27 novembre 2025

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

12 NOVEMBRE AU 23 DÉCEMBRE, 2025

Dans le cadre de la consultation publique menée par l'Office des transports du Canada (« **OTC** ») sur la demande d'autorisation de construction pour la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic (le « **Projet** »), la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, faisant des affaires sous le nom de Canadian Pacific Kansas City (« **CPKC** »), en tant que société ferroviaire exploitante et au nom de Central Maine and Quebec Canada Railway inc. (la « **Demanderesse** »), soumet les réponses suivantes aux questions et commentaires reçus entre le 21 novembre et le 25 novembre 2025.

Afin de favoriser la clarté et d'éviter les répétitions, la Demanderesse a regroupé ses réponses par catégorie thématique. Lorsque cela était approprié, une seule réponse a été préparée pour répondre à plusieurs questions ou commentaires relevant de la même catégorie.

Commentaires généraux
La suivante répond aux commentaires soumis par Anne Gauvin, Alexandre Marquis, Maryse Hallé, Rémi Kirouac, Gaston Quirion, Liaise Blais (Quirion), Maurice Gareau, Louyse Louis-Seize, Yves Louis-Seize, Claude Roy, Anne-Julie Hallée, Germain Roy et Serge Liard. Plusieurs des communications soumises entre les dates de réponse indiquées ci-dessus ne posaient aucune question et prenaient la forme de commentaires favorables ou défavorables au projet de voie de contournement de Lac-Mégantic pour diverses raisons. Nous tenons à remercier les personnes qui ont pris le temps d'examiner la demande et de formuler ces commentaires qui sont importants à soulever devant l'OTC dans le cadre de ce processus de consultation.
Sécurité de la conception et vitesse des trains
La suivante répond aux commentaires soumis par Robert Bellefleur. La voie de contournement proposée a été conçue par des ingénieurs professionnels conformément aux principes et normes d'ingénierie reconnus (comme le confirme l'apposition des sceaux professionnels sur les plans inclus à l'Annexe 2-3 – Dessins d'avant-projet). Tel que décrit dans l'Annexe 2-2 – Rapport de conception des infrastructures, la conception technique de la voie de contournement respecte les exigences établies par le Règlement de Transports Canada concernant la sécurité de la voie pour une voie de catégorie 3, les normes définies par l'American Railway Engineering and Maintenance of Way Association (AREMA) dans la version 2024 du Manual of Railway Engineering, ainsi que d'autres normes

d'ingénierie publiées. Le Règlement de Transports Canada concernant la sécurité de la voie précise également que la vitesse maximale d'exploitation sur une voie de catégorie 3 est de 40 mi/h pour les trains de marchandises (sauf si limitée par d'autres facteurs tels que la courbure).

Inspection de la voie et des structures une fois en service

La suivante répond aux commentaires soumis par Robert Bellefleur.

Le Règlement de Transports Canada concernant la sécurité de la voie précise les intervalles minimums désignés pour l'inspection et de tests pour les voies ferrées en exploitation (selon le tonnage annuel). En tant que voie de catégorie 3, une fois en service, la voie de contournement proposée sera soumise aux inspections suivantes :

Inspection / Test	**Moins de 5 MTB**	**5 - 15 MTB**	**Plus de 15 MTB**
Inspection visuelle de la voie principale	Hebdomadaire	Deux fois par semaine	Deux fois par semaine
Inspection des branchements	Mensuelle	Mensuelle	Mensuelle
Inspection électronique de la géométrie	Annuelle	Annuelle	Deux fois par an
Inspection pour détection des défauts de rail	Annuelle	Annuelle	Annuelle

Eaux souterraines et eau potable

La suivante répond aux commentaires soumis par Francis Paré.

Le Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines (PSPEPES) est inclus à l'Annexe 5-7. Ni le PSPEPES ni le Rapport d'hydrogéologie (Annexe 2-7) n'indiquent combien de temps il faudra pour que la nappe phréatique se stabilise. Le PSPEPES, que Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre, précise que le programme de surveillance se poursuivra jusqu'à ce qu'un hydrogéologue professionnel ait déterminé que la nappe phréatique est stabilisée (en tenant compte des variations et tendances naturelles et régionales).

Les protocoles spécifiques et les seuils d'intervention pour les puits qui subissent une baisse du niveau d'eau sont détaillés à la section 6 du PSPEPES.

Comme le soulignent les communications entre Transports Canada et CPKC à l'été 2025 (et incluses à l'Annexe 3-2 – Correspondance relative à de potentielles études additionnelles), une étude régionale des eaux souterraines n'a pas été réalisée dans le cadre du projet proposé. Aucune mesure n'a été spécifiquement identifiée dans le cadre de ce projet pour atténuer le rabattement de la nappe phréatique à l'échelle régionale. Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre le Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines (annexe 5-7), qui permettra de surveiller les eaux souterraines dans la région grâce à des mesures prises dans des puits privés et à l'installation de piézomètres.

Sélection du tracé
La suivante répond aux commentaires soumis par Francis Paré. CPKC n'a pas participé aux études de sélection du tracé et les documents supplémentaires (au-delà des documents inclus à l'Annexe 1-4 – Études de sélection du tracé) ne font pas partie de la demande. Des informations supplémentaires sur les facteurs qui ont été priorisés par rapport à d'autres et sur les raisons pour lesquelles certains tracés n'ont pas été retenus peuvent être disponibles sur le site Web du BAPE (Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic).
Risque de contamination
La suivante répond aux commentaires soumis par Francis Paré et Rémi Tremblay. Dans le cadre du Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines (PSPEPES), inclus à l'Annexe 5-7 et que Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre, la liste des paramètres de qualité de l'eau qui seront surveillés est détaillée dans le Tableau XV (Section 5.3.3.3 du PSPEPES). Une fois la construction de la voie de contournement achevée, les opérations ferroviaires seront transférées à cette voie, qui sera exploitée et gérée dans le cadre du réseau tri-national de CPKC, conformément à toutes les réglementations ferroviaires, environnementales et de sécurité applicables, lesquelles ne prévoient pas d'échantillonnage ou d'analyse de routine des sols pour la contamination sur l'emprise ferroviaire en exploitation. En ce qui concerne les terrains privés situés à l'extérieur de l'emprise, aucun échantillonnage ou test de contamination des sols n'est proposé.
Risques environnementaux et habitats fauniques
La suivante répond aux commentaires soumis par Francis Paré. Tel que décrit dans l'Annexe 5-8 – Plan de suivi des milieux humides (PSMH), l'évaluation des milieux humides comprendra des indicateurs quantitatifs (p. ex., niveau d'eau) et qualitatifs (p. ex., description du site et composition des espèces végétales). Le PSMH ne prévoit pas de suivi de la superficie des milieux humides à l'échelle régionale. Si les activités de construction ont une incidence sur les milieux humides adjacents à la future emprise située sur des propriétés privées qui font l'objet d'une surveillance dans le cadre de ce projet, Transports Canada sera en mesure de la documenter et de proposer des mesures correctives adaptées aux propriétaires fonciers touchés. Selon l'analyse réalisée dans l'Évaluation des effets environnementaux (Annexe 3-1), en raison des incertitudes, il est impossible de déterminer si les zones forestières seront affectées par le rabattement de la nappe phréatique. Par conséquent, aucune mesure d'atténuation ou compensation n'a été proposée spécifiquement en rapport avec la perte de forêt due au rabattement des eaux souterraines. Aucune compensation n'est prévue pour la perte de forêts à l'extérieur de l'emprise, à l'exception d'une bande de 5 m de large de chaque côté de l'emprise (ou d'une bande de 12,5 m de largeur dans les érablières). La compensation pour cette bande est incluse dans le plan de compensation forestière de Transports Canada, décrit à l'Annexe 5-9 – Plan de suivi de compensation forestière.

Bruit et vibrations
La suivante répond aux commentaires soumis par Francis Paré. En ce qui concerne la réglementation du bruit ferroviaire au Canada, il n'existe pas de niveaux résiduels maximaux ni de normes officielles. Tel que décrit dans les « Lignes directrices pour la résolution des plaintes relatives au bruit et aux vibrations ferroviaires » (disponibles en ligne : https://otc-cta.gc.ca/fra/publication/lignes-directrices-sur-resolution-des-plaintes-relatives-au-bruit-et-aux-vibrations), l'OTC évalue ce qui constitue un bruit raisonnable en équilibrant les exigences opérationnelles de la compagnie ferroviaire et les particularités du milieu local. Pour ce projet, tel que décrit dans l'Annexe 3-6 – Étude de bruit et vibrations, CPKC a pris en compte les *Conseils pour l'évaluation des impacts sur la santé humaine dans le cadre des évaluations environnementales : le bruit* de Santé Canada (2017), et a appliqué un critère d'augmentation modélisée du %HA ne dépassant pas 6,5 % (seuil recommandé par Santé Canada pour l'application de mesures d'atténuation).
Marchandises réglementées et sécurité
La suivante répond aux commentaires soumis par Francis Paré. CPKC, en vertu de la Loi sur les transports au Canada, est tenue d'accepter d'acheminer, sur demande, toutes les marchandises qui lui sont présentées (également appelée « obligation de transporteur public »). En général, le nombre de wagons proposés pour le transport suit l'évolution de l'économie dans son ensemble, qui devrait connaître une croissance au fil du temps. Une fois la voie de contournement mise en service, elle sera exploitée dans le cadre du réseau tri-national de CPKC. Plus d'informations sur la façon dont CPKC contribue à la sécurité des collectivités, y compris des copies du Guide de planification des mesures d'urgence destiné aux collectivités ainsi qu'un plan d'urgence intégré pour garantir une meilleure préparation et une meilleure réaction aux incidents, sont disponibles en ligne : https://www.cpkcr.com/fr/securite/matieres-dangereuses-et-intervention-en-cas-durgence.
Expropriation
La suivante répond aux commentaires soumis par Francis Paré. Tel que décrit plus en détail dans le Rapport d'acquisition des terrains de Transports Canada (inclus à l'Annexe 1-5), des terrains ont été requis auprès de 42 propriétaires différents (y compris la Ville de Lac-Mégantic). Transports Canada a conclu une entente négociée pour l'achat des terrains requis avec la Ville de Lac-Mégantic ainsi qu'avec un propriétaire privé. Les autres terrains nécessaires au projet ont été obtenus par expropriation. Le montant des compensations versées aux propriétaires individuels est une information privée. Conformément à la Loi sur l'expropriation, une compensation additionnelle de 10 % a été versée aux propriétaires pour la prise de possession anticipée des terrains.