



Synthèse du Mémoire portant sur les risques environnementaux et industriels du futur tracé de la Voie de contournement proposé par la Ville de Lac-Mégantic

Présenté aux audiences du BAPE
Lac-Mégantic, 16 juillet 2019

La Coalition des citoyens OESF est favorable à la construction rapide d'une voie de contournement ferroviaire contournant la Ville de Lac-Mégantic

Toutefois, le tracé retenu pose actuellement:

- Un problème d'acceptabilité sociale**
- Et des risques de sécurité publique.**

La Coalition des citoyens déplore

Cette absence d'acceptabilité sociale qui est due au manque d'information, de consultation et de concertation des populations visées par le tracé retenu.

Les problèmes de sécurité eux relèvent

- 1- Du maintien des opérations de triage et de stationnement en haut des pentes (Nantes et Vachon)
- 2- De la conception du tracé (pentes et courbes)
- 3- De la vitesse de passage des convois
- 4- De l'absence d'étude de risques et de plans de mesures d'urgence appropriés.

Concertation du Milieu

Les démarches de la Coalition et des propriétaires impactés de Frontenac ont finalement convaincu les élus locaux et régionaux à la fin 2018:

De préparer et présenter au ministre des Transports Marc Garneau, un projet de relocalisation des aires de triages et de stationnements dans le Parc industriel de Lac-Mégantic. (Malheureusement absent de l'Étude)

Problématique du triage sur la pente de Nantes



Triage sur la pente de Vachon



Triage sur la pente de Vachon



Augmentation des dérives et accidents ferroviaires au Canada

Notre constat:

Depuis la Tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic de 2013

Le Bureau de la sécurité des Transports enregistre une augmentation du nombre de trains partis à la dérive et du nombre d'accidents ferroviaires au Canada

Constat

En 2018,

Le BST rapportait une augmentation de 10 % des dérives de train depuis les 5 dernières années.

Constat

- Pour l'année 2017, le BST a reçu 1,090 signalements d'accidents ferroviaires au Canada.
- Selon le BST, c'est une augmentation de 21 % par rapport à 2016.

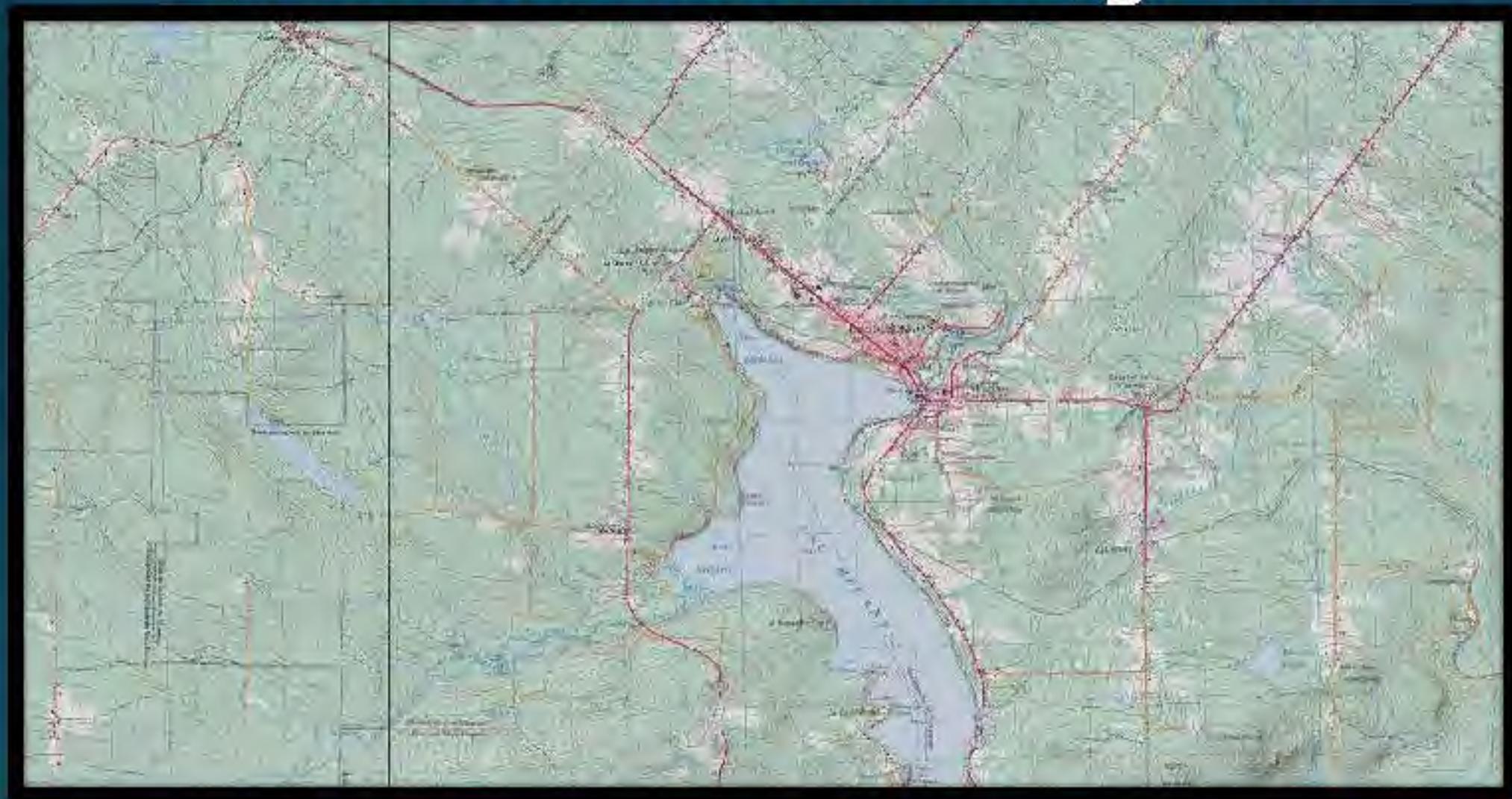
Constat

- **Pour 2018, 1,170 accidents ferroviaires ont été rapportés par BST au Canada.**
- **Une hausse de 7 % par rapport à 2017 (1090 accidents).**
- **Une Augmentation de 28 % en 2 ans.**
- **Une augmentation de 13 % par rapport à la moyenne quinquennale. (1,035 accidents par année)**

Constat

- **En 2018, 125 accidents ferroviaires étaient associés au transport des marchandises dangereuses.**
- **Entre 2016 et 2018 le BST a enregistré une augmentation de 25% d'accidents ferroviaires associés au transport des marchandises dangereuses.**

Une Topographie à risque pour la Ville et le Parc industriel de Lac-Mégantic



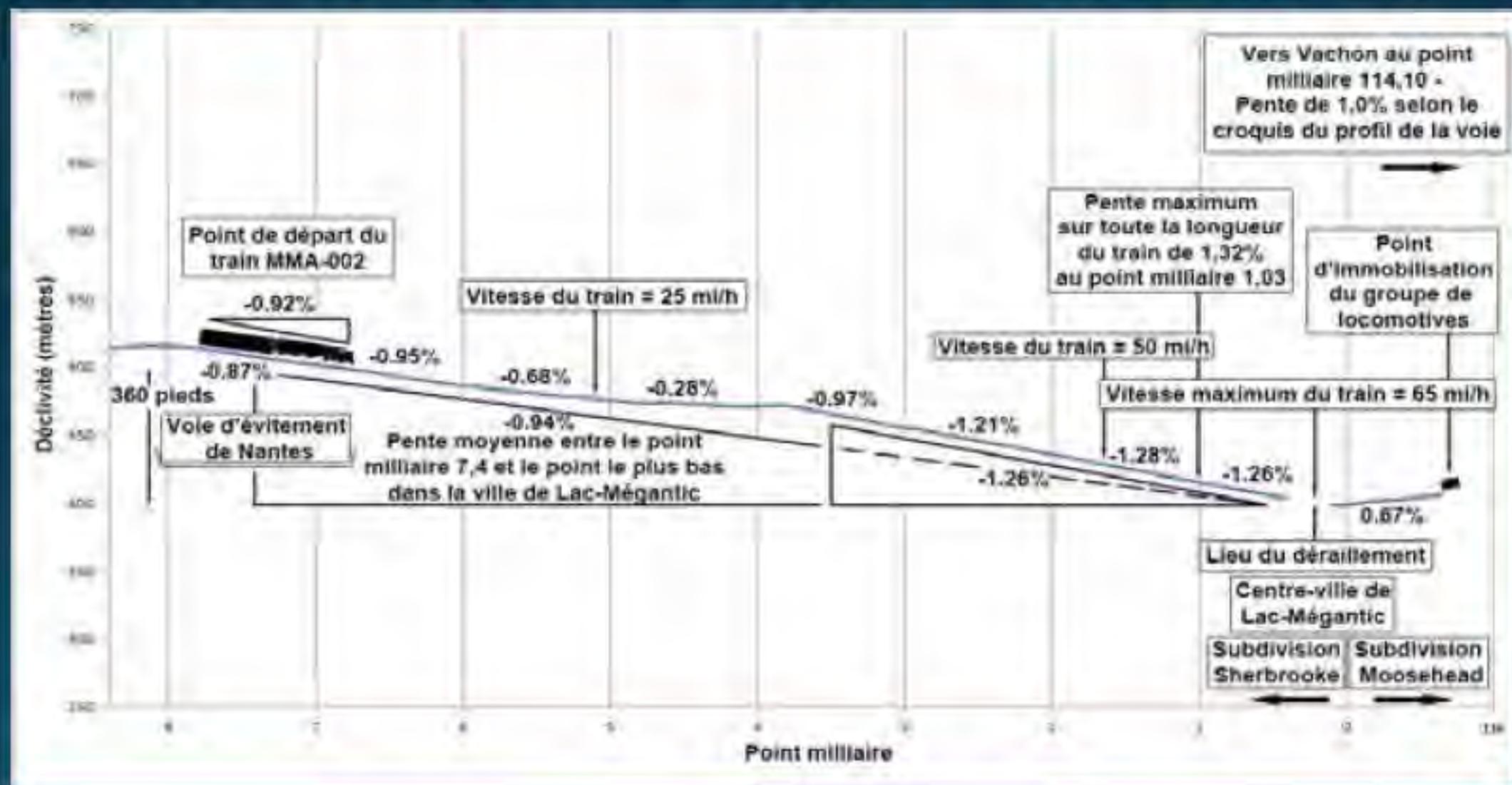
Une Topographie à risque

- Selon la firme Stantec à la page 54 l'Étude de faisabilité, Phase 1 B .
- "La municipalité de Lac-Mégantic et son parc industriel se situent tout au fond d'un creuset à 397 mètres d'altitude comparativement à Nantes à 460 mètres d'élévation et à Frontenac à 447 mètres". (Accentuation des pentes)

Constat

- Selon l'Étude d'impact environnemental (Firme AËCOM) page 445, l'annexe C
- **Le tracé retenu de Nantes vers Lac-Mégantic présente une pente moyenne calculée à 0,87% selon AECOM.**
- **Celui de la voie ferrée actuelle est à 0,94 % selon le BST de Nantes vers Lac-Mégantic (écart de (0.07%))**
- (Rapport R13D0054 du Bureau de la sécurité des Transports à la page 5).

Figure 2. Pente et déclivité de la voie actuelle entre Nantes et Mégantic (Rapport R13D0054) P.5



- Dans le document " Étude environnementale 1B.5" de la firme AECOM, au 2e paragraphe page 1.20,
- On écrit:
- *"Or pour une voie ferrée, les pentes de 1% constituent des pentes raides"*
- *(Le Tracé retenu est à 0,87%)*
- Référence: Étude environnementale 1B.5" de la firme AECOM, p1.20

La Coalition est surprise?

- En référence Tableau 2-2 de l'Étude d'impact environnemental, Plans et profils des variantes 2-b et 2-c à la page 517,
- Le tableau 2-2 à la page 517 démontre que si le tracé de voie de contournement passait au nord de la route 161 plutôt qu'au sud, l'inclinaison de la pente vers Lac-Mégantic serait moindre.

Constat (Tracé 2-2c)

- **Le tracé 2-2c au nord de la route 161 présente une pente moyenne diminuée à 0,83% avec une pente maximum de 1,02%. (variante demandée par Nantes)**
- **En comparaison, le tracé retenu au sud de la 161 présente une pente moyenne légèrement plus inclinée à 0,87%, avec une pente maximale à 1.15%.**

Subdivision Moosehead, le tracé retenu et la Pente de Vachon

- Selon l'Étude d'impact environnemental (Firme AËCOM) page 443 de l'annexe C.
- Le tracé retenu au sud-est présente une pente un peu plus prononcée que celle de la voie ferrée actuelle évaluée à 1.00% selon le BST (P.5-6. R13D0054)
- D'après AECOM, le tracé retenu présente une pente moyenne d'environ 1.08%, soit légèrement supérieure à celle de la voie ferrée actuelle.

Constat sur les pentes

Avec la construction du tracé retenu, les pentes menant vers Lac-Mégantic tant à l'ouest qu'au sud-est ne peuvent être éliminées complètement par les ingénieurs.

Ces pentes demeureront toujours à risques, si l'on poursuit le triage et le stationnement à Nantes et à Vachon.

Le dynamitage d'un profond couloir inquiètent des résidents:

- Le creusage et le dynamitage d'un long couloir de 10 à 25 mètres de profondeur dans le roc sur le versant sud-est de la Route 204 inquiètent les résidents impactés de Lac-Mégantic et de Frontenac**
- Leurs inquiétudes concernent des impacts potentiels sur la qualité de l'eau potable et de la protection de l'environnement.**

Des travaux de dynamitage et un profond couloir qui inquiètent

- **La Coalition recommande que les citoyens inquiets par les risques de dynamitage et de creusage au sud-est de la route 204 obtiennent des réponses moins évasives, que celles reçues à ce jour des experts des firmes d'ingénieurs engagées.**

La construction d'une voie de desserte sur le tracé retenu à Vachon

- **La construction d'une nouvelle voie de desserte à Vachon accentue les risques de dérives de train vers la Rivière Chaudière et vers le Parc industriel de Lac-Mégantic.**
- **Sur la moitié de l'infrastructure projetée, le dénivelé de la pente est calculé à 1,05 % par AECOM.**

Bénéfices

- **La relocalisation de la voie de desserte prévue à Vachon vers le Parc industriel de Lac-Mégantic aurait l'avantage.**
- **D'améliorer la sécurité ferroviaire (Riv. Chaudière et le Parc industriel)**
- **De diminuer l'empreinte environnementale sur les milieux humides à Vachon.**

Constat

Plus de courbes sur le tracé retenu que sur l'actuelle voie ferrée jugée dangereuse

- Selon notre constat, le nouveau tracé retenu de voie ferrée traversant Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac passerait de 8 à 12 courbes.**

Constat

Plus de courbes sur le tracé retenu

- **La présence de trois courbes à 5 degrés sur le tracé en pente (1.05% à 1.15%) près de la Route 204 et de l'usine Tafisa inquiète la Coalition.**
- **Ces courbes à 5 degrés accentuent les risques de déraillements en raison des forces centrifuges exercées sur le matériel roulant. (Déraillement 4.25 degrés)**
- **Référence, Analyse de simulation dynamique, Rapport d'enquête ferroviaire R13D0054, du BST, Tragédie de Lac-Mégantic aux pages 37-38.**

Analyse des risques des matières dangereuses transportées par la CMQR.

Le tableau 1.8 p.1-33

Le Tableau sur les conséquences d'un accident impliquant du GPL, de l'acide sulfurique et du Chlorate de sodium nous semble incomplet.

Il ne fait mention que de trois des sept matières dangereuses transportées sur les rails depuis 2014 par la CMQR.

Analyse des risques des matières dangereuses transportées par la Central Maine and Québec Railway.

Pourtant depuis 2014, la Ville de Lac-Mégantic est informée pour chaque train des produits et matières dangereuses transportés par la CMQR.

Alors pourquoi les firmes d'ingénieurs (AECOM et STANTEC) engagées par la Ville de Lac-Mégantic n'inscrivent pas ces informations importantes dans leur étude d'Analyse de risques technologiques.

Photos de citernes et liste des classes de matières dangereuses transportées par la CMQR

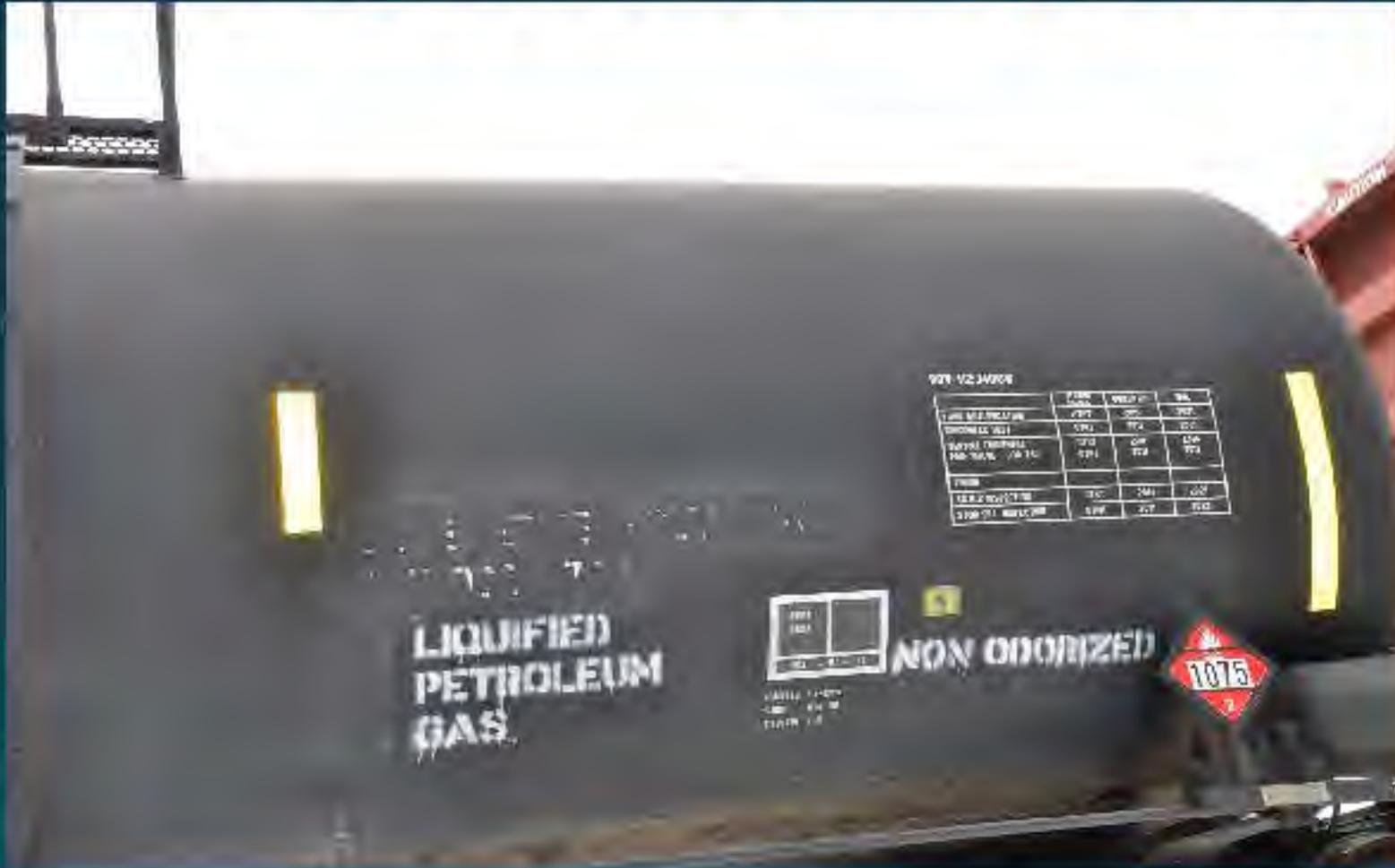


Photo-9 (Classe 1075), Gaz propane ou Gaz liquide, très fréquent moyenne de 10 citernes par convoi

Photos de citernes et liste des classes de matières dangereuses transportées par la CMQR



Photo-11 (Classe 1495, du Chlorate de sodium très toxique, très fréquent de 4 citernes par convoi)

Photos de citernes et liste des classes de matières dangereuses transportées par la CMQR



Photo-13 (Classe 1830, Acide sulfurique très toxique, très fréquent moyenne de 4 citernes par convoi)

Photos de citernes et liste des classes de matières dangereuses transportées par la CMQR



Photo-14 (Classe 1247, Methacrylate de Methyl, monomère stabilisé, fréquent, 2 citernes par convoi)

Photos de citernes et liste des classes de matières dangereuses transportées par la CMQR



Photo-15 (Classe 3475, Essence automobile avec 10% d'éthanol, fréquent, moyenne 2 citernes par convoi)

Photos de citernes et liste des classes de matières dangereuses transportées par la CMQR



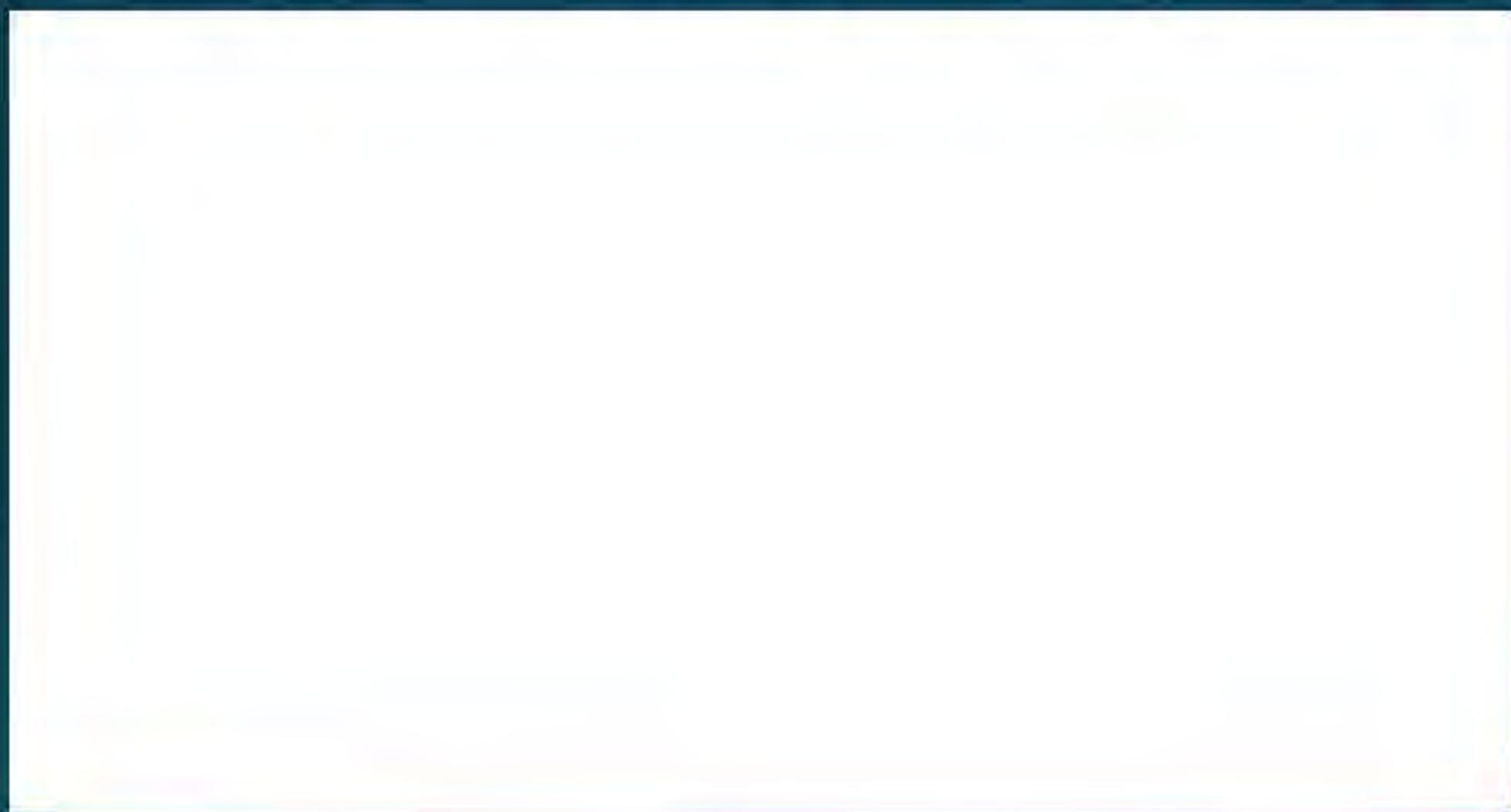
Photo-16 (Classe 1824, Hydroxide de sodium assez fréquent moyenne de 2 citernes par convoi)

Photos de citernes et liste des classes de matières dangereuses transportées par la CMQR



Photo-17 (Classe 2348, Butyl acrylates, stabilized peu fréquent)

Vidéo d'un convoi de la CMQR 24 juin 2019



Chapitre 5 Risques technologiques

- **La Coalition des citoyens questionne la validité du chapitre 5 qui traite d'une analyse de risques technologiques sur le tracé.**
- **Les matières dangereuses analysées ne sont pas les mêmes que celles transportées par la CMQR depuis 2014.**

Risques technologiques (Effet domino)

- Aucune analyse d'effet domino lié à l'interaction de plusieurs matières dangereuses mises en contact lors d'un déraillement avec déversements de plusieurs citernes contenant les différents produits transportés par la CMQR.**

Risques technologiques (Dérive)

- **Aucune mention du risque possible de dérive de train sur le tracé retenu, malgré que la CMQR prévoit y poursuivre ses opérations en haut des pentes de Nantes et de Vachon.**

Risques technologiques

Recommandation

- **La Coalition recommande qu'une analyse de la simulation dynamique et des forces de déraillement (BST) soit effectuée en raison des opérations sur les pentes et du nombre accru de courbes prononcées sur le tracé retenu.**
- **La Vitesse du train est inconnue en cas de dérive**

Risques technologiques (Résidus forestiers)

- **L'étude de risques technologiques ne fait aucune mention du danger que présentent les accumulations des résidus forestiers (Brin de scie et copeaux) inflammables entreposés à l'extérieur de l'usine Tafisa. Même chose du côté nord-ouest, où on note la présence de la cour à bois du Moulin à scie Lambert**

Risques technologiques (Résidus forestiers)



Photo-18 (Tracé proposé de voie de contournement situé à environ 150 mètres de l'Usine Tafisa, présence des accumulations de résidus forestiers hautement inflammables à l'extérieur de l'usine) (Brin de scie et copeaux)

Plans de mesures d'urgence Recommandation

- Les municipalités de Lac-Mégantic, de Frontenac et la MRC du Granit doivent inscrire les risques ou des aléas possibles reliés à une catastrophe ferroviaire dans leurs plans de mesures d'urgence et dans leurs Schémas couverture de risques incendie.**

Plans de mesures d'urgence Recommandation

- La Coalition recommande à la CMQR et aux municipalités de Nantes, Lac-Mégantic, Frontenac et à la MRC du Granit de partager entre elles, les informations sur les études de risques reliées au transport des matières dangereuses sur les rails de la région.**
- De se concerter davantage au niveau de l'élaboration des plans de mesures d'urgence et des Schémas de couverture de risques incendies.**

En terminant

- La Coalition considère que le projet de voie de contournement ferroviaire est toujours indispensable et essentiel à la sécurité et au rétablissement des populations de Lac-Mégantic et sa région immédiate.**
- Il recommande donc à l'initiateur de bonifier le tracé retenu, afin d'améliorer sa sécurité et son acceptabilité sociale.**

Conclusion

- **Le projet de Voie de contournement doit cesser de diviser la population.**
- **Les autorités gouvernementales doivent faire preuve d'une plus grande ouverture envers les demandes du milieu.**
- **Cette voie de contournement doit devenir un projet de guérison sociale et non de division sociale.**