

**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) – 4e série de questions (DQ4 du 27 juin 2019) envoyée au Ministère des Transports du Québec (MTQ)**

**Question 1 :**

Dans la situation actuelle, trois des quatre approches du carrefour giratoire de Lac-Mégantic sont traversées par des passages à niveau.

- Est-ce que ces passages à niveau ont causé des accidents (routiers ou ferroviaires) au cours des cinq dernières années ? Le cas échéant, veuillez fournir un tableau synoptique à cet effet.

**Réponse 1 :**

Accidents routiers :

Accidents aux passages à niveau près du carrefour giratoire à Nantes  
2014-2018

	<b>Branche nord (route 161 vers le village de Nantes)</b>	<b>Branche est (route 161 - voie de contournement)</b>	<b>Branche sud (rue Laval)</b>
<b>2014</b>	1	0	0
<b>2015</b>	0	0	0
<b>2016</b>	0	0	0
<b>2017</b>	0	0	0
<b>2018</b>	1	1	0

Notes:

- Pour chacun des passages à niveau, les requêtes ont été faites sur 100 m de part et d'autre du passage à niveau.
- Les accidents recensés dans ce tableau sont seulement ceux directement en lien avec le passage à niveau.
- Aucun accident n'a impliqué de collision avec un train.
- Tous les accidents n'ont fait que des dommages matériels seulement.

Accidents ferroviaires :

Le Bureau de la sécurité des transports (BST) est l'organisme fédéral qui possède les données que la Commission recherche. Nous vous invitons à les contacter pour obtenir les données recherchées.

**Question 2 :**

Il y a actuellement un passage à niveau sur la route 161, sur le territoire de la municipalité de Frontenac, à environ 2 km au sud de l'intersection des rues Frontenac et Salaberry.

- Veuillez comparer, du point de vue de la sécurité, ce passage à niveau avec celui qui serait requis dans la variante 2Ci.

**Réponse 2 :**

Cette comparaison a été réalisée en collaboration avec Transports Canada, notamment en ce qui concerne l'évaluation des angles de croisement.

	<b>Passage à niveau projeté situé sur la route 161 (Variante 2Ci)</b>	<b>Passage à niveau actuel situé sur la route 161 (point milliaire 115.54 de la subdivision Moosehead)</b>
<b>Débit journalier moyen annuel (DJMA) sur la route 161</b>	2 600 véhicules par jour, incluant un pourcentage de camions de 20 à 30%	1 840 véhicules par jour, incluant un pourcentage de camions de 12%
<b>Vitesse maximum sur la route 161</b>	90 km/h	70 km/h
<b>Angle de croisement</b>	137 degrés, près de la limite acceptable	35 degrés, près de la limite acceptable
<b>Pente de la route au passage à niveau</b>	0,4 %	4 %
<b>Pente de la route aux approches du passage à niveau</b>	0,98 %	4,35 %
<b>Vitesse maximum des trains</b>	40 mi/h	10 mi/h
<b>Pente de la voie ferrée</b>	Environ 1,2%	Environ 1%

### **Question 3 :**

- Une figure dans l'analyse sommaire des variantes 2Bi et 2Ci (document PR3.3, p. 5) semble indiquer qu'une partie des eaux de drainage de la route 161, entre le 10e rang et le carrefour giratoire, se dirigent vers le nord, en direction du lac de l'Original ou des zones humides qui l'entourent. Une autre partie des eaux de drainage de la route se dirigerait vers l'est. La séparation entre les deux directions s'effectuerait approximativement vis-à-vis la ligne de partage des eaux qui délimite les bassins versants Glen et Chaudière (PR3.1, p. 2-9).
- Doit-on comprendre que puisque dans la variante 2 les eaux de drainage de l'emprise ferroviaire seraient dirigées vers les fossés de la route 161, une partie de ces eaux pourrait être évacuée vers le nord en direction du lac de l'Original ?

### **Réponse :**

La réponse a été préparée en collaboration avec STANTEC engagé par la Ville de Lac-Mégantic. Tel qu'expliqué dans la note technique, les eaux de ruissellement de la voie de contournement sur le secteur ciblé sont confinées de part et d'autre de la voie ferrée et suivent sa pente vers l'est, vers le 10e rang et par la suite vers les fossés de la route 161, mais au-delà des points hauts du profil des fossés de la route.

À ce jour, la conception du drainage de la voie de contournement n'est pas encore assez avancée pour être en mesure de se prononcer définitivement sur les besoins et l'emplacement précis des exutoires d'eau de la voie de contournement dans ce secteur. Le secteur de rejet des eaux est pour l'instant à l'extérieur du bassin versant du Lac à l'Original.

- Veuillez expliquer comment cette situation diffère de celle qui existerait avec la variante 2Ci.

### **Réponse :**

Ce qui diffère la variante 2Ci de la variante 2 retenue est principalement sa proximité du lac à l'Original. Le tracé proposé de la variante 2Ci passe à près de 350 mètres de la berge du lac. Ce tracé est surélevé d'environ 30 mètres par rapport au niveau de l'eau du lac et aucun obstacle naturel ou bâti ne se retrouve entre les deux points d'intérêts. Cette situation peut diminuer les possibilités d'interventions d'urgence en cas de déversement.

Le tracé de la variante 2 passe à environ 700 mètres du Lac et est séparé par les aménagements de la route 161, ce qui donne plus de manœuvres pour mettre en place des mesures de confinement de contaminant.

**Question 4 :**

En page 4 de l'analyse sommaire des variantes 2Bi et 2Ci, il est écrit : « Considérant le développement potentiel du parc industriel de Lac-Mégantic et du prolongement éventuel de la route 161, le nombre d'utilisateurs sur cette route devrait augmenter... » (PR3.3, p.4)

- Existe-t-il un projet de prolongement ou de modification de la route 161 ?

**Réponse :**

Non, aucun projet n'est planifié actuellement dans la programmation quinquennale du Ministère.

- Si oui, veuillez présenter le tracé ou les changements envisagés, le calendrier de réalisation et l'estimation des coûts.

**Réponse :**

Sans objet.

- Est-ce que ce prolongement ou ces modifications potentielles ont été pris en compte dans le choix de la variante de contournement ?

**Réponse :**

Sans objet.