

Commentaire présenté à l'Office des Transports du Canada (Commentaire présenté avec le formulaire)

Sujet: Consultation sur la demande d'autorisation de construction pour la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Nom: Jacques Gagnon

Date: 2026-01-28

Bonjour je vous transmets(pièce jointe) un mémoire dans le cadre de la consultation sur la demande d'autorisation pour la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic.

Salutations

Jacques Gagnon
3547 Maisonneuve
Lac-Mégantic, Québec

819 583 0471.

Attachement N°1 –

Mémoire présenté dans le cadre de la Consultation publique de l'OTC -Lac-Mégantic.

Nom Jacques Gagnon

Date 2025-12-12

Mémoire présenté à l'Office des Transports du Canada

Je suis résident de Lac-Mégantic, la résidence où j'habite depuis très longtemps a été l'objet d'un évacuation le 13 juillet 2025, elle est située environ à 100 mètres du chemin de fer. Depuis cette longue nuit macabre, je me suis considérablement investi dans les enjeux environnementaux liés aux conséquences du déversement majeur de pétrole qui est survenu à Lac-Mégantic et dans la rivière Chaudière suite à la tragédie ferroviaire. Dans un deuxième temps je me suis penché attentivement aux enjeux reliés aux chemins de fer, à la sécurité et aux pouvoirs publics concernés.

La reprise du transport ferroviaire sur une voie dite « temporaire » quelque mois après l'accident a étonné bien des gens. Les craintes environnementales sont demeurées présentes. Dans ce mémoire je vais m'attarder aux impacts écologiques en tenant compte de la fragilité des milieux naturels en lien avec le réchauffement climatique.

Le constat est très clair, ce projet de construction aura une empreinte majeure et néfaste sur l'écologie des secteurs touchés, et les impacts anticipés sur l'hydrologie seront importants.

À une époque où la société québécoise constate l'importance de préserver l'environnement et que les gouvernements ont la volonté d'augmenter les aires protégées, il est important de réfléchir et d'agir en tenant compte de l'impact global d'un tel projet.

La crise climatique commande de revoir le concept de lutte environnementale et de considérer le principe de précaution pour la sauvegarde d'un environnement sain. Les impacts de ces changements planétaires sont déjà bien réels. « Au Québec, on constate déjà que l'ampleur et la fréquence des événements météorologiques extrêmes provoquent des changements dans la récurrence des précipitations et dans leur quantité. Nous assistons aussi à l'apparition de crues éclair, à la réduction de l'accumulation de l'eau sous forme de glace ou de neige et à une diminution de l'infiltration de l'eau dans les sols et dans le ruissellement, ce qui cause moins d'évaporation. Les services publics devront inévitablement s'adapter. Il faudra, entre autres, repenser la demande d'eau potable (pour combattre les vagues de chaleur, par exemple), le dragage des cours d'eau, (afin de leur permettre de recevoir davantage de volume), la configuration des prises d'eau municipales et la gestion des réservoirs en amont des nombreux barrages dispersés dans tout le territoire.»¹

Les constats suivants doivent nous faire prendre conscience de la valeur inestimable de l'eau potable. «Les chercheurs constatent que la quantité de neige en hiver s'est amenuisée d'environ 20% au Québec depuis la fin des années 1980. Ce n'est pas sans conséquences, la fonte des neiges est la principale source de renouvellement de l'eau.»² «La réduction de la quantité de neige, l'augmentation inhabituelle des précipitations sous forme de pluie à l'hiver où à l'automne et la hausse des températures moyenne vont accroître les sécheresses et avoir des répercussions sur les nappes phréatiques et

¹ Sylvain Gaudreault (2022)(MELCC)

² Ariane Normand (2019)

les autres réservoirs d'eau potable. Les systèmes publics de production et de distribution d'eau potable n'ont pas été conçus en fonction de cette réalité.»³

Ces facteurs doivent dorénavant être pris en considération, nos systèmes étant déjà menacés et fragilisés par la crise climatique, nous devons revoir la notion de développement durable sous un nouvel angle.

Je considère que le projet proposé devrait être revu en tenant compte de cette nouvelle réalité. La ressource eau est peut-être plus précieuse que nous pensons généralement. Du moins les options de constructions devraient être réévaluées avec l'objectif de réduire l'impact hydrologique, il est très probable que le critère de préservation des ressources amènerait une configuration différente de la voie ferrée, que celle qui est préconisée actuellement pour la voie de contournement, on peut penser à la construction de viaducs comme il s'en voit partout ailleurs. Dans le cas présent, les critères de circulation de Transport Canada ont préséance sur l'environnement, et c'est ce qu'il faudrait changer.

Il est de l'intérêt de tous d'améliorer l'acceptabilité sociale. Le projet de voie de contournement est perçu comme une intrusion. J'ai confiance en la possibilité de sortir de ce marasme qui divise notre communauté. Je comprends que l'Office des Transports du Canada à le pouvoir d'autoriser une demande sous certaines conditions dont celle de revoir le projet avec des critères environnementaux plus élevés.

Il serait aussi très pertinent pour l'OTC de mettre des conditions pour que la compagnie ferroviaire CPKC participe aux dépassements de coût qui sont prévisibles. Lorsque CPRail a repris possession de la voie ferrée elle s'est engagée à respecter toutes les ententes prises par CMQ et de facto CMQ s'était engagée « CMQ est d'accord pour envisager d'investir, dans certaines limites, dans un projet de voie de contournement... » (voir p. 2 de l'Entente : Chemin de fer Montréal Maine & Atlantic(MMA) Et : La Ville de Lac-Mégantic(VLM) signé le 3 juin 2014.

Merci de votre attention.

Jacques Gagnon

³ Sylvain Gaudreault (2022)

Attachement N°2 –

**Entente entre : Chemin de fer du Centre du Maine et du Québec Canada inc.
(« CQM »)**

Et : Chemin de fer Montréal Maine et Atlantic (« MMA »)

Et : La Ville de Lac-Mégantic (« VLM » ou la « ville »)

ATTENDU QUE la catastrophe ferroviaire du 6 juillet 2013 en plein cœur du centre-ville de Lac-Mégantic a notamment détruit une partie de la voie ferrée assurant une desserte ferroviaire régionale ainsi que, en particulier, la desserte des industries du parc industriel de la Ville de Lac-Mégantic;

ATTENDU QUE le rétablissement d'une telle desserte ferroviaire est souhaitable dans les meilleurs délais;

ATTENDU QUE CMQ entend acheter les actifs de MMA afin de poursuivre les activités ferroviaires et desservir la région, de même que les industries du parc industriel de Lac-Mégantic;

ATTENDU QUE CMQ doit obtenir, à court terme, l'assurance de l'existence et du maintien d'un lien ferroviaire « est-ouest »;

ATTENDU QUE l'encadrement réglementaire des activités ferroviaires relève principalement de la juridiction du gouvernement fédéral et que les pouvoirs de la VLM pour encadrer ces activités sont relativement limités;

ATTENDU QUE, malgré ce qui précède, VLM déclare que la population méganticoise souhaite que le transport ferroviaire des matières dangereuses ne passe plus par le centre-ville;

ATTENDU QUE, par conséquent, VLM déclare que la présente entente ne saurait en aucun temps être interprétée comme une quelconque forme de cautionnement de la population méganticoise au retour du transport des matières dangereuses sur les voies ferrées du centre-ville;

ATTENDU QUE les parties entendent collaborer, conformément aux dispositions des présentes, à propos de la construction et la mise en service d'une voie de contournement destinée à assurer la pérennité de la desserte ferroviaire de la Ville de Lac-Mégantic et de la région, le tout permettant éventuellement d'éviter le passage des trains dans ledit centre-ville;

ATTENDU QU' il y a lieu, du moins temporairement et conformément aux modalités prévues au bail dont il est question à l'Annexe C des présentes, de permettre le passage des convois ferroviaires sur la voie ferrée actuellement existante se trouvant au centre-ville, notamment afin d'assurer le maintien d'un lien « est-ouest »;

et, finalement,

ATTENDU QU' il y a lieu de déterminer, dans le cadre de la présente entente, les termes, conditions et meilleures pratiques dans le cadre du rétablissement d'une desserte ferroviaire continue et régulière, ainsi que le passage de convois ferroviaires dans le centre-ville de Lac-Mégantic d'ici à ce qu'une voie de contournement puisse être mise en service, conformément aux dispositions des présentes.

EN CONSÉQUENCE DE CE QUI PRÉCÈDE, LES PARTIES CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :

Objet de l'entente

La présente entente a pour objet de permettre un rétablissement progressif et sécuritaire des activités ferroviaires sur le territoire de VLM et de définir les différentes phases d'un plan d'exploitation (« PE ») des activités ferroviaires opérant sur le territoire de la ville depuis la catastrophe ferroviaire du 6 juillet 2013 jusqu'à la mise en opération d'une voie de contournement. Si une voie de contournement est construite et mise en service, la présente entente restera en vigueur à moins que, et jusqu'à ce que, CMQ conclut une nouvelle entente écrite, définitive et contraignante (par opposition à une lettre d'intention ou autre document similaire) concernant l'utilisation et l'exploitation d'une telle voie de contournement destinée à assurer le maintien d'un lien ferroviaire « est-ouest » et une desserte ferroviaire des terrains du parc industriel de VLM.

Prémises de base servant à établir le plan d'exploitation (PE)

- 1- CMQ appuiera les efforts de la VLM pour construire une voie de contournement ferroviaire avec l'aide des gouvernements du Canada et du Québec tel que décrit aux paragraphes 2 et 3 ci-dessous.
- 2- CMQ accepte, le tout à ses frais, que son ingénieur chef, examine, commente les études, plans de route, et travaux d'ingénierie et qu'il fasse ses recommandations quant à la future voie de contournement.
- 3- CMQ est d'accord pour envisager d'investir, dans certaines limites, dans un projet de voie de contournement afin de soutenir les efforts de la VLM pour obtenir le financement des instances gouvernementales de niveaux supérieurs si cette voie peut générer un rendement financier adéquat pour CMQ et ses actionnaires directs et indirects.

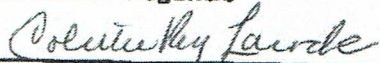
Également, CMQ reconnaît les avantages d'une telle voie de contournement pour la VLM et pour CMQ si cette voie peut générer un rendement financier adéquat pour CMQ et ses actionnaires directs et indirects.

- 4- Conformément au PE, et sous réserve de celui-ci, la VLM et CMQ se consulteront à l'égard de l'exploitation du chemin de fer dans la ville et à l'égard des communications prévues avec la collectivité et les utilisateurs du chemin de fer en ce qui concerne le transit des trains et des marchandises vers la ville, à partir de la ville, en traversant la ville et dans la ville, et ce, pour chacune des phases de l'annexe A.

- 5- À compter d'aujourd'hui et jusqu'à la date de clôture (la « **date de clôture** »), de la transaction MMA et CMQ,
- a. MMA poursuivra les activités ferroviaires conformément au PE, dans la mesure de son applicabilité, jusqu'à la date de clôture;
 - b. la VLM collaborera avec MMA pour lui permettre de conclure les transactions prévues à la convention d'achat d'actifs (la « **CAA** ») y compris en fournissant à MMA le ou les baux décrits au paragraphe 9.b de la présente lettre, ainsi que les autres actes relevant de la compétence de la VLM autorisant MMA à transmettre à CMQ le droit d'exploiter le chemin de fer de façon continue vers la ville, à partir de la ville, en traversant la ville et dans la ville.
- 6- À partir de la date de clôture et jusqu'au 31 décembre 2015, CMQ entend :
- a. exploiter des trains et un service ferroviaire aux termes du PE, dans la mesure de son applicabilité;
 - b. s'entendre avec la VLM relativement à toute modification du PE.
- 7- La ville déclare qu'elle possède des terrains faisant partie du triangle de virage en conformité avec le schéma joint à l'annexe B, y compris la voie ferrée temporaire (la « **voie temporaire** ») et les voies ferrées à destination et en provenance du parc industriel (les « **terrains du PI** »). Les terrains du PI n'incluent que les terrains servant à exploiter la voie ferrée. Aucun autre équipement ne pourra être installé sur ces terrains que des voies ferrées.
- 8- Sous réserve des restrictions du PE, la ville ne prendra aucune mesure pour empêcher
- a. MMA, avant la date de clôture, et
 - b. CMQ, à compter de la date de clôture,
- d'utiliser ou d'exploiter la voie temporaire, les terrains du PI, et les autres terrains que la ville détient ou contrôle sur lesquels peuvent se trouver les voies ferrées existantes (les « **autres terrains** »).
- 9- La ville entend, à compter de la date de clôture :
- a. fournir assistance à CMQ dans le respect de l'esprit et l'intention du PE;
 - b. conclure et fournir les actes juridiques que CMQ peut raisonnablement exiger pour s'assurer qu'elle dispose d'une voie ferrée continue qui traverse la ville et qui permet à CMQ de mener des activités sans interruption, y compris un bail de location et un engagement contenant les dispositions énoncées à l'annexe C et contenant par ailleurs les modalités et dispositions à être déterminées par les parties, à l'égard de ses droits, ses titres ou intérêts relatifs i) à la voie temporaire, ii) aux terrains sur lesquels les voies temporaires sont construites incluant le triangle de virage, iii) les terrains du PI, et iv) les autres terrains;


- c. ne pas tenir CMQ, Railroad Acquisition Holdings LLC (« RAH ») ou leurs membres du même groupe respectifs ou tout administrateur, gestionnaire, gérant, dirigeant, employé, associé, mandataire ou représentant de ceux-ci responsables de tout dommage, quelle qu'en soit la nature, subi par la VLM à la suite du déraillement du 6 juillet 2013, y compris, mais sans s'y limiter, les dommages causés aux infrastructures municipales (comme les conduites d'eau, les égouts, les services publics, etc.) résultant directement ou indirectement de ce déraillement et de la contamination qui en résulte, sous réserve, cependant, que ce qui précède ne saurait être interprété comme restreignant tout droit d'action, réclamation ou autre recours que la VLM avait, a ou peut avoir contre MMA, les sociétés membres de son groupe, ou leurs actionnaires, administrateurs, dirigeants ou employés.
- 10- Les parties conviennent que toute communication avec la VLM s'effectuera directement auprès de la mairesse de la ville, ou proviendra directement de celle-ci ou de représentants spécialement autorisés de la VLM tels que communiqués par la mairesse de temps à autre.
- 11- Chaque partie aux présentes a signé la présente lettre sur une base volontaire et chacune d'entre elles réserve tous ses droits, sauf tel que spécifiquement prévu aux présentes.
- 12- Dans la mesure où cela ne concerne que la phase III et/ou CMQ, la présente lettre peut être modifiée, uniquement par un acte écrit par la VLM et CMQ.
- 13- La présente lettre d'entente remplace et se substitue à toute autre entente antérieure, écrite ou autre, convenue entre la VLM et CMQ relativement au sujet des présentes. La présente lettre d'entente de même que ses annexes constituent l'entente entière intervenue entre les parties relativement au sujet des présentes.
- 14- En cas de divergence entre les versions anglaise et française de la présente entente, la version française prévaut.
- 15- La présente entente est réputée signée à Lac-Mégantic, le 3 juin 2014.

**La mairesse,
Ville de Lac-Mégantic**



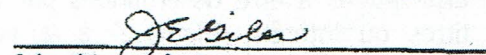
Colette Roy Laroche

Montreal Maine & Atlantic Canada Co.



Robert C. Grindrod, président et chef de la direction

**Chemins de fer du Centre du Maine et du Québec Canada Inc. /
Central Maine & Québec Railway Canada Inc.**



John Gilles, président et chef de la direction

Annexe A

Plan d'exploitation en plusieurs phases

Phase I (terminée)

Uniquement à l'égard de la VLM et de MMA, les modalités selon lesquelles MMA a fourni un service aux utilisateurs de la VLM dans son parc industriel ont maintenant été satisfaites.

Phase II (à partir de la date de la lettre à laquelle le présent PE est joint et jusqu'à la date de clôture)

1. MMA s'engage à fournir un service sur le chemin de fer vers la ville, à partir de la ville en traversant la ville et dans la ville conformément au présent PE et à la lettre à laquelle ce PE est joint.
2. MMA s'engage à ne pas transporter de pétrole brut à moins de quatre (4) kilomètres de la VLM.
3. MMA s'engage à ne pas transporter de marchandises dangereuses telles que ce terme est défini dans le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (DORS-2001-286 et ses modifications) vers la ville, à partir de la ville, en traversant la ville et dans la ville.
4. MMA s'engage à identifier tous les wagons DOT-111 (non dangereux) qui figurent dans son « Rapport sur les pipelines » et à déployer des meilleurs efforts raisonnables pour détourner ces wagons afin qu'ils ne traversent pas la ville, y compris en les détournant sur d'autres chemins de fer tels que le Maine Northern Railroad. Dans les rares cas où un tel wagon est transmis à MMA, lorsqu'aucun autre itinéraire pratique n'existe, un représentant de MMA avisera la VLM, discutera de la situation et MMA et la VLM chercheront une solution pratique pour faire traverser le wagon dans la ville.
5. MMA s'engage:
 - 5.1 maintenir une équipe composée d'au moins un ingénieur et d'un conducteur en tout temps à bord de chaque train qui traverse la ville, à condition que la VLM reconnaisse que les membres de l'équipe doivent débarquer du train de temps en temps, y compris aux passages à niveau et chez les clients, étant entendu qu'il y a lieu de maintenir au moins une personne à bord en tout temps, sauf lorsque le train est stationné conformément aux dispositions de la présente entente;
 - 5.2 exploiter les trains à une vitesse maximale de 10 miles à l'heure dans un rayon de quatre (4) kilomètres du centre de la ville;
 - 5.3 sous réserve de l'article 8, ci-après, ne pas stationner ses trains, sauf pour respecter les directives d'urgence et de sécurité, dans un rayon de quatre (4) kilomètres du centre de la ville (il est entendu que les locomotives peuvent être

stationnées dans un tel rayon à certains endroits déterminés par la ville, sous réserve que la VLM devra aviser par écrit MMA et CMQ d'une telle détermination et donner un préavis raisonnable avant la mise en œuvre d'une telle décision);

- 5.4 ne pas stationner un train en haut d'une pente dans les environs de la VLM (et plus particulièrement dans les municipalités de Nantes et de Frontenac), autrement que sur une voie d'évitement équipée de dérailleurs actifs, sous réserve que MMA puisse arrêter à Nantes ou à Frontenac pour transférer les activités et effectuer des opérations d'aiguillage, et ce, tant qu'aucun train n'est laissé sans surveillance.
6. MMA conservera une équipe d'entretien de la voie à Lac-Mégantic, qui continuera d'être responsable de l'entretien de la voie du chemin de fer entre la frontière américaine à l'est et jusqu'à Bury à l'ouest.
7. Le service aux clients de la VLM sera effectué par une équipe locale en poste dans la ville. Les wagons en provenance ou à destination de la VLM seront placés à Nantes ou à Frontenac sur une voie d'évitement équipée de dérailleurs actifs et les wagons déplacés soit à l'ouest en direction de Montréal soit à l'est vers les États-Unis, par train routier.
8. Les trains directs entre la province de Québec et les États-Unis transiteront par le centre-ville de la VLM sans s'arrêter, à 10 miles à l'heure ou moins, sauf si Transports Canada ou Douanes Canada l'exigent autrement.

Phase III

En plus de se conformer aux exigences fédérales en matière de réglementation et de sécurité, CMQ poursuivra son examen de la sécurité du chemin de fer avant et après la date de clôture. Dans le cadre de cet examen de sécurité, CMQ reverra l'infrastructure de la voie ferrée et l'exploitation du chemin de fer et les activités menées sur celui-ci, y compris l'infrastructure de la voie ferrée à l'intérieur et autour de la VLM, à la suite de quoi elle prendra des décisions internes concernant l'amélioration possible des infrastructures et du matériel, offrira une formation et une orientation au personnel et effectuera des essais sur le plan de l'exploitation.

Lorsque sa direction sera raisonnablement convaincue que le chemin de fer répond à ses propres normes et aux normes réglementaires du gouvernement fédéral, CMQ a l'intention d'amorcer le processus de régularisation de l'exploitation des trains sur le chemin de fer en général, en fonction de ses obligations réglementaires. En ce qui concerne le transport de marchandises vers la ville, à partir de la ville, en traversant la ville et dans la ville, CMQ s'engage à transporter d'abord des marchandises générales, puis les marchandises dangereuses, à l'exclusion du pétrole brut, et éventuellement du pétrole brut, à condition que CMQ exerce ses activités dans les paramètres suivants :

1. jusqu'au 31 décembre 2015, CMQ ne transportera pas de pétrole brut à moins de quatre (4) kilomètres de la ville, sous réserve d'une exigence réglementaire, judiciaire ou quasi-judiciaire précise imposée à CMQ.

2. CMQ s'engage:

- 2.1 maintenir un équipage composé d'au moins un ingénieur et un conducteur en tout temps à bord de chaque train qui traverse la VLM, sous réserve que les membres de l'équipage doivent débarquer du train de temps en temps, y compris aux passages à niveau et chez les clients, étant entendu qu'il y a lieu de maintenir au moins une personne à bord en tout temps, sauf lorsque le train est stationné conformément aux dispositions de la présente entente;
- 2.2 exploiter les trains à une vitesse maximale de 10 milles à l'heure dans un rayon de quatre (4) kilomètres du centre-ville;
- 2.3 ne pas stationner ses trains, sauf pour respecter les directives d'urgence et de sécurité, dans un rayon de quatre (4) kilomètres du centre de la VLM (il est entendu que les locomotives peuvent être stationnées à certains endroits déterminés par la ville, sous réserve que la VLM devra aviser par écrit CMQ d'une telle détermination et donner un préavis raisonnable avant la mise en œuvre d'une telle décision);
- 2.4 ne pas stationner un train en haut d'une pente dans les environs de la VLM (et plus particulièrement dans les municipalités de Nantes et de Frontenac), autrement que sur une voie d'évitement équipée de dérailleurs actifs, sous réserve que CMQ puisse s'arrêter à Nantes ou à Frontenac pour transférer les activités et effectuer des opérations d'aiguillage.

Les dispositions du présent paragraphe 2 continueront de s'appliquer à moins qu'elles ne soient modifiées par CMQ, moyennant avis écrit à la VLM; il est entendu que toute modification doit être conforme aux exigences réglementaires applicables et il est entendu qu'aucune modification ne peut être apportée avant le 31 décembre 2018.

3. CMQ s'engage à ne pas transporter de marchandises dangereuses tel que ce terme est défini dans le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (DORS-2001-286 et ses modifications) vers la ville, à partir de la ville, en traversant la ville et dans la ville, à moins que l'équipe de direction de CMQ ne soit satisfaite de l'état du chemin de fer lequel doit respecter les mêmes critères et standards que CMQ s'impose relativement à des lignes ou voies ferrées similaires qu'elle opère, y compris l'infrastructure de la voie ferrée et l'exploitation du chemin de fer et des activités menées sur celui-ci, y compris l'infrastructure de la voie ferrée à l'intérieur et autour de la ville. Après une telle vérification satisfaisante, CMQ fournira à la ville le jour même (mais au moins quatre (4) heures avant l'arrivée d'un train en ville) une liste de toutes les substances transportées à bord du train, incluant les marchandises dangereuses et l'information des intervenants d'urgence, qui sera envoyée par courriel aux adresses suivantes :

denis.lauzon@ville.lac-megantic.qc.ca
denis.godin@ville.lac-megantic.qc.ca
conrad.lebrun@ville.lac-megantic.qc.ca

La VLM reconnaît qu'en raison des restrictions de sécurité et de l'ordonnance numéro 32 délivrée par la ministre fédérale des Transports, Madame Lisa Raitt, ces renseignements peuvent uniquement être transmis aux représentants de la VLM susmentionnés, lesquels

sont dûment inscrits auprès de Transports Canada, de concert avec des mesures préventives à prendre au besoin par les premiers intervenants. Il est entendu que VLM peut, de temps en temps, désigner tout autre représentant; en pareil cas, elle en avise CMQ par écrit.

4. CMQ et la VLM s'entendront pour enlever et/ou déplacer le bâtiment de MMA situé au nord de la gare patrimoniale sur un site à être déterminé par les parties (si possible dans le parc industriel) ainsi que les équipements fixes ou mobiles stationnés sur le rail de service situé entre le bâtiment actuel de MMA et la rivière Chaudière, au plus tard le 31 décembre 2014.
5. La ville collaborera avec CMQ dans ses efforts afin de mettre en place (ou faire en sorte que les autorités appropriées mettent en place) les mesures assurant la circulation sécuritaire des trains dans la ville.
6. Il sera mis terme à la Phase III si les Parties concluent une nouvelle entente écrite, définitive et contraignante (par opposition à une lettre d'intention ou autre document similaire) concernant l'utilisation et l'exploitation d'une Voie de contournement destinée à assurer le maintien d'un lien ferroviaire « est-ouest » et une desserte ferroviaire des terrains du PI, tout en évitant le centre-ville de Lac Mégantic.

VLM et CMQ conviennent dès à présent qu'il y aura alors lieu, dans le cadre de cette nouvelle entente, de négocier de bonne foi des modalités et conditions relativement à l'utilisation et l'exploitation des voies ferrées.

