

**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 2025 AU 30 JANVIER 2026

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 au mémoire de la municipalité de Frontenac reçu le 19 décembre 2025.

Afin de favoriser la clarté et d'éviter les répétitions, la Demanderesse a regroupé ses réponses par catégorie thématique.

Partie 1 : Éléments contestables du document du CPKC

Dans cette section du mémoire de la municipalité de Frontenac, certaines problématiques concernant l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux (« **EEE** ») liées aux incertitudes quant aux impacts potentiels d'un rabattement de la nappe phréatique ont été soulevées.

À cet égard, tel qu'identifié dans l'EEE, les effets résiduels pendant la phase de construction du projet sur les cours d'eau, les eaux souterraines et les écosystèmes sensibles pourraient aller de non importants à importants (les conséquences des effets résiduels pouvant être modérées à très élevées). Cette gamme s'explique par l'incertitude en ce qui concerne les eaux souterraines et par l'impossibilité d'atténuer directement un rabattement de la nappe phréatique régionale, comme indiqué plus en détail à l'Annexe 3-2. Les effets résiduels sur les puits privés ont été jugés non importants grâce à la mise en œuvre de mesures d'atténuation. Si des impacts sur les puits privés se concrétisent, Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre les mesures décrites à la section 7.1 du Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines, comme suit :

- (1) Alimentation d'urgence en eau potable au moyen d'eau potable en bouteille et d'eau potable disponible par l'intermédiaire d'un réservoir temporaire extérieur, en attendant la mise en place d'une solution permanente ;
- (2) Approfondissement d'un puits existant ou construction d'un nouveau puits ; et
- (3) Raccordement au réseau municipal d'aqueduc lorsque les options précédentes auront été considérées et testées ou jugées non applicables.

Selon les experts consultés par Transports Canada, tels que la Commission géologique du Canada (voir l'Annexe 3-2 – Correspondance relative à de potentielles études additionnelles), l'approche proposée fondée sur les études existantes, la surveillance continue et l'intervention adaptative constitue une stratégie de gestion du risque judicieuse en ce qui concerne les puits d'eau potable, qui est proportionnée et conforme aux meilleures

pratiques reconnues dans le domaine de l'hydrogéologie. Ces plans de suivi incluent le Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines (Annexe 5-7), le Plan de suivi des milieux humides (Annexe 5-8) et le Plan de suivi de compensation forestière (Annexe 5-9).

Comme détaillé dans l'EEE et le Plan de suivi des milieux humides (Annexe 5-8), 33 hectares constituent la superficie connue des milieux humides qui seront directement touchés par le Projet (par exemple, les milieux humides situés dans l'emprise qui seront remblayés pour la construction du remblai ferroviaire). Cela se distingue des incertitudes concernant les impacts du projet à l'échelle régionale. En ce qui concerne les milieux humides situés dans l'emprise, Transports Canada fournira une compensation financière pour la perte de ces milieux humides au fonds provincial dès l'approbation du Projet et le début des travaux. Si, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de suivi des milieux humides, des impacts additionnels sont observés, Transports Canada versera des contributions financières supplémentaires au fonds (proportionnelles à la superficie affectée).

Le Plan de gestion environnementale de construction (« PGEC »), inclus en Annexe 5-3, établit les normes environnementales minimales qui seront respectées durant la construction du Projet ainsi que les suivis environnementaux requis. Comme indiqué à la section 1.4 du PGEC, l'entrepreneur sélectionné pour réaliser les travaux sera responsable de produire un Plan de protection de l'environnement (« PPE »). Le PPE, qui doit être approuvé par CPKC avant le début des travaux, décrira comment l'entrepreneur respectera les exigences du PGEC. De plus, l'Annexe 5-4 – Plan de surveillance de la construction pour les eaux de surface explique comment la qualité de l'eau (y compris la turbidité) et la stabilité des cours d'eau seront surveillées pendant la construction. Ce plan précise les seuils applicables ainsi que les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre si les seuils sont dépassés.

Partie 2 : Obligation de protéger le public et la santé publique

Nous remercions la municipalité de Frontenac d'avoir partagé son point de vue concernant la gestion des risques du Projet.