

**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 au mémoire soumis par le Bloc Québécois reçu le 30 janvier 2026.

Afin de favoriser la clarté et d'éviter les répétitions, la Demanderesse a regroupé ses réponses par catégorie thématique.

Qualité des voies existantes, sécurité de la conception, vitesse des trains et inspection de la voie et des structures une fois en service

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

La voie de contournement proposée a été conçue par des ingénieurs professionnels conformément aux principes et normes d'ingénierie reconnus (comme le confirme l'apposition des sceaux professionnels sur les plans inclus à l'Annexe 2-3 – Dessins d'avant-projet). Tel que décrit dans l'Annexe 2-2 – Rapport de conception des infrastructures, la conception technique de la voie de contournement respecte les exigences établies par le Règlement concernant la sécurité de la voie de Transports Canada pour une voie de catégorie 3, les normes définies par l'American Railway Engineering and Maintenance of Way Association (AREMA) dans la version 2024 du Manual of Railway Engineering, ainsi que d'autres normes d'ingénierie publiées.

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

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.

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.

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.

Marchandises réglementées et obligation de transporteur public

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 appelées « obligations 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>.

Eaux souterraines et eau potable

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.

Gestion de l'eau

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).

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.

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.

Impact sur les activités agricoles

Tel que décrit au tableau 6-15 de l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux, les activités de construction entraîneront une perte permanente d'environ 12 ha de champs agricoles dans l'emprise et une perte temporaire d'environ 0,7 ha de champs agricoles dans les zones de travail temporaires et les aires de détournement de cours d'eau, en dehors de l'emprise. La mise en œuvre des mesures d'atténuation limitera les pertes et la réduction du potentiel de production, et l'ampleur de l'effet résiduel a été classée comme modérée. Dans le cadre des mesures d'atténuation, en milieu agricole, seules les routes où l'accès est permis par voie d'entente ou d'expropriation, selon le cas, seront utilisées pour les engins de chantier et, lorsque possible, la circulation sera réduite autour des aires de travail et les agriculteurs auront accès aux parcelles avoisinantes.