

**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 24 et le 30 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.

Processus d'appel d'offres et d'octroi de contrats

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion.

Conformément à la pratique courante dans le cadre des grands projets de construction, la Demanderesse a lancé le processus d'appel d'offres relatif à la construction avant l'approbation du projet. Étant donné que le processus d'approvisionnement pour les grands projets de construction s'étend sur plusieurs mois, cette mesure vise à réduire le délai entre l'approbation réglementaire et le début des travaux. Si l'OTC n'autorise pas le projet de voie de contournement de Lac-Mégantic, les contrats de construction ne seront pas octroyés.

Le 14 novembre 2025, la Demanderesse a lancé un processus d'appel d'offres pour la construction de la voie de contournement de Lac Mégantic. Ainsi, pour que les soumissions ne soient pas inadéquatement influencées, il serait inapproprié pour le moment de commenter les coûts estimés du projet.

Gestion de l'eau

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion.

Comme on peut le voir sur les Dessins et Profils inclus à l'Annexe 2-2 – Rapport de conception des infrastructures, 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. La conception du projet ne prévoit aucun système de pompage actif.

Infrastructure existante

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion.

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 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.

Financement du projet

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion et Sylvie Boucher.

En 2018, les gouvernements du Canada et du Québec ont annoncé la conclusion d'un accord de principe visant à financer conjointement la voie de contournement de Lac-Mégantic, le gouvernement du Canada assumant 60% et le gouvernement du Québec 40% des coûts totaux. À ce stade, TC a pris la responsabilité de faire avancer le projet. Le 20 décembre 2022, le premier ministre du Canada et le premier ministre du Québec ont réaffirmé leurs engagements financiers à l'égard du projet.

À la demande du gouvernement du Canada (Transports Canada), CPKC a soumis la Demande, à titre de compagnie de chemin de fer exploitante et au nom de sa filiale Chemins de fer du centre du Maine et du Québec Canada Inc. (« **CMQ** »), à l'Office des transports du Canada en vertu de l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada* en vue d'obtenir un arrêté approuvant la construction d'une ligne de chemin de fer proposée, la Voie de contournement de Lac-Mégantic, en vue de déplacer un segment de voie appartenant à CMQ qui traverse le centre-ville de Lac-Mégantic.

Engagement avec les parties prenantes

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion, Josée Morin et Monique Lacroix.

Transports Canada s'est engagé à mener une consultation publique approfondie sur la voie de contournement de Lac-Mégantic afin de donner aux citoyens, aux propriétaires fonciers et aux autres parties prenantes de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac l'occasion d'exprimer leurs commentaires, leurs préoccupations et leurs points de vue. L'Annexe 4-2 – Rapport sur l'engagement avec les parties prenantes fournit des informations détaillées sur les activités de consultation publique menées par Transports Canada en 2023, 2024 et 2025, notamment des journées portes ouvertes, des séances de questions-réponses et des consultations en ligne.

Aspects socioéconomiques

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion.

Tel que décrit aux sections 6.3.8 et 6.4.8 de l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux (« **EEE** »), en général, le large éventail d'activités, l'achat de biens et de services auprès de fournisseurs locaux et régionaux ainsi que l'emploi de travailleurs de la région pendant la phase de construction créeront des débouchés et contribueront aux économies locales et régionales. De plus, le déplacement de la voie ferrée à l'extérieur du centre-ville de Lac-Mégantic pourrait entraîner le développement de nouveaux projets. Avec les trains évitant le centre-ville, celui-ci offrira de meilleures conditions de vie aux résidents et aux entreprises. L'absence de temps d'attente et de files d'attente aux intersections avec une voie ferrée pour accéder au centre-ville peut rendre celui-ci plus facilement accessible et donc plus attrayant pour les gens et les entreprises.

Risques relatifs aux eaux souterraines

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion, Sylvie Boucher, Linda Proteau, Josée Morin et Monique Lacroix.

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.

Sélection du tracé

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion, Josée Morin, Monique Lacroix.

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.

Risques de déraillement et de contamination

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion et Sylvie Boucher.

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/securete/matieres-dangereuses-et-intervention-en-cas-durgence>.

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.

Courbure des voies

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion.

Le projet proposé de voie de contournement de Lac Mégantic a onze courbes dans la nouvelle emprise d'environ 12,5 km. CPKC a de nombreux segments de chemin de fer qui sont plus sinueux et/ou ont des courbes plus prononcées.

Interdiction des sifflements de train

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion et Monique Lacroix.

Tel qu'indiqué dans la [Méthodologie de mesure et de présentation d'un rapport sur le bruit ferroviaire](#) de l'OTC, les sifflements du train, qui sont déclenchés pour des raisons de sécurité aux passages à niveau public afin de mettre en garde face au passage du train, sont une exigence légale en vertu du [Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada](#). Comme l'indique le site internet de Transports Canada ([Demandez l'interdiction du sifflet à un passage à niveau public](#)), les municipalités pourraient souhaiter mettre fin au sifflement afin que les résidents ne soient plus incommodés par le bruit associé à son usage. Il existe un processus en plusieurs étapes, initié par la municipalité, qui pourrait mener à l'interdiction des sifflements du train aux passages à niveau publics.

Santé mentale

La suivante répond aux commentaires soumis par Paul Dorion et Monique Lacroix.

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.

Expropriation

La suivante répond aux commentaires soumis par Sylvie Boucher et Josée Morin.

Comme le précise l'Annexe 1-5 – Rapport d'acquisition des terrains, le gouvernement du Canada a suivi un processus en plusieurs étapes pour obtenir les terrains nécessaires à la réalisation du projet proposé. Après plusieurs années de discussions et de négociations avec les propriétaires fonciers individuels, l'expropriation des parcelles de terrain restantes s'est avérée nécessaire. Transports Canada a mandaté Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) pour acquérir les terrains nécessaires à la réalisation du projet.

Mise en œuvre du PSPEPES et entente avec le partenaire municipal

La suivante répond aux commentaires soumis par Josée Morin et Monique Lacroix.

En ce qui concerne la responsabilité liée au PSPEPES, 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. »

Transports Canada a préparé et demandé à la Demanderesse d'inclure les commentaires additionnels suivants :

- Transports Canada s'engage à mettre en œuvre le PSPEPES élaboré par Laforest Nova Aqua dans le cadre des mesures d'atténuation identifiées dans les rapports du BAPE.
- Par le biais du PSPEPES, Transports Canada 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.
- La municipalité de Frontenac a confirmé, par résolution du conseil en date du 3 décembre 2024, qu'elle souhaite assumer la mise en œuvre du PSPEPES.
- Depuis mars 2025, Transports Canada collabore avec la municipalité de Frontenac et les municipalités visées par le PSPEPES afin de rédiger et de négocier une entente de contribution pour sa mise en œuvre.
- Des progrès importants ont été réalisés dans la préparation du projet d'entente de contribution, et Transports Canada continue d'appuyer la municipalité de Frontenac dans la recherche d'une solution à la question d'assurance afin de conclure une entente de contribution.
- Transports Canada réitère son engagement à protéger les niveaux et la qualité de l'eau souterraine et de l'eau potable existants.
- Comme les négociations sont en cours, Transports Canada n'est pas en mesure de commenter davantage.

Services d'urgence

La suivante répond aux commentaires soumis par Josée Morin et Linda Proteau.

La section 3.2.3 et le tableau 3-2 de l'Annexe 3-3 – Étude d'impact sur la circulation détaillent davantage l'effet du projet sur l'accessibilité des services d'urgence dans la zone d'étude et analysent les temps de déplacement vers/depuis les services d'urgence avant et après la mise en place de la nouvelle voie. En ce qui concerne plus particulièrement le secteur de Pie XI, l'étude révèle que le temps d'intervention en cas d'urgence augmenterait d'une à trois minutes pour les résidents ruraux de ce secteur.

La section 2.5.5 et le tableau 6-15 de l'EEE indiquent que les services d'urgence seront constamment informés du plan de gestion de la circulation, des endroits et moments de fermeture des routes, et que les détours et voies de contournement construits seront suffisamment larges pour permettre le passage des véhicules d'urgence.

Modification du courant dans la rivière Chaudière

La suivante répond aux commentaires soumis par Josée 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 (augmentation de 0,045 %; voir Annexe 2-7 – Rapport d'hydrogéologie).

Impacts sur les milieux humides

La suivante répond aux commentaires soumis par Josée Morin et Monique Lacroix.

Comme expliqué plus en détail à la section 5.3.6 de l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux (« EEE »), l'évaluation initiale a été réalisée à partir de l'étude d'impact environnemental de 2018 (« EIE ») produite dans le cadre du processus du BAPE. Cette EIE s'appuyait sur l'analyse d'images aériennes et de cartographie publique. Afin d'accroître la précision de l'estimation de la superficie et des types de milieux humides qui seraient touchés par le projet, Transports Canada a mandaté en 2024 une étude sur le terrain de la future emprise qui serait affecté par le projet de façon permanente. En 2025, des ajustements supplémentaires ont été apportés aux zones et aux types de milieux humides situés à l'extérieur de la future emprise, en utilisant des images aériennes plus récentes. Ces deux activités ont entraîné des mises à jour de l'EEE, permettant de prédire plus précisément les impacts potentiels du projet.

Évaluation du bruit

La suivante répond aux commentaires soumis par Josée Morin et Monique Lacroix.

L'Office des transports du Canada (« OTC ») est l'organisme responsable en matière de réglementation du bruit ferroviaire au Canada. Les mesures et analyses réalisées pour le projet proposé de la voie de contournement de Lac Mégantic sont conformes à la Méthodologie de mesure et de présentation d'un rapport sur le bruit ferroviaire développée par l'OTC (en ligne : [Méthodologie de mesure et de présentation d'un rapport sur le bruit ferroviaire | Office des transports du Canada](#)). L'Office est chargée de déterminer si le bruit causé par un chemin de fer est raisonnable, en tenant compte des obligations du transporteur public, des exigences opérationnelles du chemin de fer et de la zone où la construction et l'exploitation ferroviaires ont lieu ([Loi sur les transports au Canada](#), article 95.1). 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). Le seuil d'une augmentation supérieure à 6,5%HA pour l'application de mesures d'atténuation est utilisé

comme seuil dans les plaintes relatives au bruit ferroviaire et dans les projets de construction ferroviaire au Canada depuis la publication du guide en 2011.

Impacts sur les érablières et les cabanes à sucre

La suivante répond aux commentaires soumis par Josée Morin.

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.

Rapport géotechnique

La suivante répond aux commentaires soumis par Monique Lacroix.

Le rapport géotechnique est inclus à l'Annexe 2-6 de la Demande. Il s'agit d'un rapport portant sur des données hautement techniques rédigé en anglais uniquement. Les résultats de ce rapport sont utilisés et présentés dans d'autres rapports bilingues (incluant le Rapport d'hydrogéologie à l'Annexe 2-7).

Circulation

La suivante répond aux commentaires soumis par Sylvie Boucher.

Comme décrit plus en détail à la section 6.4.9 de l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux (« **EEE** »), un impact globalement positif est prévu 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 du trafic dans ce secteur et la sécurité routière sera accrue grâce à une réduction nette de 10 passages à niveau publics ainsi qu'à une réduction nette de 3 passages à niveau privés.