

PAR COURIER ÉLECTRONIQUE

Frontenac, le 1 juin 2023

L'honorable Steven Guilbeault
Ministre de l'Environnement et du Changement climatique
Chambre des communes
Ottawa, Ontario, K1A 0A6
ministre-minister@ec.gc.ca

Agence Canadienne d'évaluation d'impact du Canada
200-1801 rue Hollis
Halifax, Nouvelle-Écosse, B3J 3N4
atlanticregion-regiondelatlantique@iaac-aeic.gc.ca

Objet: Demande révisée d'une évaluation d'impact indépendante pour le projet de voie de contournement ferroviaire de Lac Mégantic

Monsieur le ministre,

Pour compléter notre demande originale du 6 mars 2023, en prenant en considération les directives partagées par madame Laurie Tremblay, gestionnaire de projet, Bureau régional du Québec, Agence d'évaluation d'impact du Canada (Gouvernement du Canada), nous vous resoumettons notre demande révisée pour une évaluation d'impact indépendante pour le projet de voie de contournement ferroviaire de Lac Mégantic.

I. Introduction

1. Nous vous écrivons au nom de la municipalité de Frontenac, le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec, la Fédération de l'UPA-Estrie, Eau Secours, le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie et la Coalition des Victimes Collatérales (CVC) du projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic. La CVC inclus 278 membres à ce jour, plusieurs ayant perdu des proches ou des amis à la suite de la tragédie ferroviaire de 2013. Rappelons que Transport Canada est en grande partie responsable de la tragédie selon le rapport du Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada. Maintenant, plusieurs autres victimes subiront les conséquences négatives

directes du projet de la voie de contournement ferroviaire. Un choix de tracé de contournement qui, selon les experts, est jugé inférieur au tracé actuel au niveau de la sécurité. De plus, ce projet n'a pas l'acceptabilité sociale pour aller de l'avant et aura un impact environnemental catastrophique ;

2. La promesse de Justin Trudeau de soutenir une voie de contournement ferroviaire dans la région de Lac Mégantic était bien intentionnée mais n'est pas viable dans sa forme actuelle et n'est pas dans le meilleur intérêt des communautés touchées. Le projet n'a pas l'acceptabilité sociale pour aller de l'avant, la majorité de la population des 3 communautés affectées (77%, $p < 0,00001$) s'opposant au tracé proposé comme en témoignent 3 enquêtes scientifiques, et comme le démontre le référendum de la municipalité de Frontenac (février 2023) alors que 92,5% de la population s'est prononcée contre le projet ;
3. Près de 1500 lettres d'opposition (représentant 25% de la population adulte de la région) ont été soumises au Ministre Helena Jaczek à la suite de la publication en février 2023 des avis d'intention d'expropriation, et environ 76 citoyens et groupes ont exprimés leurs motifs d'opposition lors des audiences publiques tenues du 11 au 16 mai, 2023. Les motifs incluent entre autres que le projet n'est pas dans l'intérêt public mais sert plutôt les intérêts commerciaux du Canadien Pacifique, le manque d'acceptabilité sociale, les risques accrus pour la santé et la sécurité des résidents, **l'impact environnemental majeur et disproportionné**, le risque à la qualité et la quantité de l'eau potable, et le fait que la procédure d'expropriation est précipitée, prématurée et déraisonnable car le dossier n'a pas reçu l'aval de l'Office des Transports du Canada (rappelons que l'article 98 de la Loi des Transports accorde un pouvoir à l'Office d'accorder ou non son autorisation pour la construction d'une voie ferrée) ;
4. Le projet de voie de contournement, mené par Transports Canada et la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, aura un impact direct et négatif sur les municipalités de Frontenac, Nantes et Lac Mégantic. À ce jour, aucune évaluation environnementale indépendante et approfondie n'a été effectuée. En fait, aucune étude ne permet de circonscrire adéquatement l'impact environnemental du projet sur les milieux humides et hydriques ;
5. L'étude de faisabilité d'AECOM (2016, 2019), mandatée par la ville de Lac Mégantic, contient des données peu fiables entourant l'évaluation des tracés. Entre autres, le rapport AECOM indique un score plus favorable sur l'environnement avec le tracé de contournement choisi versus conserver le tracé actuel, ce qui est insensé. De plus, le degré d'excavation requis à Frontenac, soit 1 million de tonnes de roches selon Transport Canada (2022), a été largement sous-estimé par AECOM, ce qui conduirait aujourd'hui à un score géotechnique défavorable. Finalement, la superficie à acquérir pour le projet a augmenté de 80 % (soit de 83 hectares à 143 hectares) entre 2019 et

2021 ce qui se traduirait également par une note environnementale défavorable. Ces observations indiquent clairement que le tracé choisi est loin d'être adéquat, entre autres en ce qui concerne la sécurité ferroviaire (construit dans des milieux humides) et son impact environnemental défavorable ;

6. Le BAPE de 2019 a été réalisé avant que les études géotechniques et hydrologiques soient effectuées (2021 et 2022), et bien avant l'augmentation de 80% des emprises à acquérir. Le BAPE 2019 n'est donc plus pertinent ;
7. Le rapport Golder (Evaluation des effets environnementaux ou EEE, 2021-2022), mandaté par le Canadien Pacifique, n'évalue que superficiellement et de façon qualitative les impacts environnementaux attendus. De plus, concernant l'impact sur les espèces en péril (végétales, poissons et oiseaux), le rapport Golder se réfère aux documents préparés par la firme AECOM en 2018 (EIS ou Environmental Impact Study, 2018) pour sa présentation au BAPE de 2019. Le rapport EIS d'AECOM est désuet compte tenu de l'évolution du projet ;
8. Le rapport Englobe (Evaluation de l'hydrologie, 2022), mandaté par le Canadien Pacifique, est incomplet et mentionne la nécessité d'études additionnelles ;
9. Le projet, initialement estimé à 133 millions de dollars en 2019 selon l'étude de faisabilité d'AECOM, a depuis grimpé à environ 1 milliard de dollars en 2022 à la suite d'études ultérieures ;
10. Sur le plan géotechnique, le tracé de la voie de contournement choisi est extrêmement complexe et confirme l'hypothèse qu'elle a été « choisie uniquement sur la base de décisions politiques et non sur des faits scientifiques en plus de routes alternatives n'ayant pas été correctement étudiées » (Joseph Zayed, commissaire BAPE 2019) ;
11. Le 13 décembre 2022, l'Office des transports du Canada a envoyé une lettre de décision (no LET-R-54-2022) au CP demandant une mise à jour de l'évaluation des effets sur l'environnement (EEE) qui « traite de manière adéquate les effets environnementaux négatifs importants que la ligne de chemin de fer proposée risque d'entraîner... ». Que le CP mène d'autres études, à sa discrétion, représente non seulement un conflit d'intérêts mais est aussi tout à fait inacceptable. En plus, dans la lettre-décision de l'OTC publiée le 9 février, 2023 (LET-R-4-2023) il est mentionné que "CMQ [CP] doit, tel que l'Office l'a exigé dans la décision LET-R-54-2022, expliquer comment elle a mis en évidence et a intégré toutes les constatations de l'étude hydrologique finale et tous les éléments environnementaux connexes pour arriver à la conclusion dans l'EEE qu'il n'y aura pas d'effets environnementaux importants". Ceci va à l'encontre du rapport Englobe qui affirme le contraire et qui qualifie les atteintes graves à l'environnement, tout en reconnaissant ne pas pouvoir les quantifier sans études supplémentaires.
12. Nous demandons que vous désigniez le projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac Mégantic comme **projet proposé en vertu de la Loi sur l'évaluation d'impact**

(LEI) afin que ce projet fasse l'objet d'une évaluation d'impact (EI) indépendante. La réglementation ferroviaire fédérale a trop de lacunes, empêchant les préoccupations environnementales d'être évaluées et traitées de façon adéquate. La seule façon de traiter ces risques et ces préoccupations correctement est de désigner ces projets de manière appropriée. Une évaluation d'impact du gouvernement fédéral est le seul moyen de s'assurer que les effets environnementaux cumulatifs et importants de ce projet seront traités de manière crédible. En effet, une évaluation juste, impartiale, prévisible et efficace du projet ferroviaire proposé par le Canadien Pacifique ne peut être réalisée qu'avec une évaluation d'impact indépendante par l'intermédiaire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Par conséquent, nous **demandons votre participation pour s'assurer qu'une évaluation d'impact environnementale soit menée concernant le projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac Mégantic pour les raisons suivantes :**

- (a) Le projet amènera la destruction de vastes zones environnementales sensibles ;
- (b) Le projet aura un impact négatif dans les domaines qui relèvent de la compétence fédérale tel que l'impact sur les peuples autochtones et leur territoire ;
- (c) Le projet aura un impact négatif dans les domaines qui relèvent de la compétence fédérale tels que les impacts sur les poissons et leurs habitats, les oiseaux migrateurs incluant les espèces en péril ;
- (d) Le projet demandera le déplacement d'un ruisseau sur une longueur de 1 km ;

II. Le projet de voie de contournement de Lac-Mégantic doit être désigné comme projet proposé en vertu de la Loi sur l'évaluation d'impact (LEI)

(A) Le projet amènera la destruction de vastes zones environnementales sensibles :

13. En plus de la destruction de 25,8 hectares de forêt, le rapport Golder (EEE) mentionne que 66 hectares de milieux humides seront détruits et 41 hectares supplémentaires de milieux humides à proximité pourraient également être affectés négativement par la construction de cette voie de contournement. A titre de comparaison, dans les 20 municipalités de la MRC du Granit au cours des 15 dernières années (2006 à 2021) il y a eu des autorisations d'interventions en milieux humides pour une superficie totale de 30 600 m². Or, pour les 3 municipalités impactées par le contournement ferroviaire de Lac Mégantic, l'autorisation est de 660 000 m², **soit 22 fois plus** que ce qui s'est produit au cours des 15 dernières années (UPA, mémoire sur l'hydrologie, 2022). Depuis 2017, 382 hectares de milieux humides auraient été détruit au Québec (ministère de l'Environnement de la lutte contre les changements climatiques, de la faune et des

- parcs, 2023). Le projet de voie de contournement de 12.5km à elle seule représenterait la destruction de jusqu'à 28% de tout ce qui a été détruits dans la province depuis 2017 ;
14. La voie de contournement est susceptible de modifier le régime hydrique des milieux humides et bien qu'on anticipe des modifications des caractéristiques et des fonctions écologiques des milieux humides, les effets du passage de la voie ferrée sur le régime hydrique des milieux humides en bordure de l'emprise n'ont pas été quantifiés (BAPE 2019, page 68) ;
 15. Il convient de préciser que bien que le rapport d'hydrologie d'Englobe aborde le sujet des milieux humides, l'objectif de leur analyse n'était pas de quantifier ni de délimiter les milieux humides affectés par le projet ;
 16. L'enjeu du manque de données (points 14 et 15) est grave compte tenu de l'importance du rôle écologique des milieux humides qui servent d'habitat à de nombreuses espèces animales dont plusieurs en situation précaire. De plus, ils contribuent à la qualité de l'eau potable et favorisent le maintien des réserves en alimentant les nappes souterraines (Conservation des milieux humides et hydriques (gouv.qc.ca)) ;
 17. Le rapport hydrologique d'Englobe révèle que les travaux à réaliser pour l'implantation de la voie de contournement impliquent nécessairement des conséquences pour la nappe phréatique et les utilisateurs de l'eau souterraine ;
 18. Le rapport Englobe indique que les travaux d'excavation et de dénoyage sont susceptibles d'affecter la qualité de l'eau souterraine des puits (une contamination de l'eau est susceptibles) ;
 19. Le rapport Englobe indique que la diminution de la nappe pourrait mener à une diminution de la quantité d'eau disponible au niveau des puits résidentiels ;
 20. Les travaux se dérouleront directement dans la nappe phréatique avec des rabattements prévues de 23m par endroits. Le rayon d'influence des travaux peut atteindre 1,2km et donc affecter un très grand nombre de citoyens ;
 21. Rien n'est proposé pour éviter, minimiser ou atténuer le risque de contamination de la nappe phréatique mettant à risque la santé et la sécurité des citoyens ;
 22. Des profondeurs d'excavations de 12 à 23 m sont prévues. Les risques en lien avec les activités de dynamitage n'ont pas été adéquatement évalués ;
 23. Englobe fait mention dans son rapport que le secteur près de l'intersection de la route 161 et 204 pourrait voir une éjection d'eau équivalente à 55 millions de litres par jour durant la phase de construction. On peut s'attendre à ce que l'eau et les sédiments se retrouvent dans la rivière Chaudière et affectent les animaux, poissons et plantes qui s'y retrouvent compte tenu des changements au niveau du pH et de la température de l'eau. Les mesures d'atténuation sont inadéquates compte tenu du débit d'eau important prévu ;

24. L'impact des hauts débits de dénoyages ailleurs dans le secteur Frontenac (eg. 55 million litres d'eau par jour et 14 millions de litres d'eau par jour au niveau de chainage 23+293 à 24+30 et 21+830 à 22+800 respectivement, rapport Englobe) affecteront également le Lac Mégantic ;
25. Transport Canada fait mention d'un volume de déblais de 1 million tonnes de roches dans le secteur Frontenac. Le degré de dynamitage impliqué aura nécessairement un impact majeur sur l'environnement et sur les espèces animales avoisinantes. Cet aspect, incluant l'impact des dizaines de milliers de voyages de camion lourds dans le secteur affectant la qualité de l'air et la santé humaine et animale, n'a pas été adéquatement évalué ;
26. Les travaux d'excavations décrits ci-dessus, ainsi que la destruction des milieux humides, de l'écosystème interconnecté hydrique, auront un impact majeur sur plusieurs espèces végétales, animales, aquatiques et aviaires ;
27. Les travaux de détournement de cours d'eau (section D) et la collecte des eaux de drainage de la tranchée vont entraîner une augmentation des débits d'eau des cours d'eau existants, modifier leur littoral et éventuellement nécessiter des travaux de stabilisation de berge étant donné les pentes dans le secteur. Ceci résultera en une perte d'habitat naturel qui n'a pas été caractérisée dans les études environnementales ;
28. Le rapport d'évaluation de l'impact environnemental (EEE) de Golder ne donne aucune information sur les espèces végétales en péril car il se réfère au rapport d'AECOM de 2018 (Environmental Impact Study) qui a été effectué avant l'augmentation de 80% des emprises à acquérir (déboisement et destruction environnementale accrues) et avant les rapports géotechnique et hydrologique, ce qui rend le EEE invalide ;

(B) Le projet aura un impact négatif dans les domaines qui relèvent de la compétence fédérale tel l'impact sur les peuples autochtones et leur territoire :

29. Transport Canada a fait des démarches de consultation auprès du Bureau de Ndakinna du Grand Conseil de la Nation Waban-Aki en 2019. Le projet a été présenté, par Transport Canada, comme une modification au tracé d'une voie existante et non comme une construction d'une nouvelle voie (référence : mémoire du Bureau de Ndakinna déposé lors du BAPE 2019). Nous considérons que cette affirmation est erronée car il s'agit de changer la classe de la voie ferrée permettant au Canadien Pacifique d'augmenter la vitesse (de 4 fois) et la longueur des trains circulant sur la nouvelle voie ;
30. Transport Canada s'est également commis à tenir le Bureau de Ndakinna informé tout au long du processus ;
31. En 2019, le Bureau de Ndakinna a noté les impacts sur le milieu biologique notamment la perte de végétation terrestre, l'apport de sédiments dans les cours d'eau, et la perte d'habitat pour les oiseaux, la faune terrestre et les espèces des rives de cours d'eau ;

32. Dans son mémoire au BAPE, le Bureau de Ndakinna a soulevé que les impacts du projet pourraient avoir des conséquences sur les ressources utilisées par les membres et conséquemment sur les activités qu'ils pratiquent (particulièrement pour la chasse et pêche pratiquées par les W8banakiak), et a communiqué ces préoccupations à Transport Canada ;
33. Les consultations auprès de la nation Waban-aki ont été effectuées avant l'augmentation de 80% des hectares à acquérir (déboisement et destruction environnementale accrus) et avant la disponibilité des rapports géotechniques et hydrologiques ;
34. Les consultations ont été faites avant que ne soit dévoilée la nécessité de déplacer un ruisseau (qui se déverse dans le Lac Mégantic) sur une distance de 1 km dans le secteur de Frontenac ;
35. Les consultations ont été faites avant que ne soit dévoilé l'étendue des travaux de dynamitage, creusage et dénoyage nécessaires dans le secteur Frontenac avec comme conséquence l'impact important sur la nappe phréatique, les milieux hydriques et l'apport importants de sédiments dans la rivière Chaudière ;

(C) Le projet aura un impact négatif dans les domaines qui relèvent de la compétence fédérale tels que les impacts sur les poissons et leurs habitats, les oiseaux migrateurs incluant les espèces en péril :

36. Le rapport Golder (section 6.3.5), mentionne qu'il y aura des effets létaux ou sublétaux sur les poissons à la suite du dynamitage, creusage et changements dans l'accès aux habitats (suite à la modification et au détournement de cours d'eau prévus). Toutefois, le rapport ne détaille pas quel poisson, la quantité de poissons et pendant combien de temps ceux-ci pourraient être affectés. Deux espèces de poissons en péril (la fouille-roche gris (*Percina copelandi*) et le bec-de-lièvre (*Exoglossum maxilingua*) se retrouvent dans la zone d'étude et sont à risque d'être impactés de façon négative par le projet de la voie de contournement ferroviaire ;
37. Le rapport Golder (section 6.3.7) mentionne qu'il y aura un impact sur la survie et la reproduction des oiseaux suite aux déboisement, défrichage, déversements de produits toxiques et circulations des véhicules et trains ;
38. Bien que la Grive de Bicknell (*Catharus bicknelli*), espèce en péril, soit présente dans la région, elle n'a pas fait l'objet d'une évaluation ;
39. D'autres espèces aviaires menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, dont la présence est possible dans la zone de construction, incluent : Pic à tête rouge (*Melanerpes erythrocephalus*), Pie-grièche migratrice (*Lanius ludovicianus*), Faucon pèlerin anatum (*Falco peregrinus anatum*) et Pygargue à tête blanche (*Haliaeetus leucocephalus*). Aucune information concernant l'impact sur ces espèces n'est mentionnée dans le EEE (rapport Golder) ;
40. La paruline du Canada (*Cardellina canadensis*) est un oiseau 'à risque' et sa disparition est liée en grande partie au déboisement. Une paruline du Canada a été aperçue et

trouvée morte le 17 mai 2023 près de l'emprise projetée pour la construction de la voie de contournement (photo à l'appui). Le 19 mai la firme Golder/ WSP a été informée de la présence de l'oiseau sans retour au moment d'écrire cette demande ;

41. Pour la paruline du Canada, la grive de Bicknell et les autres espèces d'oiseaux en péril qui sont à risque de se retrouver dans la zone de construction et opération de la voie ferrée, les principales menaces liées aux activités d'aménagement forestier sont les suivantes : (i) la modification et la perte de l'habitat de reproduction liées à certaines pratiques forestières (ex. coupes forestières); (ii) la destruction des nids, des œufs et des oisillons ainsi que le dérangement, lorsque des travaux d'aménagement forestier (y compris de voirie forestière) sont effectués en période de reproduction ;
42. Le rapport Golder ne fait aucune évaluation sur les espèces aquatiques et aviaires en péril car il se réfère plutôt au rapport d'AECOM de 2018 (Environmental Impact Study) qui a été effectué avant l'augmentation de 80% des emprises à acquérir (déboisement et destruction environnementale accrues) et avant les rapports géotechnique et hydrologique ce qui rend le EEE invalide ;
43. Seule une observation effectuée sur une période d'au moins un an permettrait d'évaluer l'impact du projet sur les oiseaux migrateurs, ce qui n'a pas été fait ;

(D) Le projet demandera le déplacement d'un ruisseau sur une longueur de 1 km :

44. Le déplacement d'un ruisseau à Frontenac sur une longueur de 1 km est nécessaire car celui-ci se retrouve dans la tranchée ou passera le train. Ce déplacement représente une activité 'extrême', surtout considérant que ce ruisseau se déverse dans le Lac-Mégantic. Ce déplacement entraînera la destruction permanente d'un écosystème qui aura un impact dévastateur sur toute espèce végétale, aquatique et animale qui y cohabite ;
45. Les 4 'fossés de drainage' aux abords de la voie ferrée se videront directement dans le Lac Mégantic. Ce fait important n'a pas été considéré et n'a pas été évalué ; ceci n'est pas couvert dans le rapport Golder (EEE) ou dans le rapport d'Englobe (hydrologie). On peut s'attendre à de grandes quantités d'eau et à un important niveau de sédiments qui se déverseront directement dans le Lac Mégantic lors de la construction de la voie et pendant son opération. L'effet des grandes quantités d'eau et des déversements de sédiments sur le pH et la température du Lac Mégantic auront des effets importants sur les poissons et leurs habitats mais ceci n'a pas fait l'objet d'études. Conséquemment, aucune mesure d'atténuation pour ses déversements importants est prévue ;
46. Le déplacement, le détournement et la canalisation d'un cours d'eau sont interdits et contreviennent à la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques au Québec.

Nous espérons que vous conviendrez que la détermination des impacts environnementaux négatifs de ce projet est dans l'intérêt public et que vous interviendrez rapidement pour désigner le projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac Mégantic comme un projet proposé en vertu de la Loi sur l'évaluation d'impact. Les évaluations environnementales effectués à ce jour, bien qu'incomplètes, sont très inquiétantes. Malheureusement, il semble y avoir une réticence de la part des promoteurs (Transport Canada et Canadien Pacifique) de faire les études d'impact additionnelles qui sont clairement nécessaires pour assurer la sécurité et la santé des citoyens, ou de considérer des alternatives au tracé choisi qui auraient des impacts environnementaux moindres, tel le maintien du 'statu quo avec améliorations à la sécurité' (choix de la population lors du BAPE 2017 mais non considéré). Les promoteurs veulent procéder rapidement avec les expropriations malgré le fait que l'Office des Transports attend toujours de recevoir un dossier complet au moment d'écrire cette demande.

Nous comprenons que la désignation est une mesure exceptionnelle qui est octroyée lorsqu'un projet est susceptible de causer des effets négatifs dans les domaines de compétences fédérales, ou lorsqu'il n'y a aucun autre processus réglementaire adéquat qui évalue ces effets. Nous espérons vous avoir convaincu que compte tenu des éléments soulevés dans ce document, le projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac Mégantic rencontre ces critères. En effet, le projet peut causer des effets directs et cumulatifs néfastes dans des zones relevant de la compétence fédérale, en particulier sur les poissons et leur habitat, la qualité de l'eau, les oiseaux migrateurs et les espèces en péril, et le droit des Autochtones, qui pourraient ne pas être atténués par la conception du projet, l'application de mesures d'atténuation standard ou par les mécanismes législatifs et réglementaires existants.

Tous les documents et rapports mentionnés (BAPE, AECOM, Golder, Englobe) se trouvent sur le site de Transport Canada (<https://tc.canada.ca/en/rail-transportation/lac-megantic-rail-bypass/public-consultation-hydrology-measures-mitigate-potential-impacts-lac-megantic-rail-bypass-project#reference-documents>)

Finalement, nous vous référons à la récente décision prise par l'AAI du Canada de bloquer le projet Laurentia à Québec parce qu'il « causerait probablement des effets environnementaux négatifs importants sur les poissons et leur habitat, la qualité de l'air et la santé humaine ». Bien que nous reconnaissons que les deux « projets » soient différents, nous sommes outrés par le fait qu'aucune considération n'ait été encore accordée à l'énorme impact environnemental de ce projet ferroviaire d'un milliard de dollars, sans parler des risques pour la santé et la sécurité des citoyens.

Nous vous prions d'accepter, monsieur le ministre, l'expression de notre considération respectueuse.

<original signé par>

<original signé par>

Kurt Lucas

Membre de la Coalition des Victimes Collatérales (CVC)
de la voie de contournement ferroviaire de Lac-
Mégantic

Gaby Gendron

Maire de la Municipalité de Frontenac

<original signé par>

<original signé par>

André Roy

Président du Syndicat des Producteurs forestiers du
Sud du Québec

Michel Brien

Fédération de l'UPA-Estrie

<original signé par>

<original signé par>

Rébecca Pétrin

Directrice générale d'Eau Secours

Jacinthe Caron

Codirectrice générale CRE-Estrie

cc :

Honorable Omar Alghabra, ministre des Transports du Canada

Honorable Helena Jaczek, ministre de Services publics et de l'Approvisionnement du Canada

Monsieur Benoit Charrette, ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

Honorable Marie-Claude Bibeau, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire

Madame Geneviève Guilbault, Vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable du Québec

Monsieur Mike Morrice, député de Kitchener Centre

Madame Andréanne Larouche, députée de Shefford