

**Réponses aux
questions et
commentaires du
MELCC – 2^e série
(QC-2-1, 2-2, 2-3 et 2-19)**

Réalisation d'une voie
ferroviaire contournant le
centre-ville de la ville de Lac-
Mégantic sur le territoire des
municipalités de Nantes, Lac-
Mégantic et Frontenac



Préparé par :
Pierre-Philippe Faber, ing.

Approuvé par :
Jean Hardy, ing., MBA, PMP

23 avril 2019

Registre d'approbation

Le présent document, intitulé Réponses aux questions et commentaires du MELCC – 2e série (QC-2-1, 2-2, 2-3 et 2-19), a été préparé par *Stantec Experts-conseils Itée* (« Stantec ») pour le compte de *la ville de Lac-Mégantic*. Toute utilisation de ce document par une tierce partie est strictement défendue. Le contenu de ce document illustre le jugement professionnel de Stantec à la lumière de la portée, de l'échéancier et d'autres facteurs limitatifs énoncés dans le document ainsi que dans le contrat entre Stantec et le Client. Les opinions exprimées dans ce document sont fondées sur les conditions et les renseignements qui existaient au moment de sa préparation et ne sauraient tenir compte des changements subséquents. Dans la préparation de ce document, Stantec n'a pas vérifié les renseignements fournis par d'autres. Toute utilisation de ce document par un tiers engage la responsabilité de ce dernier. Ce tiers reconnaît que Stantec ne pourra être tenue responsable des coûts ou des dommages, peu importe leur nature, le cas échéant, engagés ou subis par ce tiers ou par tout autre tiers en raison des décisions ou des mesures prises en fonction de ce document.



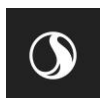
RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MELCC – 2E SÉRIE (QC-2-1, 2-2, 2-3 ET 2-19)

Table des matières

Introduction.....	1
Réponses aux questions relatives à la recevabilité (2 ^e série).....	2
4.2.1 PHASE DE CONSTRUCTION.....	2
QC-2-1	2
QC-2-2	2
4.2.2 PHASE D'EXPLOITATION	3
QC-2-3	3
4.6.11 IMPACTS CUMULATIFS DU PROJET	4
QC-2-19	4

ANNEXE

Cartes de travail (QC-2-3)



RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MELCC – 2E SÉRIE (QC-2-1, 2-2, 2-3 ET 2-19)

23 avril 2019

Introduction

Le présent document comprend les réponses à la deuxième série de questions et de commentaires adressés à la Ville de Lac-Mégantic dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) pour le projet de Réalisation d'une voie ferroviaire de contournement du centre-ville de la ville de Lac-Mégantic.

Ces questions et commentaires découlent de l'analyse des réponses fournies à la première série de questions ayant été soumises le 21 septembre 2018 par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) ainsi que de certains autres ministères et organismes.

Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive de la ministre et du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (chapitre Q-2, r. 23.1), ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Les réponses ont été rédigées par Stantec, en collaboration avec l'initiateur du projet et d'autres partenaires.

Les informations comprises dans ce document sont fournies au MELCC afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact en environnement.



23 avril 2019

Réponses aux questions relatives à la recevabilité (2^e série)

4.2.1 Phase de construction

QC-2-1

La justification du projet s'appuie sur l'objectif d'arrêter la circulation des trams sur la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic. La réponse que l'initiateur a fournie à la QC-53 est conditionnelle. L'absence d'engagement ferme à cette question affaiblit de façon importante la justification du projet. Quel engagement l'initiateur peut-il fournir afin de garantir que les trains ne circuleront plus sur la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic si la voie de contournement est construite?

Réponse

L'initiateur confirme que le démantèlement de la voie ferroviaire existante, traversant le centre-ville de Lac-Mégantic, sera réalisé suite à la mise en service de la nouvelle voie ferroviaire de contournement. Le démantèlement des voies existantes fait partie intégrante du projet et a été confirmé par Transports Canada.

QC-2-2

L'initiateur n'offre aucun élément sur la gestion des sols contaminés dans sa réponse à la QC-55. Doit-on comprendre que la gestion des sols contaminés de la voie ferrée actuelle appartiendra à la Ville de Lac-Mégantic une fois les matériaux de la voie ferrée retirés? L'initiateur nous informe-t-il que le projet ne comporte aucune gestion des sols probablement contaminés de l'assise ferroviaire qui sera démantelée?

Réponse

Le démantèlement de la voie ferrée existante fait partie intégrante du projet et sera réalisé après la mise en service de la nouvelle voie ferroviaire de contournement. Par la suite, une fois le démantèlement complété et les matériaux récupérés ou disposés conformément aux règlements en vigueur, une caractérisation environnementale sera réalisée afin d'établir si des contaminants sont présents ainsi que leurs niveaux de contamination le cas échéant. Le corridor sera cédé à une ou des entités locales (possiblement les municipalités) afin de le mettre en valeur. Si requis, des travaux de décontamination pourraient être réalisés en fonction de l'utilisation des terrains retenue.



RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MELCC – 2E SÉRIE (QC-2-1, 2-2, 2-3 ET 2-19)

23 avril 2019

4.2.2 Phase d'exploitation

QC-2-3

Dans sa réponse à la QC-56, l'initiateur fait référence à un document (Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaire¹ — section 3.3), qui « recommande une distance minimale de 30 m entre la limite d'une nouvelle emprise ferroviaire et la façade des bâtiments existants pour limiter les effets des vibrations ». Nous n'en avons pas la même lecture. Selon notre compréhension, cette section porte plutôt sur les marges de recul pour tout nouvel aménagement résidentiel à proximité d'une voie ferrée existante, nouvelle construction qui pourrait alors être construite en fonction des vibrations. La section 3.5 et l'annexe C du même document mentionnent plutôt que les vibrations doivent être évaluées et peuvent avoir un impact jusqu'à 50, voire 75 m. Nous considérons donc que l'initiateur n'a pas répondu à la question initiale. Encore une fois, le transport ferroviaire génère des ondes qui peuvent mettre en vibration le sol et donner naissance à des ondes (vibrations) solidiennes. Ces vibrations sont de nature à causer et à augmenter la nuisance (INSPQ²-page 22 et annexe E). Est-ce qu'il pourrait y avoir un impact des vibrations sur les résidents des bâtiments situés entre 30 et 75 m de la voie ferrée? Si oui, quelles sont les mesures de mitigation proposées?

[1] https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/2013_05_27_Guidelines_NewDevelopment_F.pdf

[2] https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2048_politique_lutte_bruit_enviromental.pdf

Réponse

Sur les cartes mises en annexe, nous avons identifié les résidences qui se retrouveraient à 75 mètres et moins de la nouvelle emprise ferroviaire de la voie de contournement proposée. Ces cartes illustrent les seuls endroits où cette situation interviendrait, soit :

- Carte A3 : le nouveau tracé s'éloigne progressivement des résidences qui étaient affectées par le tracé existant (impact positif).
- Carte A7 : le bâtiment de l'érablière au 10^e Rang n'est pas touché (pas d'impact)
- Carte A10 : les résidences au nord et au sud de la voie ferrée sont dans cette zone (2 résidences possiblement impactées)
- Carte A17 : la résidence sera acquise (pas d'impact)
- Carte A21 : seuls des bâtiments de ferme sont dans cette zone, la résidence est à l'extérieur de celle-ci (pas d'impact)



RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MELCC – 2E SÉRIE (QC-2-1, 2-2, 2-3 ET 2-19)

23 avril 2019

Donc en résumé, seules 2 résidences à la rue Pie-XI seraient dans cette zone de 75 mètres. Lors de la préparation des plans et devis, l'initiateur s'engage à faire appel à un consultant spécialisé en vibrations pour déterminer si des mesures d'atténuation des vibrations sont nécessaires compte tenu de la situation particulière de la voie ferrée à cet endroit (topographie, sols en place, profondeur du roc, etc.). Rappelons qu'à cet endroit, des buttes antibruit sont déjà prévues de part et d'autre de la voie ferrée existante.

4.6.11 Impacts cumulatifs du projet

QC-2-19

Veuillez vous engager à déposer le résumé de l'étude d'impact au plus tard le 6 mai 2019.

Réponse

L'initiateur s'engage à déposer le résumé de l'étude d'impact en environnement ayant été mise à jour au mois de juin 2018 au plus tard le 6 mai 2019.



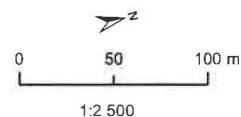
23 avril 2019

CARTES DE TRAVAIL (QC-2-3)





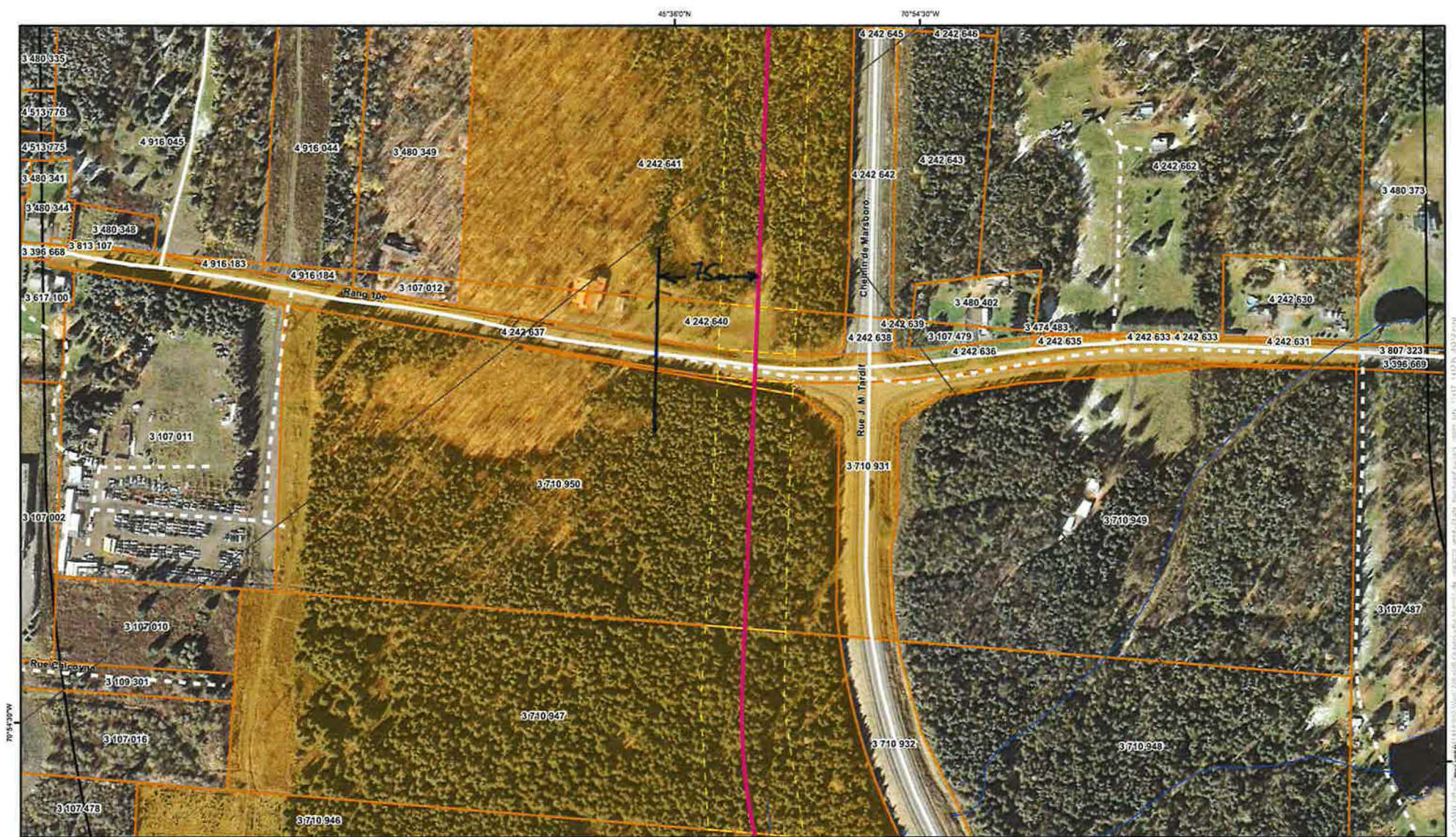
- Infrastructures routières**
- Routes (nationale, régionale, etc.)
 - Chemin
 - Pont
 - Voie de communication abandonnée
 - Voie ferrée
- Autres**
- Variante 2 retenue
 - Lots touchés par la variante 2
 - Limite du lot
 - Emprise
 - Cours d'eau
 - Zone d'étude



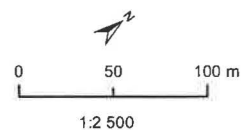
Sources :
 Images : Image PLEAIDES acquise le 15 octobre 2015.
 Résolution spatiale : 50 cm
 © CNES 2015, Distribution Astrium Services / Spot Image Corporation, USA, All Rights Reserved.
 Thématique : MRC Granit, AECOM

Carte de travail

Feuillet A3



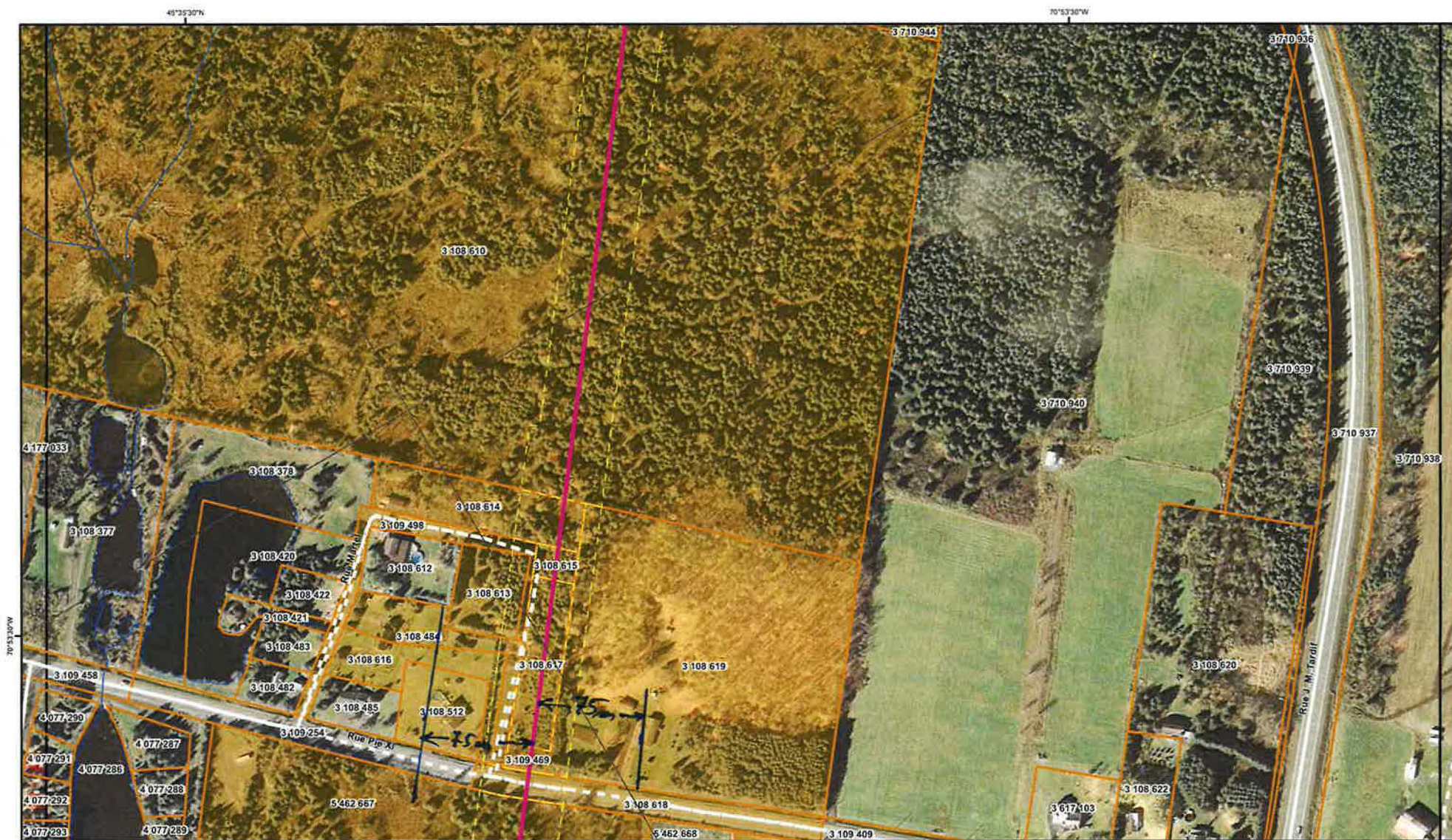
- Infrastructures routières**
- Variante 2 retenue
 - Lots touchés par la variante 2
 - Limite du lot
 - Emprise
 - Cours d'eau
 - Zone d'étude
 - Routes (nationale, régionale, etc.)
 - Chemin
 - Pont
 - Voie de communication abandonnée
 - Voie ferrée



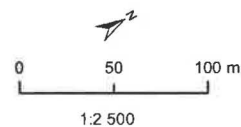
Sources :
 Images : Image PLEAIDES acquise le 15 octobre 2015,
 Résolution spatiale : 50 cm
 © CNES 2015, Distribution Astrium Services / Spot Image
 Corporation, USA, All Rights Reserved.
 Thématique : MRC Granit, AECOM

Carte de travail

Feuillet A7



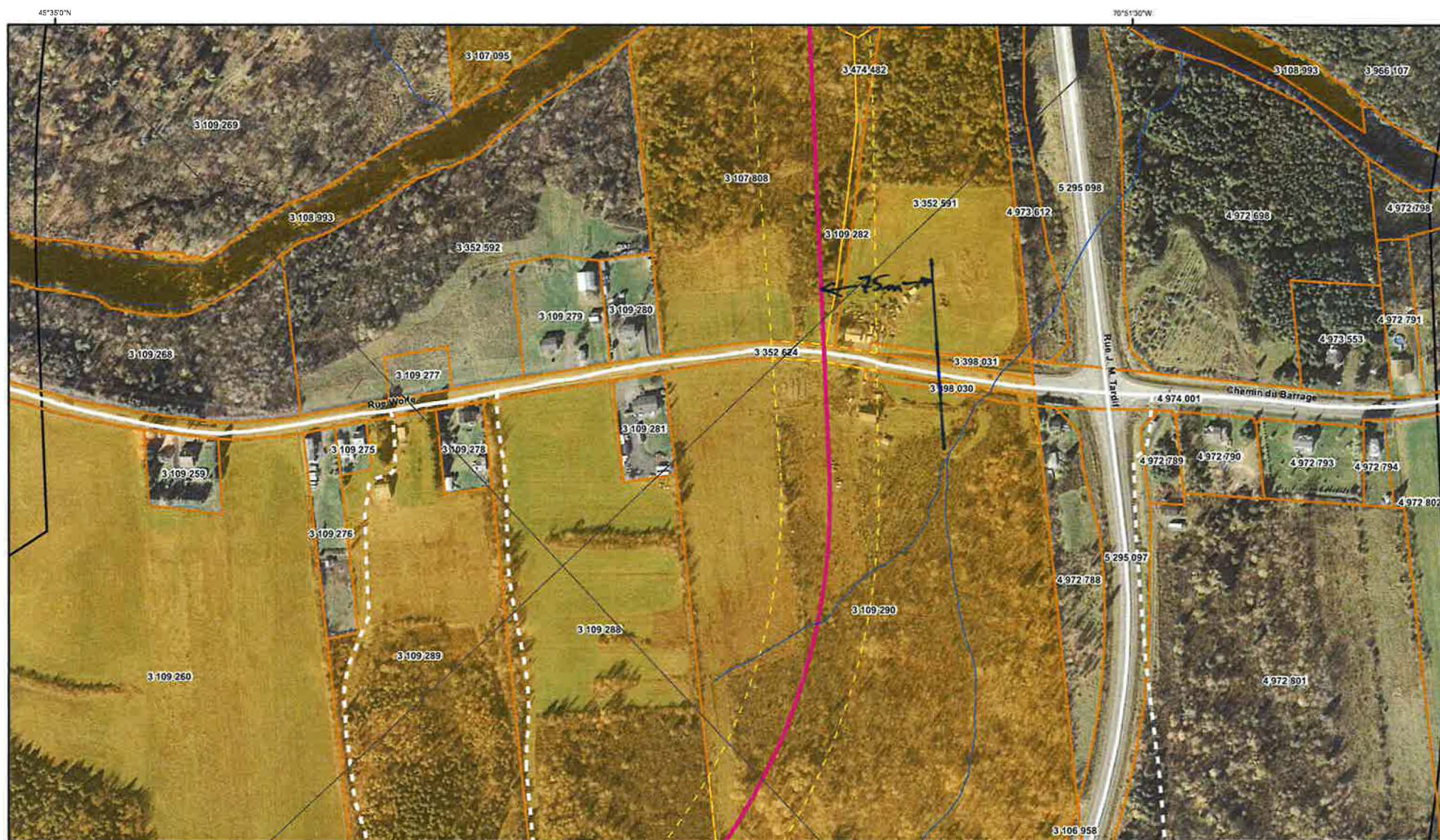
- | | |
|---|---|
| — Variante 2 retenue | Infrastructures routières |
| Lots touchés par la variante 2 | — Routes (nationale, régionale, etc.) |
| Limite du lot | — Chemin |
| Emprise | — Pont |
| — Cours d'eau | — Voie de communication abandonnée |
| Zone d'étude | — Voie fermée |



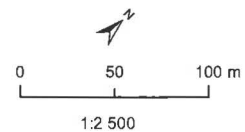
Sources :
 Images : Image PLEAIDES acquise le 15 octobre 2015.
 Résolution spatiale : 50 cm
 © CNES 2015, Distribution Astrium Services / Spot Image Corporation, USA, All Rights Reserved.
 Thématique : MRC Granit, AECOM

Carte de travail

Feuillet A10

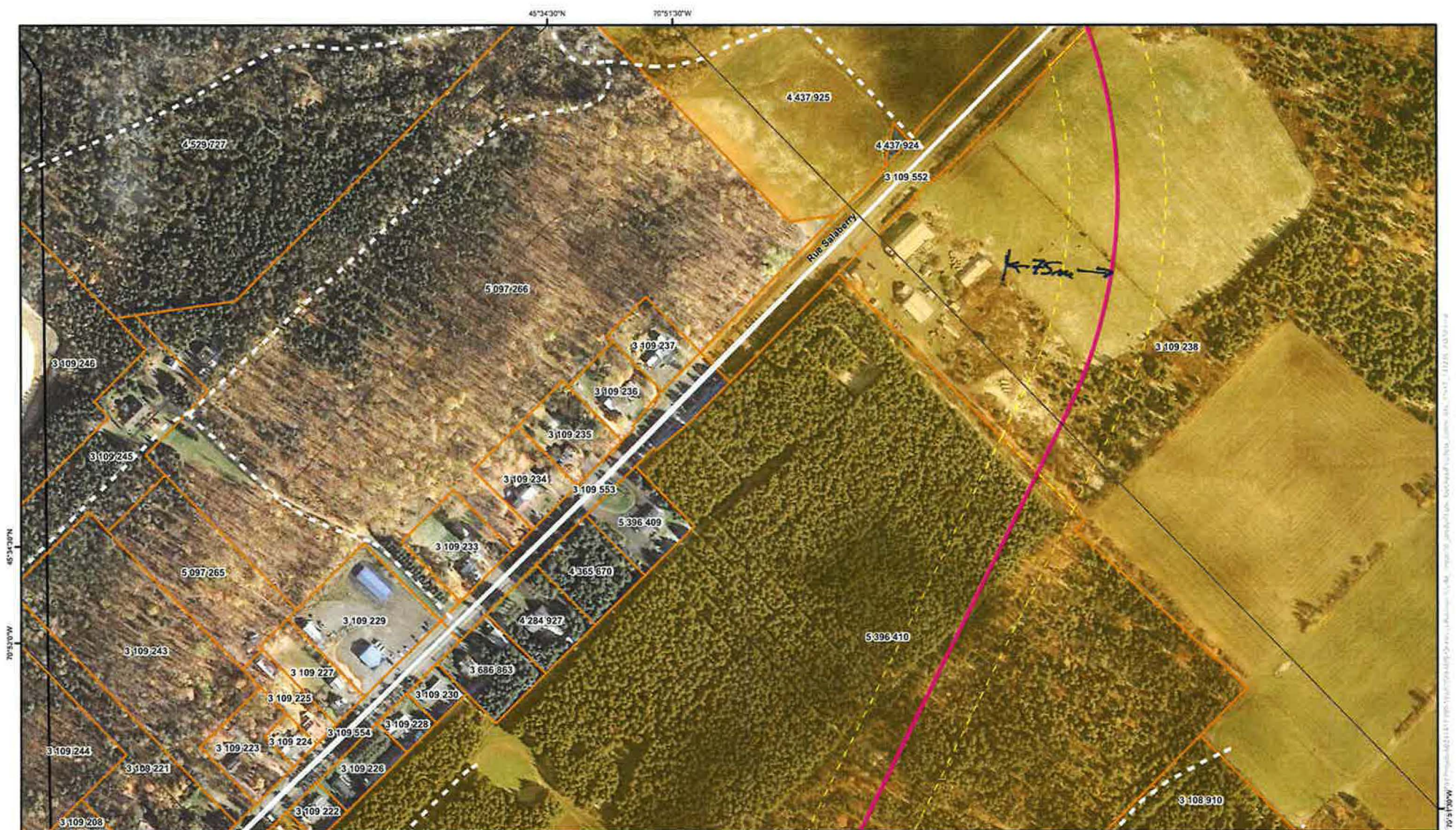


- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Variante 2 retenue Lois touchés par la variante 2 Limite du lot Emprise Cours d'eau Zone d'étude | Infrastructures routières <ul style="list-style-type: none"> Routes (nationale, régionale, etc.) Chemin Pont Voie de communication abandonnée Voie ferrée |
|---|---|

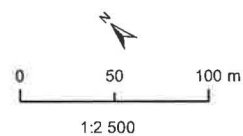


Sources :
 Images : Image PLEAIDES acquise le 15 octobre 2015.
 Résolution spatiale : 50 cm
 © CNES 2015, Distribution Astrium Services / Spot Image Corporation, USA, All Rights Reserved.
 Thématique : MRC Granit, AECOM

Carte de travail
 Feuille A17



- | | |
|---|--|
| — Variante 2 retenue | Infrastructures routières |
| Lots touchés par la variante 2 | Routes (nationale, régionale, etc.) |
| Limite du lot | Chemin |
| Emprise | Pont |
| — Cours d'eau | Vieille voie de communication abandonnée |
| — Zone d'étude | Voie ferrée |



Sources :
 Images : Image PLEIADES acquise le 15 octobre 2015.
 Résolution spatiale : 50 cm
 © CNES 2015, Distribution Astrium Services / Spot Image Corporation, USA, All Rights Reserved.
 Thématique : MRC Granit, AECOM

Carte de travail

Feuillet A21