tracé de la voie ferrée pour déterminer s’il se trouve dans les zones de protection des puits municipaux — Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection. »

— Englobe rapport d’hydrologie 2024, Annexe 2-7, p. 13

Malgré cette recommandation explicite, CPKC et Transports Canada n’ont déposé aucune évaluation spécifique démontrant que la construction et l’exploitation de la voie de contournement n’affecteront pas l’approvisionnement municipal en eau potable. C’est finalement un citoyen qui, dans le cadre des consultations publiques de l’OTC, a obtenu le rapport de LNA et l’a versé à son mémoire — un document daté du 30 janvier 2026, mais publié sur le site de l’OTC seulement le 1^{er} juin 2026 :

« Il suffit de constater les différents rayons de protection préconisés par la firme LNA dans son rapport public [...] pour constater que le projet de voie de contournement est largement inclus dans ces aires. Or, ces aires sont à protéger, car la zone éloignée est de vulnérabilité moyenne. »

— P. Dorion, mémoire déposé à l’OTC

La CVC pose une question simple : pourquoi les deux organismes qui ont le devoir de protéger la population — Transports Canada et la Ville de Lac-Mégantic — n’ont-ils pas eux-mêmes porté ce document à l’attention de l’OTC?

Ce que révèle la superposition des données

En croisant l’analyse de LNA (2022) avec les documents techniques du dossier de l’OTC, la CVC relève que :

- les trois puits municipaux desservent environ 6 000 personnes, pour un prélèvement autorisé de 6 192 m³/jour;
- une tranchée de plus d’un kilomètre, large de 43 mètres et profonde de 22 mètres sous la nappe, sera creusée à même l’aquifère, au cœur ou à proximité des aires de protection;
- des travaux de dynamitage seront également nécessaires à l’intérieur de la zone de protection, selon Transports Canada, ce qui fracture la roche et accroît d’autant plus le risque de contamination de l’aquifère;
- un pont d’environ 450 mètres (13 travées) franchira la rivière Chaudière sur des pieux enfoncés sur une vingtaine de mètres, sous le niveau de la rivière, dans les matériaux saturés liés à l’aquifère alimentant les puits municipaux (plans AECOM/CPKC, avril 2025);
- un pompage de rabattement estimé à 4 442 m³/jour sera nécessaire pendant la construction — l’équivalent de près de deux piscines olympiques ou la consommation de 15,000 personnes par jour - soit environ 72 % de la limite quotidienne autorisée pour le prélèvement de l’eau potable municipale;

- ce pompage abaissera la nappe phréatique jusqu'à environ 23 mètres dans certains secteurs;
- aucune investigation adéquate de la mince couche d'argile qui protège l'aquifère en aval du tracé, près des puits municipaux, n'a été réalisée par les promoteurs.

Face à ces éléments, les promoteurs se bornent à affirmer que ces rabattements « ne devraient pas compromettre » l'approvisionnement en eau potable. Pour la CVC, une telle affirmation ne remplace pas une évaluation rigoureuse, spécifique et transparente des risques.

Quant aux mesures d'atténuation proposées, elles relèvent surtout de la « surveillance » — détecter une baisse de quantité ou une contamination de l'eau après coup — plutôt que de la protection préventive. C'est précisément pourquoi les municipalités de Frontenac et de Lac-Mégantic ont rapporté que leurs assureurs jugeaient le plan de surveillance des puits et de l'eau potable « non assurable », en raison d'un risque jugé « certain ».

Des avis de travaux et des décharges inappropriés

Transports Canada a transmis à certains citoyens des avis de travaux ferroviaires que la CVC estime incomplets et non conformes à l'esprit de la Loi sur la sécurité ferroviaire : ils omettent des éléments de sécurité essentiels, notamment les risques à l'eau potable documentés au dossier de l'OTC.

Plus troublant, ces avis s'accompagnent d'une demande de signature de décharge — alors que l'OTC évalue toujours la raisonnable du tracé. Solliciter de telles renonciations sur la foi d'avis incomplets porte préjudice aux droits des citoyens. La CVC invite la population à ne signer aucune décharge sans avis juridique indépendant. Les citoyens peuvent aussi s'opposer aux travaux, pour des raisons de santé et de sécurité, en transmettant leur opposition écrite au ministre des Transports avant le 15 juillet 2026.

Les demandes de la CVC

La CVC demande aux promoteurs :

- d'informer non seulement les citoyens contigus à la voie ferrée — les seuls à avoir reçu un avis de Transports Canada — mais tous ceux situés dans les rayons d'influence documentés du projet;
- de déposer une évaluation complète et spécifique des risques démontrant, données objectives à l'appui, que la construction, le rabattement de la nappe, le drainage, l'exploitation et les scénarios d'accident ou de déversement au-dessus de l'aquifère ne porteront pas atteinte à l'eau potable;
- de cesser de demander aux citoyens de signer des décharges tant que ces démonstrations ne sont pas faites et qu'une information complète et crédible est partagée aux citoyens.

Une question au ministre des Transports. La CVC demande au ministre des Transports, M. Steven MacKinnon — responsable de Transports Canada et du projet — d'expliquer publiquement pourquoi aucune évaluation spécifique des risques pour l'eau potable de 6 000 citoyens n'a été exigée avant que des décharges soient sollicitées auprès de la population.

« On ne protège pas une source d'eau potable en la gaspillant sans gêne et en promettant de surveiller sa contamination après coup. Demander en plus aux citoyens de signer une décharge sur la foi d'avis incomplets, en attendant la décision de l'OTC, est tout simplement inacceptable. »

— Yolande Boulanger, co-présidente de la Coalition des Victimes Collatérales

À propos de la CVC

La Coalition des Victimes Collatérales regroupe plus de 300 membres, dont de nombreux proches des 47 victimes de la tragédie ferroviaire du 6 juillet 2013. Elle milite pour un processus décisionnel transparent et véritablement indépendant concernant le projet de voie de contournement de Lac-Mégantic.

Renseignements

Yolande Boulanger, Kurt Lucas, Sylvain Côté

Co-fondateurs, Coalition des Victimes Collatérales (CVC)

coalitionvictimescollaterales@gmail.com

