

**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 13 et le 19 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 Jean Paradis, Fannie Martin, Lucille Carrier, Marie-Ève Perreault, Annie Grenier, Daniel Charrier, et Bernard Bédard.

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.

**Eaux souterraines et eau potable**

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Droion, Jean Richard, Jeannette Roy, Magella Roy, Carmen Labbé, Donald Stewart.

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.

Tel que décrit dans le PSPEPES de Transports Canada, la surveillance des puits individuels sera effectuée régulièrement afin de permettre l'identification des tendances et la mise en œuvre de mesures correctives aux différents seuils d'intervention (dans tous les cas avant que les puits ne soient à sec). Les seuils d'intervention spécifiques sont présentés à la section 6 du plan.

Comme indiqué à la section 7.5 de l'Annexe 2-7 – Rapport d'hydrogéologie, « les rabattements ne devraient toutefois pas causer un risque pour l'approvisionnement en eau potable des résidences liées à l'aqueduc ». Le PSPEPES indique également que, par mesure de prudence, les puits municipaux seront surveillés.

### **Risque de contamination**

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion, Magella Roy, Donald Stewart.

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 Jean Richard, Jeannette Roy, Magella Roy, Donald Stewart.

Transports Canada a également 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 publics. 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 à l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux (« **EEE** »), 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, si des impacts sont constatés 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).

### Hydrogéologie

La suivante répond aux commentaires soumis par Jeannette Roy et Magella Roy.

L'étude hydrogéologique (Annexe 2-7) a été réalisée afin de calculer le débit d'eau prévu dans la zone du projet pendant la construction, afin que l'entrepreneur puisse mettre en place les plans appropriés. Dans le cadre de cette étude, le consultant a présenté une projection de haut niveau (ordre de grandeur) de la zone où le niveau des eaux souterraines pourrait baisser et de l'ampleur potentielle de ce rabattement. Il n'y a pas de cavene souterraine susceptible de s'effondrer et de provoquer un accident ferroviaire. L'eau souterraine circule à travers les pores de la roche et d'autres sédiments sous-jacents à la zone du projet.

### Eaux de surface

La suivante répond aux commentaires soumis par Jeannette Roy.

Les effets sur les eaux de surface sont abordés aux sections 6.3.4 (phase de construction) et 6.4.4 (phase d'exploitation) de l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux (« **EEE** »). À l'exception de la réduction du débit des eaux de surface causée par l'abaissement de la nappe phréatique (phase de construction), qui pourrait être importante ou non importante, l'impact potentiel de tous les autres effets considérés a été jugé non important. 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 – Correspondance relative à de potentielles études additionnelles. De plus, comme indiqué à l'Annexe 5-4 – Plan de surveillance de la construction pour les eaux de surface, la qualité des eaux de surface sera surveillée pendant la phase de construction du projet.

### Sélection du tracé

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion, Jean Richard, Jeannette Roy, Magella Roy, Donald Stewart, Annie Grenier.

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.

#### Valeur immobilière

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion, Jeannette Roy, Magella Roy.

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.

#### Réponse à un déraillement

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion, Magella Roy, Carmen Labbé.

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>.

#### Santé mentale

La suivante répond aux commentaires soumis par Magella Roy.

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.

#### Règlements de Transports Canada

La suivante répond aux commentaires soumis par Carmen Labbé.

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.

#### Acquisition de la voie par CPKC

CPKC (anciennement Canadien Pacifique) a acquis le chemin de fer traversant Lac-Mégantic (dans le cadre de l'acquisition plus large du Chemin de fer du Centre du Maine & du Québec (« **CMQ** »)) auprès de Fortress Investment Group, LLC en décembre 2019. Au moment du déraillement en 2013, CP n'était ni propriétaire ni exploitant de la voie ; la ligne appartenait à Montreal, Maine and Atlantic Railway, qui n'est plus en activité.

Depuis l'acquisition du CMQ 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.