

**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.

Commentaires généraux

La suivante répond aux commentaires soumis par Nadia (Weena) Tanguay, Edith Bolduc, Jean Perreault, René-Paul Lacombe, Jacques Bouffard, Edith Guérin, Nathalie Gervais, Suzanne Bouffard, Louise Leblanc, Valérie Blais, Lise Beaudoin, Serge Pelletier & Martine Boulet-Pelletier, Gabrielle Rodrigue, Lucille Carrier, Claude Grenier, Nathalie Bastarache, Loraly J. Grenier, Gilles Charest, Lucie Charest, Bernard Boulet, Geneviève Forest Boulanger, Lucie Bilodeau, Michel et Raymonde Lapointe, Caroline Mercier, André Mercier, Jerry Perron, Nancy Boulanger, Denise Pagé, Dominique Simard, Sarah Orichefsky, Jacinthe Lachance, Émilie Breault, Réal Pépin, Gérald Lacroix, Clara Grenier, Diane Bureau, Daniel Morin, Christine Poulin & Richard Turcotte, François Bilodeau, Sara Beaulieu, Carole Custeau, Guy Sénéchal, Linda Boulet, Laurie Gilbert, William Leclerc Bellavance, Anaëlle Cayer, Marie-Christine Picard, Isaac Grenier, Brigitte Ruel-Lemay, Claude Bissonnette, Estelle Compagna & Paul Lemieux, André Michaud, Claire Laflamme, Madeleine Roy, Julie Patry, Maxime Tye-Gingras, Louise Campeau, Sebastien Bolduc, Julie Perreault, Lisette Bolduc, Jean Marc Gagnon, Eric Mercier, Marcel Vaive, Alex Poulin, Thomas Grenier, Charline Gervais Brosseau, Francine Blais, Lucie Gendreau, Janot Gosselin, Martine Guermeur, Jean Paradis, Pierre Cloutier, Christian Pépin, Lina Langford, Manon Bernard, Luce Robineau, Sophie Bilodeau, Doris Cappiello & Jacques Vaillancourt, Karine Dubé, Sonia Grenon, Lyne Girard, Gilles Fluet, Normand Desbiens, Danielle Harton, Denis Roy, Luce Rancourt, Mme Prud'homme, Hugo Anctil, Paul Dorion, Patrick Boulet, Gilles Beaulé, Valérie Jodoin, Marie-Ève Poulin, Arianne Rancourt, Gaby Morin, Véronique Jodoin, Pierrette Blais-Fortin, Donald Stewart, Alain Denis, André Blais, Jessy Bellefleur, Jacinthe Lafontaine, Réjean Roy, Nathalie Turcotte, Hélène Lecours, Linda Proteau, Annie Gilbert, Sylvain Rancourt, Sylvie Boucher, Gaétane Gosselin, Suzanne Perron, Lisa Grenier, Serge Liard, Maryse Boulanger, David Charron, Ariane Montminy, Emile Rolland, Isabelle Grégoire, Alexandre Marchand, Paul Dorion, André Martel, Luc Blais, Sylvie Boucher, Maurice Bernier, Nicole Corrado, Vincent Isabel, Leonard Mason, Nicole Nolet, Guy Bouchard, Jacques Boulet, Lucie Viau, Marilyse Couture, Rose-Marie Robert, Anne-Sophie Robert, Yolande Boulet Bélanger, France Bédard & Jacques Roy, Pierre-Luc Bureau, Roger Venne, Elizabeth Veary, Audrey Dallaire, Benoit Deslandes, Josée Morin, Kurt Lucas, Village Harmonie, Jacques Gagnon, Ginette Isabel, Venette

Guay, Anne-Josée Bégin, René Boutin & Isabelle Boulanger, Monique Lacroix, Daniel St-Pierre, Carole Lessard & Benoît Vachon, Yvette Cellard, Maryse Morin, Paul Dorion.

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, eau potable et risques de contamination

La suivante répond aux commentaires concernant les eaux souterraines, l'eau potable et les risques de contamination.

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>.

Responsabilité relative à la mise en œuvre et à l'assurabilité du Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines

La suivante répond aux commentaires concernant la responsabilité relative à la mise en œuvre et à l'assurabilité du Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines.

Le mémoire fait référence à une entente en négociation entre la municipalité de Frontenac et Transports Canada concernant la mise en œuvre du Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines (« **PSPEPES** ») par la municipalité locale. La Demanderesse n'est pas partie à cette entente et n'a donc pas connaissance de son contenu.

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.

Pente ferroviaire la plus longue et la plus abrupte au Canada

La suivante répond aux commentaires concernant la longueur et le caractère abrupte de la pente ferroviaire.

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.

Condition, inspection et entretien de la voie existante

La suivante répond aux commentaires concernant la condition, l'inspection et l'entretien de la voie existante.

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. 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 concernant la sélection du tracé.

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.

Impacts sur les milieux humides et la végétation

La suivante répond aux commentaires concernant les impacts sur les milieux humides et la végétation.

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 (« **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 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).

Comme expliqué plus en détail à la section 5.3.6 de l'Annexe 3-1 – 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.

Oiseaux, mammifères, amphibiens et reptiles et leurs habitats

La suivante répond aux commentaires concernant les oiseaux, les mammifères et les reptiles et leurs habitats.

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. 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).

Gestion des eaux et risque d'inondation

La suivante répond aux commentaires concernant la gestion des eaux et les risques d'inondation.

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.

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).

Expropriation

La suivante répond aux commentaires concernant l'expropriation.

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.

Le montant des compensations versées aux propriétaires individuels est une information privée. Conformément à la Loi sur l'expropriation, une compensation additionnelle de 10 % a été versée aux propriétaires pour la prise de possession anticipée des terrains.

Réponse à un déraillement

La suivante répond aux commentaires concernant la réponse à un déraillement.

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

Impacts sur la valeur immobilière

La suivante répond aux commentaires concernant les impacts sur la valeur immobilière.

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.

Circulation, sécurité routière et services d'urgence

La suivante répond aux commentaires concernant la circulation, la sécurité routière et les services d'urgence.

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.

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. 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.

Financement du projet

La suivante répond aux commentaires concernant le financement du projet.

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.

Santé mentale

La suivante répond aux commentaires concernant la santé mentale.

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.

Engagement avec les parties prenantes

La suivante répond aux commentaires concernant l'engagement avec les parties prenantes.

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.

Concernant spécifiquement la question des impacts sur les puits d'eau potable des propriétaires, Transports Canada a organisé en novembre 2024 des séances réservées aux propriétaires de ces puits, au cours desquelles le Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines a été présenté et leurs questions sur ce sujet ont été répondues, y compris lors de discussions individuelles avec les propriétaires concernant leurs préoccupations particulières.

Bruit et vibrations

La suivante répond aux commentaires concernant le bruit et les vibrations.

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.

Aspects socioéconomiques

La suivante répond aux commentaires concernant les aspects socioéconomiques.

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.

Marchandises réglementées

La suivante répond aux commentaires concernant les marchandises réglementées.

Les marchandises réglementées sont les produits qui rendent la vie moderne possible. Elles purifient notre eau potable, alimentent nos véhicules en carburant et chauffent nos maisons. En tant que transporteur public, CPKC est légalement tenue de transporter ces marchandises pour tout client qui en fait la demande. Les services et la capacité volumétrique sur la ligne de chemin de fer après la construction de la voie de contournement de Lac-Mégantic devraient demeurer conformes aux opérations actuelles sur cette ligne au moment du transfert permanent de l'exploitation ferroviaire à la voie de contournement de Lac-Mégantic. Les services et les volumes fluctueront en fonction des besoins des expéditeurs au fil du temps.