

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: Etienne Frémond (Fédération de l'UPA-Estrie et Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec)

Date: 2026-06-25

(Version complète jointe en PDF) La Fédération de l'UPA-Estrie et le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec (SPFSQ) saluent l'initiative de l'OTC de mener cet examen des études techniques déposées dans le cadre du projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic.

Volet 1 : Nos commentaires sur le rapport de Groupe Conseil UDA (UDA)

Nous retenons particulièrement ce que nous indique l'expertise sur les eaux souterraines et les milieux forestiers à l'effet que la portée spatiale et temporelle des impacts n'a pas été évaluée dans l'étude des effets sur l'environnement (EEE) ni dans les études d'avant-projet.

UDA note, comme nous depuis les études hydrogéologiques de 2022, que subsistent plusieurs incertitudes sur les approvisionnements en eau de consommation et d'usage, sur la recharge des milieux humides ainsi que sur les peuplements forestiers à proximité qui subiront les impacts. Les modifications forestières pouvant à leur tour influencer le comportement des eaux de surface et souterraines. Nous sommes soulagés de constater que tous les intervenants ayant soulevé ce genre de risque sont crédibles aux yeux d'UDA.

En résumé, UDA conclut que le projet peut aller de l'avant, mais seulement si l'OTC impose des conditions supplémentaires strictes et seulement si le promoteur renforce ses plans de surveillance, de prévention et de compensation.

Dans l'état actuel, le dossier est trop incomplet pour une autorisation sans condition. Il est raisonnable de prévoir 2 ans de délai supplémentaire pour le compléter.

Alors, sur quelles bases l'OTC devrait-elle prendre une décision? Le point critique est

atteint lorsque :

1. Les effets sont nombreux et interconnectés
2. Les mesures d'atténuation deviennent complexes, nombreuses ou incertaines
3. Les effets indirects, cumulatifs et différés ne sont pas documentés
4. Les risques touchent des besoins essentiels
5. Le promoteur ne démontre pas que les impacts seront maîtrisés

Le projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic répond à tous les critères d'approche du seuil critique devant mener à réévaluer le bien fondé d'un projet, ou au minimum, à exiger des garanties beaucoup plus fortes.

Volet 2 : Commentaires sur la réponse de CMQR

La précision générale identifiant le promoteur comme Transports Canada au lieu de CPKC/CMQR est confondante à souhait. L'éclaircissement de la commande politique du projet mérite l'attention de l'OTC.

Globalement Transports Canada (TC) indique que davantage de données ne réduiraient pas l'incertitude. Nous considérons cette réponse loin de la science.

En somme, les suivis proposés par TC ne répondent pas aux critiques hydrogéologiques et forestières.

Nos demandes à l'OTC sont explicites dans la version PDF de ce mémoire

À défaut de pouvoir démontrer, avant les travaux, que les principaux risques seront prévenus, maîtrisés et compensés, l'OTC devrait réévaluer le bien-fondé du projet plutôt que d'en transférer les conséquences aux propriétaires et aux communautés.

Conclusion

Quand un projet génère beaucoup d'effets, beaucoup d'incertitudes et beaucoup de mesures d'atténuation, il devient légitime, voire nécessaire, de remettre en question sa justification et ses bénéfices. Surtout que sa nécessité est fondée sur des éléments émotifs qui, quoique méritant le respect et la compassion, finiront par s'estomper avec le temps et l'aide aux personnes qui en ont besoin.

Enfin, ni UDA, ni TC/CMQR/CPKC ne parlent des effets à prévoir sur les eaux et les sols de surface et souterrains du démantèlement de la voie actuelle; ni de la relocalisation

de la gare de triage située à Sherbrooke depuis la tragédie de 2013 et appelée à retourner près du parc industriel de Lac-Mégantic. Ces éléments sont à mettre dans la balance coûts/bénéfices, mais ne sont jamais évoqués.

Les communautés touchées, l'environnement, les finances publiques méritent à ce moment-ci qu'une décision basée sur la science soit enfin prise par l'OTC.

Attachement No1

Consultation sur le rapport du Groupe conseil UDA et la réponse de CPR à propos du contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Commentaires présentés par la Fédération de l'UPA-Estrie et le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec

À Monsieur Luc Chamberland, directeur
Déterminations ferroviaires et maritimes
Office des transports du Canada (OTC)

25 juin 2026

La Fédération de l'UPA-Estrie et le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec (SPFSQ) saluent l'initiative de l'OTC de mener cet examen des études techniques déposées dans le cadre du projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic.

Approfondir la crédibilité des analyses soumises est essentiel afin d'éviter que l'OTC ne s'appuie uniquement sur les analyses du promoteur; quel qu'il soit (TC/CPKC/CMQR). Cette expertise est utile parce qu'elle joue un rôle critique dans l'évaluation réglementaire; elle ne produit pas de nouvelles données, mais elle vérifie, questionne, met en perspective et met en garde.

L'étude examine notamment :

- le Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines (PSPEPES);
- le Plan de surveillance des milieux humides (PSMH);
- les mesures proposées par le promoteur et par Transports Canada.

Volet 1 : Nos commentaires sur le rapport de Groupe Conseil UDA (UDA)

Une expertise indépendante qui confirme des préoccupations déjà soulevées

D'entrée de jeu, nous notons que l'étude du Groupe Conseil UDA utilise les données du Projet d'acquisition de connaissances des eaux souterraines (PACES Estrie 2022). Ces données, qui n'avaient pas été intégrées par le promoteur, permettent de replacer le projet dans un cadre régional et de vérifier si les conclusions locales du promoteur sont cohérentes avec les connaissances régionales.

Nous retenons particulièrement ce que nous indique l'expertise sur les eaux souterraines et les milieux forestiers à l'effet que la portée spatiale et temporelle des impacts n'a pas été évaluée dans l'étude des effets sur l'environnement (EEE) ni dans les études d'avant-projet.

UDA note, comme nous depuis les études hydrogéologiques de 2022, que subsistent plusieurs incertitudes sur les approvisionnements en eau de consommation et d'usage, sur la recharge des milieux humides ainsi que sur les peuplements forestiers à proximité qui subiront les impacts. Les modifications forestières pouvant à leur tour influencer le comportement des eaux de surface et souterraines. Nous sommes soulagés de constater que tous les intervenants ayant soulevé ce genre de risque sont crédibles aux yeux d'UDA.

Les impacts sur l'eau potable et l'eau d'usage : des préoccupations agricoles confirmées par UDA

Sur les eaux d'usage, rappelons que des fermes élèvent du bétail à proximité du tracé retenu. Une baisse du niveau de la nappe et des puits devra impérativement être compensée par plusieurs livraisons d'eau par camion-citerne; par jour.

Une surveillance et des mécanismes d'intervention à renforcer

Sur la surveillance des puits, la notion de stabilisation de la nappe phréatique n'est pas définie. Il est donc hasardeux de s'avancer sur des mesures de contrôle. Et la réponse en cas de besoin laisse à désirer, ce que nos propres analyses expriment aussi depuis le début.

Les impacts hydrologiques sur les forêts adjacentes : une préoccupation confirmée par UDA Une réalité signalée depuis le début du projet

Le rapport d'UDA met le doigt sur une réalité que la Fédération de l'UPA-Estrie et le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec soulignent auprès de Transports Canada depuis le début du projet : les impacts forestiers ne s'arrêteront ni à la limite de l'emprise ferroviaire, ni à une bande uniforme de cinq mètres. Jusqu'à présent, les mesures discutées avec les propriétaires forestiers ont surtout porté sur la valeur du bois directement touché et sur certains risques de chablis ou de dommages de bordure dans une bande restreinte. Une compensation a été admise pour la bande forestière de 5 mètres longeant l'emprise de la voie. Elles ne tiennent toutefois pas compte des pertes qui pourraient résulter, à plus grande distance, de la modification du régime hydrique des sols. L'expertise d'UDA confirme que les peuplements situés au-delà de l'emprise peuvent être affectés par le rabattement de la nappe, la modification du drainage et la perte de connectivité hydraulique, et que la portée spatiale et temporelle de ces effets n'a pas été évaluée adéquatement.

Des modifications hydriques au-delà des ouvrages de drainage

Les remblais, les déblais profonds, les fossés et le drainage permanent de la voie modifieront nécessairement certains chemins d'écoulement des eaux de surface et souterraines. Les ponceaux et les traverses peuvent maintenir les écoulements concentrés qui ont été identifiés, mais les documents déposés ne démontrent pas qu'ils permettront de reproduire l'ensemble des microécoulements diffus et des échanges souterrains qui alimentent actuellement les sols forestiers. Dans les secteurs en remblai, l'interruption d'une pente transversale peut occasionner une accumulation d'eau en amont et une diminution de l'alimentation hydrique en aval. Dans les secteurs en déblai, les excavations et les fossés peuvent intercepter les eaux souterraines et détourner une partie des apports qui alimentaient auparavant les peuplements situés plus bas dans le bassin versant. UDA reconnaît précisément que l'abaissement de la nappe, le morcellement des milieux et la modification du drainage peuvent provoquer une altération progressive et permanente des milieux forestiers au-delà de l'emprise.

Des pertes forestières et économiques différées

Les peuplements forestiers actuels se sont développés en fonction des conditions hydriques propres à chaque station. Selon les essences, les sols, l'âge des peuplements et leur enracinement, une hausse ou une baisse durable de l'humidité peut entraîner une diminution de croissance, une perte de vigueur, du dépérissement, une plus grande vulnérabilité au chablis et, à terme, la mortalité d'arbres. Ces effets peuvent se manifester lentement, plusieurs années après les travaux, et bien au-delà de la bande actuellement considérée. Ils peuvent ainsi

occasionner aux propriétaires des pertes de volume de bois, de productivité, de valeur foncière et de possibilités d'aménagement qui ne sont couvertes par aucun mécanisme d'indemnisation clairement défini. Le plan actuel de compensation forestière ne surveille que les secteurs déboisés ou reboisés; il ne prévoit ni stations de suivi, ni seuils d'intervention, ni mesures de compensation pour les forêts adjacentes qui seraient affectées par le rabattement de la nappe ou par une modification du drainage. UDA juge donc que des pertes ou des dégradations pourraient passer inaperçues, particulièrement lorsqu'elles apparaissent progressivement.

Compensation et indemnisation : deux obligations distinctes

Il importe de distinguer l'indemnisation des propriétaires forestiers de la compensation écologique générale du projet. Premièrement, un mécanisme doit permettre d'indemniser les propriétaires pour toute perte de croissance, tout dépérissement, toute mortalité ou toute diminution de valeur attribuable aux changements hydrologiques causés par la voie, sans imposer une limite arbitraire de cinq mètres. Deuxièmement, la compensation des superficies directement détruites selon un ratio de 1 : 1 demeure insuffisante pour remplacer les fonctions hydrologiques, écologiques, productives et climatiques des peuplements perdus. UDA souligne qu'une plantation de remplacement ne rétablit pas immédiatement la maturité, la structure, la biodiversité, la connectivité, ni les fonctions de régulation du ruissellement et de recharge des eaux souterraines d'une forêt existante. L'UPA-Estrie et le SPFSQ réitèrent donc leur proposition d'un ratio minimal de deux hectares aménagés, restaurés ou reboisés pour chaque hectare détruit, accompagné d'un budget régional d'aménagement forestier permettant d'accroître la productivité, la résilience, la captation du carbone et les fonctions hydrologiques des forêts régionales. Ce ratio de 2 : 1 constitue une proposition de nos organisations et ne doit pas être présenté comme une recommandation formulée expressément par UDA.

Des effets résiduels potentiellement importants et irréversibles

Au sujet des effets et des risques résiduels, le terme « irréversible » apparaît enfin dans les études d'impacts du projet concernant des effets environnementaux (modifications aux eaux souterraines, pertes de milieux humides et forestiers) ainsi que sur l'ampleur des effets; potentiellement importants. L'EEE semblait minimiser ces effets. L'étude UDA précise qu'outre les impacts environnementaux, il y a également un impact sur la perte de confiance des communautés envers le projet pour plusieurs effets mentionnés.

En résumé, UDA conclut que le projet peut aller de l'avant, mais seulement si l'OTC impose des conditions supplémentaires strictes et seulement si le promoteur renforce ses plans de surveillance, de prévention et de compensation.

Dans l'état actuel, le dossier est trop incomplet pour une autorisation sans condition. Il est raisonnable de prévoir 2 ans de délai supplémentaire pour le compléter.

Alors, sur quelles bases l'OTC devrait-elle prendre une décision?

La théorie : À partir de quel moment un projet accumule-t-il tellement d'effets, d'incertitudes et de mesures d'atténuation qu'il faut remettre en question sa pertinence même? Il est judicieux de se poser cette question quand la balance entre les bénéfices et les impacts commence à devenir incertaine.

Comment déterminer que ce seuil se rapproche? Il existe plusieurs indicateurs reconnus en évaluation environnementale. Le point critique est atteint lorsque :

1. Les effets sont nombreux et interconnectés
 - C'est exactement ce que dit UDA :

- rabatement de nappe;
 - perte de milieux humides;
 - modification des écoulements;
 - risques d'inondation;
 - impacts sur les communautés.
2. Les mesures d'atténuation deviennent complexes, nombreuses ou incertaines
- UDA note que plusieurs plans sont incomplets, réactifs ou trop courts dans le temps.
3. Les effets indirects, cumulatifs et différés ne sont pas documentés
- C'est un drapeau rouge majeur. Un projet peut sembler acceptable à court terme, mais causer des dommages irréversibles à long terme.
4. Les risques touchent des besoins essentiels :
- eau potable;
 - sécurité civile;
 - stabilité des sols;
 - milieux humides fonctionnels.
5. Le promoteur ne démontre pas que les impacts seront maîtrisés
- UDA dit clairement que le dossier ne démontre pas que les effets seront « adéquatement prévenus, surveillés, atténués ou compensés ».

Lorsque plusieurs de ces signaux sont présents, il est impératif de réévaluer la justification d'un projet.

Le projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic répond à tous les critères d'approche du seuil critique devant mener à réévaluer le bien-fondé d'un projet, ou au minimum, à exiger des garanties beaucoup plus fortes.

Volet 2 : Commentaires sur la réponse de CMQR

La précision générale identifiant le promoteur comme Transports Canada au lieu de CPKC/CMQR est confondante à souhait. L'éclaircissement de la commande politique du projet mérite l'attention de l'OTC.

Globalement Transports Canada (TC) indique que davantage de données ne réduiraient pas l'incertitude. Nous considérons cette réponse loin de la science.

Nous ne savons pas que TC était en train d'élaborer un Plan de suivi des eaux de surface (PSES). C'est bien un tel suivi, mais encore une fois, il ne s'agit que de documenter des effets potentiels futurs, mais pas de les régler.

De plus, TC juge que plusieurs recommandations d'UDA sont non justifiées, mais propose tout de même une série de bonifications de ses plans de suivi comme réponses à ces recommandations.

Les suivis que TC propose ne corrigent toutefois pas les lacunes identifiées par UDA et les considère comme optionnelles alors que l'UDA les estimait nécessaires si le projet va de l'avant.

Ces lacunes sont particulièrement manifestes pour les milieux forestiers. L'ajout éventuel d'un suivi après la construction ne peut remplacer l'établissement, avant les travaux, d'un état initial suffisamment détaillé pour déterminer les conditions hydriques et la vigueur des peuplements exposés. Sans cet état de référence, il sera difficile d'établir le lien de causalité entre le projet et un dépérissement qui pourrait apparaître plusieurs années

plus tard, et les propriétaires risquent de devoir supporter eux-mêmes la preuve et les conséquences économiques des dommages.

En somme, les suivis proposés par TC ne répondent pas aux critiques hydrogéologiques et forestières.

Nos demandes à l'OTC

La Fédération de l'UPA-Estrie et le SPFSQ demandent que toute autorisation soit conditionnelle :

1. à la réalisation, avant les travaux, des caractérisations et analyses complémentaires recommandées par UDA, notamment à l'échelle des bassins versants;
2. à l'adoption d'un protocole d'intervention rapide garantissant l'approvisionnement en eau potable et d'usage des résidences et des entreprises agricoles touchées;
3. à une surveillance adaptative des eaux, des milieux humides et des forêts adjacentes pendant au moins 25 ans;
4. à la mise en place d'un mécanisme indépendant permettant d'indemniser l'ensemble des pertes agricoles et forestières attribuables au projet, y compris les dommages indirects et différés, sans limites arbitraires de cinq mètres;
5. à une compensation fonctionnelle des milieux naturels touchés, incluant une compensation forestière selon un ratio minimal de 2 : 1, investie dans des travaux régionaux d'aménagement, de restauration ou de reboisement.

À défaut de pouvoir démontrer, avant les travaux, que les principaux risques seront prévenus, maîtrisés et compensés, l'OTC devrait réévaluer le bien-fondé du projet plutôt que d'en transférer les conséquences aux propriétaires et aux communautés.

Conclusion

Quand un projet génère beaucoup d'effets, beaucoup d'incertitudes et beaucoup de mesures d'atténuation, il devient légitime, voire nécessaire, de remettre en question sa justification et ses bénéfices. Surtout que sa nécessité est fondée sur des éléments émotifs qui, quoique méritant le respect et la compassion, finiront par s'estomper avec le temps et l'aide aux personnes qui en ont besoin.

Enfin, ni UDA, ni TC/CMQR/CPKC ne parlent des effets à prévoir sur les eaux et les sols de surface et souterrains du démantèlement de la voie actuelle; ni de la relocalisation de la gare de triage située à Sherbrooke depuis la tragédie de 2013 et appelée à retourner près du parc industriel de Lac-Mégantic. Ces éléments sont à mettre dans la balance coûts/bénéfices, mais ne sont jamais évoqués.

En conséquence, toute autorisation devrait être conditionnelle à la réalisation préalable d'une caractérisation hydrologique et forestière, à un suivi des peuplements adjacents pendant au moins 25 ans, à un mécanisme d'indemnisation des pertes différées et à une compensation forestière fonctionnelle selon un ratio minimal de 2 : 1.

Les communautés touchées, l'environnement, les finances publiques méritent à ce moment-ci qu'une décision basée sur la science soit enfin prise par l'OTC. À défaut; le gouvernement a dorénavant tout en main pour constater et assumer que la promesse faite en 2015 par le défunt ministre des Transports du Canada, Marc Garneau, doit être renversée.