

**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 de la Fédération de l'UPA-Estrie et du Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec reçu le 30 janvier 2026.

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

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 eaux souterraines

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.

Milieux humides et forêts

Tel que décrit dans l'Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux (« **EEE** »), en raison du niveau d'incertitude entourant l'étendue et l'ampleur du potentiel du rabattement de la nappe phréatique, il n'est pas possible de déterminer la signification des impacts sur 1) la réduction du débit des cours d'eau due au rabattement de la nappe phréatique; 2) la perte de milieux humides et de forêts en raison des impacts hydrogéologiques; et 3) la modification ou la perte d'habitats fauniques en raison des impacts hydrogéologiques.

Comme indiqué dans l'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 5-9 – 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).

Tel qu'indiqué dans l'Annexe 5-8 – Plan de suivi des milieux humides, après la mise en œuvre de mesures correctives adaptées, le cas échéant, s'il devait y avoir une perte permanente observée de milieux humides adjacents à l'emprise, Transports Canada s'est engagé à verser une contribution financière au programme provincial de compensation des milieux humides afin de compenser la perte d'habitat. Les mesures d'atténuation visant à compenser la perte potentielle des fonctions écosystémiques fournies par les milieux humides à l'échelle locale ou régionale, la modification ou la perte d'habitats fauniques en raison des impacts hydrogéologiques, ou la réduction du débit des cours d'eau due au rabattement potentiel de la nappe phréatique ne font pas partie du projet de la voie de contournement.

Franchissements privés

Le projet proposé de la voie de contournement de Lac Mégantic prévoit six franchissements privés, dont quatre sauts-de-mouton et deux passages à niveau. Ces franchissements sont prévus afin de permettre aux propriétaires fonciers possédant des terrains de part et d'autre du chemin de fer de conserver l'accès à des parties scindées de leurs lots. Transports Canada est en train de négocier des ententes de franchissements privés avec les propriétaires fonciers concernés.

Mise en œuvre du PSPEPES

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.

Mise en place d'un RUPAC

Une référence est faite à une proposition d'entente entre Transports Canada et l'UPA concernant la création d'un poste de RUPAC financé par Transports Canada. La Demanderesse n'est pas partie à cette entente et n'a donc aucune connaissance de son contenu potentiel.

Comme l'indique l'Annexe 5-10 – Plan de communication pour le projet de construction, Transports Canada est responsable des relations et des communications avec le public et les parties prenantes, incluant les agriculteurs concernés. Ce Plan vise notamment l'UPA et le Syndicat des Producteurs forestiers, à titre de public cible.