

**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 Coalition des Victimes Collatérales (« **CVC** ») reçu le 30 janvier 2026.

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

Propriété et exploitation de la ligne de chemin de fer

CPKC (anciennement Canadien Pacifique) a acquis le chemin de fer traversant Lac-Mégantic (dans le cadre de l'acquisition plus large du Chemin de fer du Centre du Maine & du Québec (« **CMQ** »)) auprès de Fortress Investment Group, LLC en décembre 2019. La ligne de chemin de fer sera légalement détenue par CMQ, une filiale en propriété exclusive de la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique. La ligne de chemin de fer sera exploitée par la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, faisant des affaires sous le nom de CPKC. La Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique détient le certificat d'aptitude et satisfait aux exigences de l'Office des transports du Canada en matière d'assurance responsabilité.

Conception et sécurité de la voie

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 2-1 – 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 Règlement concernant la sécurité de la voie de Transports Canada précise également que la vitesse d'exploitation maximale sur une voie de catégorie 3 est de 40 mph pour les trains de marchandises (sauf limitation imposée par d'autres facteurs tels que la courbure).

Le Règlement concernant la sécurité de la voie de Transports Canada 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

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.

Impact sur l'eau potable de la Ville de Lac-Mégantic

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 Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines (voir l'Annexe 5-7) indique également que, par mesure de prudence, les puits municipaux seront surveillés.

Risque de contamination des eaux souterraines

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.

Une fois la construction de la voie de contournement achevée, les opérations ferroviaires seront transférées à cette voie, qui sera exploitée et gérée dans le cadre du réseau tri-national de CPKC, conformément à toutes les réglementations ferroviaires, environnementales et de sécurité applicables,

Pompage des eaux souterraines

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 conception du projet ne prévoit aucun système de pompage actif.

Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines

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.

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.

Impact sur les milieux humides

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.

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'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).

Santé et 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.

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).

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.

Chemin de fer de catégorie 1 vs voie de catégorie 3

La catégorie d'un chemin de fer et la catégorie d'une voie ferrée se distinguent.

La catégorie d'un chemin de fer est déterminée en fonction des revenus annuels du transporteur, les chemins de fer de catégorie 1 ayant les revenus les plus élevés et les chemins de fer de catégorie 3 les plus bas. Tel que défini dans la [Loi sur les transports au Canada](#), CPKC est l'un des sept transporteurs ferroviaires de catégorie 1 en Amérique du Nord (avec BNSF Railway Company, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, CSX Transportation, Inc., Norfolk Southern Railway Company, Union Pacific Railroad Company et Ferromex). Le seuil de revenus est établi annuellement par le *US Surface Transportation Board* et, pour être considéré comme un chemin de fer de catégorie 1 en 2025, un transporteur devait avoir des revenus supérieurs à environ 1,1 milliard de dollars américains.

La catégorie d'une voie ferrée est une classification réglementaire établie par Transports Canada et la *U.S. Federal Railroad Administration* (étant donné l'interconnexion du réseau ferroviaire nord-américain, de nombreuses normes et exigences sont harmonisées entre les deux pays). Selon le [Règlement concernant la sécurité de la voie](#) de Transports Canada, la voie de catégorie 1 est la catégorie la plus basse des voies principales, caractérisée par la vitesse de circulation maximale la plus faible (10 mi/h), la tolérance de largeur de voie la plus grande (écartement normal de 56 ½ pouces + tolérance de 1 ½ po pour large écartement) et la fréquence d'inspection la moins élevée, tandis qu'une voie de catégorie 9 est la catégorie la plus élevée, utilisée uniquement pour les opérations ferroviaires à grande vitesse (220 mi/h et tolérance de ¾ po pour large écartement). Les chemins de fer de catégorie 1 disposent de voies allant des catégories 1 à 5, la catégorie de voie la mieux adaptée à un emplacement précis étant déterminée par la nature de l'exploitation (ligne principale vs embranchement), le nombre de trains par jour et la nature de la géographie locale.

La voie du contournement de Lac-Mégantic sera une voie de catégorie 3, avec une vitesse maximale d'exploitation de 40 mi/h et une tolérance de 1 ¼ po pour large écartement.

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.

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

Capacité de drainage

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.

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.

Valeur immobilière

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.