

**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 19 et le 23 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 Ruel, Stéphane Vachon, Sébastien Roy, Antoine Richard, Josée Richard, Ghislaine Girard, Eric Lucas, Julie Fortier Lauzon, Francis Paré, Guy Jodoin, Mo Jack, Marilynne Brochu, Christian Perreault, Jacques Dostie, Colette Roy Laroche, Pascal Ducharme, Carmen Bilodeau, Marie-France Paradis et Joël Chotte.

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.

Pente ferroviaire la plus longue et abrupte au Canada

La suivante répond aux commentaires soumis par Christian Perreault et Colette Roy Laroche.

La pente de la subdivision Sherbrooke du CPKC entre le point milliaire 0,2 et le point milliaire 3,6 (le segment de voie entre le centre-ville de Lac-Mégantic et le début de la forte pente à l'ouest du passage à niveau de la route 161) présente une inclinaison moyenne de 1,43 %. Si l'on considère uniquement les voies appartenant au CPKC au Canada (c'est-à-dire sans inclure celles du CN ou d'autres exploitants ferroviaires), cette pente ne figure pas parmi les 50 plus abruptes.

La suivante répond aux commentaires soumis par Christian Perreault, Guy Jodoin, Mo Jack, Carmen Bilodeau, Pascal Ducharme, Colette Roy Laroche, Erwann Galipeau-Theberge et Sylvain Lamothe.

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.

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

Le secteur ferroviaire au Canada est fortement réglementé. 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.

Eaux souterraines, eau potable et risque de contamination

La suivante répond aux commentaires soumis par Chloé Vallée, Mo Jack, Julie Fortier Lauzon, Marilyn Brochu, Maory Roy, Carmen Bilodeau, Joël Chotte, Léon Ducharme, Marie-France Paradis, Pascal Ducharme, Denise Lacroix, Linda Lacasse, Paul Dorion, Patrick Boulet, Maude Lambert et Nadine Rioux.

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.

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). Conformément à la mesure d'atténuation TC-SES-01, Transports Canada est responsable de la mise en œuvre du PSPEPES et du respect des conditions qui y sont prévues. Le préambule du PSPEPES précise que « bien que la mise en œuvre du PSPEPES sera déléguée à l'une [des]

municipalités par le biais d'une entente de contribution, Transports Canada est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du PSPEPES, y compris de toutes les questions liées à ce plan et à la mise en application des mesures correctives, le cas échéant. »

Par le biais du PSPEPES, Transports Canada a confirmé qu'il respectera son engagement de surveiller la quantité et la qualité de l'eau durant la construction de la voie de contournement et jusqu'à la stabilisation de la nappe phréatique, et de prendre les mesures correctives nécessaires le cas échéant.

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.

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.

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.

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.

De plus, 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>.

Risque d'inondation et taux d'écoulement des eaux souterraines

La suivante répond aux commentaires soumis par Denise Lacroix, Chloé Vallée, Maory Roy et Maude Lambert.

<p>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 (augmentation de 0,045 %; voir Annexe 2-7 – Rapport d'hydrogéologie).</p>
<p>Valeur immobilière</p>
<p>La suivante répond aux commentaires soumis par Linda Lacasse et Maude Lambert.</p> <p>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.</p>
<p>Milieux humides</p>
<p>La suivante répond aux commentaires soumis par Denise Lacroix, Mo Jack, Julie Fortier Lauzon, Marilyne Brochu, Carmen Bilodeau, Joël Chotte, Marie-France Paradis, Pascal Ducharme, Nadine Rioux, Erwann Galipeau-Théberge, Maory Roy, Maude Lambert et Léon Ducharme.</p> <p>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 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.</p>
<p>Conception du Projet</p>
<p>La suivante répond aux commentaires soumis par Patrick Boulet.</p> <p>Comme indiqué sur les plans de conception inclus dans l'Annexe 2-3 – Dessins d'avant-projet, la voie de contournement proposée a été conçue avec des rails soudés en continu.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

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.

Circulation

La suivante répond aux commentaires soumis par Maude Lambert.

Comme décrit plus en détail à la section 6.4.9 de l'Évaluation des effets environnementaux (Annexe 3-1), on prévoit un impact global positif sur la circulation dans la zone du projet de la voie de contournement de Lac-Mégantic. Le retrait de la voie ferrée du centre-ville améliorera la fluidité de la circulation dans ce secteur et entraînera une réduction nette de 10 passages à niveau publics ainsi qu'une réduction nette de 3 passages à niveau privés.

Risques environnementaux

La suivante répond aux commentaires soumis par Maxime Jalbert-Ducharme.

Comme indiqué à l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux, 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. Les effets résiduels sur les puits privés ont été jugés non importants grâce à la mise en œuvre de mesures d'atténuation.

Sélection du tracé

La suivante répond aux commentaires soumis par Eric Lucas, Maory Roy et Marilyne Brochu.

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 Joël Chotte.

Les services et la capacité de volume de la voie de contournement de Lac-Mégantic devraient rester sensiblement similaires aux opérations actuelles (bien qu'il faille noter que cela pourrait évoluer à l'avenir en fonction des besoins des expéditeurs). Actuellement, il y a entre deux et quatre trains de marchandises en transit chaque jour, ainsi qu'un train de service local.

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.

Santé mentale

La suivante répond aux commentaires soumis par Joël Chotte.

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.