

**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 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 Daniel Caron, Stéphanie Roy Quirion, Jean-François Bienvenue, Laura Philippon, Pierre-Luc Côté, Claude Périnet, Hélène Draper, Alain Bourque, Karine Bilodeau, Micheline Thérout, Simon Delorme, Sophie & Olivier Guého, Nathalie Champoux. 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 de la voie existante et inspection de la voie et des structures une fois en service
La suivante répond aux commentaires soumis par Daniel Caron, Jean-François Bienvenue, Laura Philippon, Claude Périnet, Hélène Draper, Alain Bourque, Micheline Thérout, Félix Lacroix, Jean-Yves Fortin, Renée Mathieu, Françoise Belle-Isle, Louise Roy, Sylvie Boucher, Julie Lafontaine, Sylvain Côté. 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 <i>Règlement concernant la sécurité de la voie</i> 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.

Courbure des voies

La suivante répond aux commentaires soumis par Laura Philippon, Julie Lafontaine.

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.

Sélection du tracé

La suivante répond aux commentaires soumis par Alain Bourque, Félix Lacroix, Patricia Béliveau, Renée Mathieu, Françoise Belle-Isle, Nicole Lafrenière, Sylvie Boucher, Marie-Hélène Greffard, Julie Lafontaine, Marc-André Roy, Sylvain Côté.

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.

Impact sur les eaux souterraines, l'eau potable et risques de contamination

La suivante répond aux commentaires soumis par Nathalie Champoux, Félix Lacroix, Patricia Béliveau, Jean-Yves Fortin, Renée Mathieu, Françoise Belle-Isle, Louise Roy, Nicole Lafrenière, Sylvie Boucher, Marie-Hélène Greffard, Olivier DD, Elisabeth Faucher, Julie Lafontaine, Marc-André Roy, Sylvain Côté.

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.

Gestion de l'eau

La suivante répond aux commentaires soumis par Patricia Béliveau.

Comme on peut le voir sur les Dessins et Profils (ainsi que sur les dessins de sections transversales) 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 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).

Impact sur les milieux humides

La suivante répond aux commentaires soumis par Patricia Béliveau, Renée Mathieu, Nicole Lafrenière, Marie-Hélène Greffard, Olivier DD, Cynthia Cloutier, Julie Lafontaine, Sylvain Côté.

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 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.

Demanderesse en vertu de l'article 98 et financement du Projet

La suivante répond aux commentaires soumis par Patricia Béliveau, Françoise Belle-Isle, Jenny Caccamo, Sylvain Côté.

At the request of the Government of Canada (Transport Canada), CPKC submitted the Application, as the operating railway company and on behalf of its subsidiary Central Maine and Québec Railway Canada Inc. ("CMQR"), to the Canadian Transportation Agency pursuant to Section 98 of the *Canada Transportation Act* for an order approving the construction of a proposed railway line, the Lac-Mégantic Bypass, for the purpose of relocating segment of track owned by CMQR that traverses the downtown area of the City of Lac-Mégantic.

In 2018, the governments of Canada and Québec announced the conclusion of an agreement in principle to jointly fund the Lac-Mégantic Bypass, with Canada assuming 60% and Québec assuming 40% of the total costs. At this juncture, TC assumed the responsibility for progressing the Project. On December 20, 2022, the Prime Minister of Canada and the Premier of Québec reaffirmed their funding commitments for the Project.

Trafic et services d'urgence

La suivante répond aux commentaires soumis par Renée Mathieu, Sylvain Côté.

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.

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.

Sifflement de train

La suivante répond aux commentaires soumis par Françoise Belle-Isle, Sylvain Côté.

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.

Expropriation

La suivante répond aux commentaires soumis par Louise Roy, Cynthia Cloutier, Jenny Caccamo.

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.

Oiseaux, mammifères, amphibiens et reptiles et leurs habitats

La suivante répond aux commentaires soumis par Cynthia Cloutier, Julie Lafontaine.

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).

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.

Marchandises réglementées, obligations de transporteur public et sécurité

La suivante répond aux commentaires soumis par Julie Lafontaine.

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.

CPKC, en vertu de la Loi sur les transports au Canada, est tenue d'accepter d'acheminer, sur demande, toutes les marchandises qui lui sont présentées (également appelée « obligation de transporteur public »). En général, le nombre de wagons proposés pour le transport suit l'évolution de l'économie dans son ensemble, qui devrait connaître une croissance au fil du temps.

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>.

Aspects socioéconomiques

La suivante répond aux commentaires soumis par Julie Lafontaine.

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.

Santé

La suivante répond aux commentaires soumis par Julie Lafontaine, Cinthia Lambert.

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).

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.

Valeur des propriétés

La suivante répond aux commentaires soumis par Marc-André Roy.

Si un propriétaire estime que la dépréciation permanente de la valeur de sa propriété est directement liée à la construction ou à l'exploitation de la voie de contournement, malgré les mesures d'atténuation mises en place par Transports Canada, il doit fournir des preuves de cet impact. Si ces réclamations sont jugées fondées, Transports Canada communiquera avec le propriétaire afin d'évaluer la situation, d'identifier la source des problèmes et de déterminer les mesures correctives appropriées.

Bruit et vibrations

La suivante répond aux commentaires soumis par Marc-André Roy.

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.

Réponse à un déraillement

La suivante répond aux commentaires soumis par Sylvain Côté.

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>.