

À	M. Conrad Lebrun, ing.	Pages	2
C.C.			
Objet	Projet de 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 par la Ville de Lac-Mégantic Audiences publiques du BAPE 11-12 juin 2019 Réponses aux questions de la Commission		
De	Étienne Proulx, ing. Michel Forest, ing. Barry Palynchuk ing., Laurence Goesel, M. ATDR		
Date	2019-06-14	Numéro de projet	60344414

Réponses

1) S2.4 PR3.2 – Étude d'impact sonore – Tableau 3.1

La question était celle-ci : Comment est déterminé l'impact sonore?

Dans l'étude d'impact, l'impact sonore est déterminé en comparant le niveau Ldn global après-projet au niveau Ldn avant-projet.

Le niveau Ldn après-projet comprend le niveau de bruit produit par le projet lui-même plus le niveau de bruit de référence du milieu.

Le niveau de bruit avant-projet comprend le niveau de bruit de référence du milieu (avec ou sans chemin de fer).

À la relecture du tableau, nous estimons que l'interprétation du commissaire est plus juste.

Il aurait fallu comparer le niveau de bruit produit uniquement par le projet au niveau de bruit avant-projet.

Néanmoins, l'interprétation que nous avons faite est plus sévère pour la détermination de l'impact.

2) S2.6 Utilisation corridor (ancien) du Québec Central

Pour la réponse concernant l'utilisation du tracé de la subdivision Tring (l'ancien Québec Central) pour une partie de l'Option 2Ci :

Si faisable :

- Exigera au minimum un étagement de la route 161
- Ajoutera une longueur supplémentaire au tracé
- Pourrait exiger un déplacement du pont proposé traversant la rivière Chaudière
- Changera le raccordement aux voies du parc industriel.

Détermination de la faisabilité :

Il faudra déterminer si l'utilisation du tracé abandonné est faisable :

- Basé sur un échantillonnage du tracé de la subdivision de Tring, on a mesuré des pentes excessives; la méthode utilisée (sections de ligne mesurée en Google Earth) est indicative et non suffisamment précise pour être déclarée définitive. Des évaluations plus précises exigeront plus d'effort que ce qui est disponible.
- Les normes de conception utilisées dans le passé n'ont pas été aussi rigoureuses que les pratiques actuelles, ce n'est pas inhabituel qu'on trouve des pentes non acceptables dans les anciennes voies, pareil comme les pentes excessives sur les voies principales existant dans la ville de Lac-Mégantic, conçues et construites dans les années 1880 – 1890.

3) S3.0 Risques technologiques – Refaire « saucisses »

Voir cartes. **À venir**

4) S3.0 Risques technologiques – Explication position épicerie

À venir

5) S3.0 Risques technologiques – Choix des substances choisies pour l'étude

Selon l'étude des besoins, les matières transportées à Lac-Mégantic sont le GPL, l'acide sulfurique, et le chlorate de sodium (en 2016).

L'information concernant le choix des substances choisies pour l'étude de risques technologiques est contenue à la section 4.1 de ladite étude, qui porte sur l'identification des dangers internes. Les substances retenues, et qui présentent un risque potentiel, sont tirées de la revue historique d'accidents au niveau ferroviaire en Amérique du nord (voir section 4.1.1 de l'étude de risques technologiques) et de l'identification des dangers liés aux produits dangereux transportés (voir section 4.1.2 de l'étude de risques technologiques).

Ainsi en premier lieu, à la section 4.1.1, les matières impliquées dans les accidents ferroviaires considérés comme des catastrophes au Canada entre 1955 et 2015 ont été identifiées. Les matières impliquées dans des accidents ayant engendré des décès, des blessures ou des hospitalisations (aux États-Unis) ont également été considérées. À la section 4.2.2, les dangers de chacune de ces matières ont ensuite été décrits.

Sur cette base, cinq substances ont été retenues : l'acide chlorhydrique, l'ammoniac, le chlore, le GPL, le pétrole brut léger. Ces cinq substances retenues sont celles qui présentent le plus de dangers : il s'agit de substances toxiques volatiles et inflammables qui peuvent potentiellement se disperser dans le milieu atmosphérique et conduire à un décès si un accident ferroviaire majeur se produit. L'acide sulfurique et le chlorate de sodium ont été éliminés car ils ne présentent pas de risques importants en raison de leur faible volatilité (voir section 4.1.4 de l'étude de risques technologiques).

Bien que plusieurs de ces matières ne seraient actuellement pas transportées par les trains circulant à Lac-Mégantic, elles sont retenues dans l'analyse car la compagnie ferroviaire CMQR dispose des autorisations nécessaires pour transporter de telles matières, ce qui rend la situation possible, et qu'il s'agit des matières les plus dangereuses dans l'industrie du transport de marchandises par voie ferroviaire. Ce qui rend les résultats conservateurs par rapport à la situation de Lac-Mégantic.