

**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 aux questions et commentaires reçus entre le 2 et le 12 janvier 2026.

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 Robert Giguère, Raymond Gauthier, Claude Couture, Anne-Josée Paradis, Sébastien Roy & Sophie Bilodeau, Sylvia Audet et Francine Moisan.

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.

Qualité des voies existantes

La suivante répond aux commentaires soumis par Viola Duquette, Sylvain Robert, Marilyse Couture, Diane Laplante, et Ronaldo Robert

Depuis l'acquisition du Chemin de fer du Centre du Maine & du Québec par CPKC en 2019, plus de 90 millions de dollars ont été investis dans l'infrastructure afin de la porter aux normes de voie de catégorie 3 (telles que définies dans le *Règlement concernant la sécurité de la voie* de Transports Canada). Cela a inclus l'installation de nouvelles traverses et de nouveaux rails, l'amélioration du ballast ainsi que la réparation et le remplacement des traversées de cours d'eau.

Eaux souterraines et eau potable

La suivante répond aux commentaires soumis par Sylvain Robert, Véronique Morin, Marilyse Couture, Chantale Roy, et Marc Lemieux.

Afin d'atténuer l'incertitude relative aux impacts potentiels sur les eaux souterraines régionales et les risques pour l'eau potable, Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre le Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines (« **PSPEPES** ») (voir l'Annexe 5-7).

Dans le cadre du PSPEPES, les puits d'eau potable situés dans la zone d'évaluation seront surveillés durant la période de construction, la période post-construction, et jusqu'à la stabilisation de la nappe phréatique.

Transports Canada a pris l'engagement d'assurer un approvisionnement constant et sûr en eau potable pour les résidents (mesures d'atténuation TC-SES-08 à TC-SES-10). La Section 7.1 du PSPEPES détaille les mesures que Transports Canada prendra en cas de pénurie d'eau potable, 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.

Risque de contamination

La suivante répond aux commentaires soumis par Sylvain Robert, Véronique Morin, Marilyse Couture, Lili Lemieux, Chantale Roy, Marc Lemieux, et Diane Laplante.

Comme indiqué plus en détail à l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux (« **EEE** »), le risque de contamination du sol et des eaux souterraines pendant la phase de construction (section 6.3.3 EEE) et la phase d'exploitation (section 6.4.3 EEE) de la voie de contournement proposée est adressé par le biais de la mise en œuvre de mesures d'atténuation (1) pendant la construction (notamment l'inspection quotidienne des équipements, le signalement et le nettoyage des déversements, et l'utilisation de matériaux propres dans la construction) et (2) pendant l'exploitation (notamment le maintien des équipements en bon état de fonctionnement, le signalement et le nettoyage des déversements). Ainsi, les effets résiduels seront non importants.

Milieux humides

La suivante répond aux commentaires soumis par Sylvain Robert, Véronique Morin, Lise Grenier, Diane Laplante et Lisette Doyon.

Transports Canada a élaboré un Plan de suivi des milieux humides (voir l'Annexe 5-8) afin de suivre et de gérer les impacts potentiels sur les milieux humides adjacents à l'emprise de la voie de contournement. Ce plan établit des seuils clairs et des mesures adaptatives pour garantir une intervention corrective rapide en cas de changements observés. Les données recueillies avant et pendant la construction seront analysées et les rapports seront

rendus publiques. En cas de perte permanente de milieux humides à l'extérieur de l'emprise, Transports Canada s'est engagé à verser des contributions financières au programme provincial de compensation des milieux humides, avec des contributions supplémentaires si les pertes dépassent 35 hectares.

Comme indiqué dans l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux, les mesures d'atténuation visent à minimiser l'empreinte du projet et les impacts liés à la construction. Tel qu'indiqué dans l'Annexe 5-8 – Plan de suivi des milieux humides et dans l'Annexe 5-9 – Plan de suivi de compensation forestière, Transports Canada s'est engagé à proposer et à mettre en œuvre des mesures correctives auprès des propriétaires privés s'il est constaté des impacts lors de la mise en œuvre du programme de suivi, ou en cas de perte supplémentaire de forêt en dehors de la bande actuellement prévue (une bande de 5 m de largeur de chaque côté de l'emprise ferroviaire, ou une bande de 12,5 m de largeur dans les érablières).

Faune et habitats fauniques

La suivante répond aux commentaires soumis par Véronique Morin.

Comme décrit à la section 6.3.7 de l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux (« **EEE** »), pendant la phase de construction du projet, grâce à l'application de mesures d'atténuation, les effets résiduels sur les oiseaux, les mammifères, les amphibiens et les reptiles devraient être non importants, avec des conséquences allant de très faibles à modérées. L'EEE a pris en compte des facteurs tels que la perte directe de disponibilité de l'habitat, la perturbation temporaire de la faune, la perte de connectivité de l'habitat, le changement dans la survie et la reproduction et le changement dans les espèces fauniques d'intérêt pour les Premières Nations.

Les tableaux 6-13 et 6-25 de l'EEE présentent l'évaluation des effets des phases de construction et d'exploitation du Projet sur les oiseaux, les mammifères, les amphibiens et les reptiles, ainsi que les mesures d'atténuation recommandées pour chaque effet potentiel, en plus de déterminer et de classer l'importance des effets résiduels. Les mesures d'atténuation recommandées comprennent, entre autres, la réalisation des activités de déboisement en dehors de la période de nidification et d'élevage des couvées d'oiseaux forestiers, l'évitement des travaux de construction susceptibles de perturber les nids des oiseaux champêtres durant cette même période de nidification dans la région, ainsi que la capture des salamandres des ruisseaux susceptibles d'être affectées par l'installation de ponceaux et leur remise en liberté en aval de la zone perturbée.

La seule exception concerne la modification ou la perte d'habitat en raison des impacts hydrogéologiques, qui vont de non importants à importants, et dont les conséquences résiduelles vont de modérées à très élevées. Comme indiqué dans l'EEE, « il est possible que la construction du Projet cause des rabattements de la nappe phréatique qui pourraient s'étendre au-delà de l'emprise du Projet. Le changement de disponibilité de l'eau pourrait cause une perte de milieux humides ou de forêts à l'extérieur de l'emprise, et des modifications de la composition floristique pourraient également survenir dans les habitats fauniques en raison des impacts hydrogéologiques, réduisant la quantité ou modifiant la qualité des habitats disponibles pour la faune. Des mesures de suivi des milieux humides ont été planifiées par TC pour faire le suivi des effets réels à l'extérieur de l'emprise et, dans le pire des cas, après la mise en œuvre de mesures correctives adaptées, le cas échéant, la compensation par contribution financière au programme provincial sera une option envisagée par TC advenant des pertes permanentes de milieux humides à l'extérieur de l'emprise. 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 largeur de chaque côté de l'emprise (ou d'une bande de 12,5 m de largeur dans les érablières). » La compensation pour cette bande étroite est incluse dans le programme de compensation forestière de TC, décrit à l'Annexe 5-9 – Plan de suivi de compensation forestière.

Aucune mesure n'a été précisément identifiée dans le cadre de ce projet pour atténuer le rabattement de la nappe phréatique à l'échelle régionale. Toutefois, Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre des plans de suivi rigoureux pour surveiller les milieux humides, les plans d'eau de

surface et les zones forestières adjacentes à l'emprise future, afin de documenter les changements potentiels et de proposer des mesures correctives au cas par cas.

Risque d'inondation

La suivante répond aux commentaires soumis par Véronique Morin.

La voie de contournement de Lac-Mégantic proposée n'entraînera pas une augmentation des inondations le long de la rivière Chaudière. Lors d'une crue moyenne, environ 9,9 millions de mètres cubes d'eau sont évacués par la rivière chaque jour (voir Annexe 2-8 – Rapport d'étude hydraulique); le débit provenant de la zone du projet est modélisé à 4 442 mètres cubes par jour (voir Annexe 2-7 – Rapport d'hydrogéologie), ce qui représente 0,045 % du débit quotidien de la rivière.

Gestion de l'eau

La suivante répond aux commentaires soumis par Lise Grenier.

Comme on peut le voir sur les dessins et profils inclus à l'Annexe 2-2, toute eau qui pénètre dans la nouvelle emprise sera recueillie dans des fossés parallèles à la voie et dirigée vers des plans d'eau récepteurs. Ces plans d'eau récepteurs comprennent la rivière Chaudière ainsi que les cours d'eau tributaires qui se jettent dans la rivière et dans le lac Mégantic.

Règlements de Transports Canada

La suivante répond aux commentaires soumis par Viola Duquette, Marilyse Couture et Lili Lemieux.

Le secteur ferroviaire au Canada est fortement réglementé. Plus précisément, en ce qui concerne le matériel roulant laissé sans surveillance, ce domaine est régulé par l'article 112 du [Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada](#) de Transports Canada. En ce qui concerne les limites de vitesse pour les trains transportant certaines marchandises réglementées, celles-ci sont encadrées par le [Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés](#) de Transports Canada.

Sélection du tracé

La suivante répond aux commentaires soumis par Sylvain Robert, Lise Grenier, Chantale Roy et Marc Lemieux.

Le tracé proposé pour la voie de contournement de Lac-Mégantic a été établi avant l'acquisition de CMQR par CPKC et sa participation ultérieure au projet. En 2015, la Ville de Lac-Mégantic a retenu les services d'AECOM pour évaluer les tracés possibles d'une voie de contournement autour du centre-ville de Lac-Mégantic. Cette étude a pris en compte, entre autres facteurs, la topographie, la proximité des zones résidentielles, les cours d'eau et les passages à niveau. Le tracé privilégié dans cette étude a été retenu dans le cadre du processus initial d'évaluation environnementale provinciale (BAPE) et a finalement été le corridor que Transports Canada a demandé à CPKC d'utiliser dans la conception détaillée du projet.

Le Rapport du BAPE de 2017 ainsi que la CPTAQ ont conclu que, parmi les cinq options identifiées à l'époque, le tracé proposé représentait l'option la plus avantageuse, compte tenu de ses bénéfices environnementaux, sociaux et économiques, et de son impact moindre sur les terres agricoles.

La section 3 de l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux présente une description des tracés alternatifs ainsi que du tracé retenu et de ses variantes.

Bruit et vibrations

La suivante répond aux commentaires soumis par Sylvain Robert, Chantale Roy et Marc Lemieux.

L'Annexe 3-6 – Étude de bruit et vibrations, l'Annexe 5-1 – Plan de surveillance du bruit de la construction et l'Annexe 5-2 – Plan de surveillance des vibrations et d'inspection des bâtiments pendant la construction montrent que quelques résidences connaîtraient une augmentation du bruit (sans mesures d'atténuation) supérieure aux seuils acceptables. Des barrières antibruit, composées de murs antibruit et de bermes de terre, seront construites à des endroits précis afin de maintenir l'augmentation du bruit subie par ces propriétés dans des limites acceptables.

Les tableaux 6-8 et 6-20 de l'Annexe 3-3 – Évaluation des effets environnementaux fournissent une évaluation des effets liés au bruit et aux vibrations pendant les phases de construction et d'exploitation du projet, et présentent les mesures d'atténuation recommandées pour chaque effet potentiel ainsi que la classification et l'importance de l'effet résiduel. La mise en œuvre des mesures d'atténuation recommandées pour les phases de construction et d'exploitation du projet devrait rendre les effets résiduels sur le bruit et les vibrations non importants.

Valeur immobilière

La suivante répond aux commentaires soumis par Sylvain Robert.

Advenant qu'un propriétaire estime que des dommages entraînant une dépréciation permanente de la valeur de sa résidence sont directement liés à la construction ou à l'exploitation de la voie de contournement, et ce, malgré les mesures d'atténuation mises en place par Transports Canada, il serait de la responsabilité du propriétaire de fournir des preuves démontrant les impacts de la voie de contournement sur sa résidence à Transports Canada. Dans l'éventualité où ces pertes seraient jugées fondées, Transports Canada engagerait un dialogue avec le propriétaire pour analyser la situation, identifier précisément la source des problèmes soulevés et, le cas échéant, déterminer les mesures nécessaires pour y remédier.

Santé mentale

La suivante répond aux commentaires soumis par Sylvain Robert.

La santé, y compris la santé mentale, des personnes vivant dans la région est évaluée à la section 6.4.13 de l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux. Le projet pourrait avoir des répercussions sur la santé psychologique des populations situées à proximité de la nouvelle voie ferrée, notamment en raison d'une possible diminution du sentiment de sécurité et d'une augmentation du stress pour les personnes concernées. La présence des rails, des infrastructures connexes et la circulation des trains pourraient susciter des inquiétudes et du stress chez certains résidents, et certaines personnes, en particulier celles opposées au projet, pourraient avoir besoin de temps pour s'y adapter. Parallèlement, le projet pourrait entraîner des effets psychologiques positifs pour d'autres résidents, notamment un sentiment accru de sécurité, puisque les trains éviteront le centre-ville densément peuplé de Lac-Mégantic.