

Le 14 août 2019

349

DQ18.1

Annie Cartier
 Coordonnatrice du secrétariat de la commission
 Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
 Édifice Lomer-Gouin
 575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
 Québec (Québec) G1R 6A6

Projet de réalisation d'une voie
 ferroviaire contournant le centre-ville de
 Lac-Mégantic

6211-14-011

Objet : Réponse à la série de questions DQ18 demandées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Bonjour Madame Cartier,

Voici la réponse à la question demandée par la Commission dans votre lettre du 9 août dernier.

Question 1 :

D'un point de vue strictement orienté sur la sécurité, quelle est la variante de tracé pour la voie de contournement assurant un maximum de protection pour un maximum de personnes (résidents des trois municipalités touchées par le projet, usagers de la route, travailleurs du parc industriel, etc.) entre la variante 2 et la variante 2C ?

Réponse 1 :

	2	2C
Résidences	Bien que plus de détails seront fournis par la Ville de Lac-Mégantic dans le cadre de la question DQ20, il est pertinent d'ajouter que dans le secteur de la jonction avec le 10e rang, la variante 2C passe à proximité (< 30 m) de deux propriétés dont une qui se trouve à une distance inférieure à 15 m tandis que selon la variante 2, il n'y a aucun bâtiment situé à l'intérieur de cette distance. À noter également que les enjeux de proximité aux alentours de la rue Pie XI demeurent, puisque les deux variantes passent pratiquement au même endroit.	
Usagers de la route	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 5 passages à niveau sont actuellement prévus (sur tout le tracé) ➤ Chacun des passages à niveau prévus sur la nouvelle voie seront protégés par des barrières et muni d'un système d'avertissement sonore et lumineux. ➤ Signalisation routière obligatoire pour annoncer le passage à niveau 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Trois passages à niveau sur les 5 prévus au tracé 2 ne sont plus nécessaires en raison des trois étagements routiers au 10^e rang, sur la 161 et sur Pie-XI. ➤ L'étagement sur Pie XI nécessitera un changement des accès aux propriétés. ➤ La construction des 3 étagements routiers va forcer le réaménagement des accès routiers. ➤ Cependant, les débits de circulation routière enregistrés à l'endroit des trois passages à niveau justifient difficilement la

<p>Accessibilité des services d'urgence</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'analyse de la Direction du transport ferroviaire du Ministère des Transports du Québec conclue qu'il est improbable qu'un train occupe simultanément un nombre suffisant de passages à niveau du tracé retenu qui résulterait à un enclavement. ➤ Advenant l'obstruction d'un ou deux de ces passages à niveau, d'autres accès permettraient d'assurer une prestation adéquate des services d'urgence et assureraient le maintien de l'accessibilité des services d'urgence au niveau actuel. Par ailleurs, la variante 2 élimine complètement la possibilité, qui existe actuellement, d'une immobilisation d'un train obstruant l'ensemble du carrefour giratoire, à l'intersection de la rue Laval, de la route 161 et du chemin Marsboro. 	<p>construction de trois étagements routiers.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Tout comme le tracé retenu, la construction d'étagement routier permettrait d'améliorer l'accessibilité des services d'urgences.
<p>Parc industriel</p>	<p>Les tracés 2 et 2C utilisent la même route pour atteindre le parc industriel. Donc il n'y a aucune différence sur le plan de la sécurité entre les deux variantes pour le parc industriel.</p>	
<p>Environnement</p>	<p>Le tracé retenu ne dévie aucun cours d'eau.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ce tracé oblige de dévier des cours d'eau en raison de la portion encavé plus grande afin de permettre le passage des trains transportant des wagons qui empilent deux containers. ➤ La portion encavée du tracé 2C est plus longue de 644 mètres de 10 mètres de profondeur. Cela nécessite l'acquisition d'une surface de terrain plus importante que le tracé retenu en raison des paliers prévus sur les parois. ➤ La disposition du surplus des matières extraites lors du déblai représentent aussi un défi.

La variante 2C représente un coût supplémentaire de 38 millions de dollars comparativement au tracé retenu. Considérant le type de passage à niveau proposé avec avertissement sonore et barrière, le tracé retenu est considéré comme sécuritaire. Les coûts supplémentaires, la proximité des bâtiments existants, ainsi que les questions environnementales ont fait que les deux paliers de gouvernement ont choisi de ne pas retenir la variante 2C.

Sincères salutations,



Mohamed Nouhi pour
Luc-Alexandre Chayer
Directeur, Programmes d'infrastructures de transport
Québec et Territoires du nord
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
luc-alexandre.chayer@tc.gc.ca