

GROUPE DES PROGRAMMES**349****DB14**

Le 2 août 2019

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

6211-14-011

Madame Caroline Cloutier
Coordonnatrice de commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Rectificatifs à certaines informations transmises dans les mémoires remis au BAPE

Bonjour Madame Cloutier,

Afin de s'assurer que la commission détienne toutes les informations nécessaires à son travail, Transports Canada aimerait émettre les rectificatifs suivants à certaines informations transmises dans les mémoires remis au BAPE.

Document DM.1 : L'auteur affirme : « Quand le ministère des transports, responsable des expropriations, dit qu'il procédera au cas par cas, il laisse entendre que le fort en gueule ou celui qui a des contacts obtiendra plus que le propriétaire réservé ou timide. »

Rectificatif : Lorsque Transports Canada affirme qu'il procédera au cas par cas, cela veut dire que la réalité de chaque propriétaire est différente et que les indemnités pourraient varier d'un propriétaire à un autre, selon leur situation. Par exemple, si un propriétaire a un puit situé sur le terrain que le fédéral lui achètera, il sera indemnisé pour la perte de ce puit, ce qui ne sera pas le cas pour les propriétaires qui n'en ont pas. C'est ce que nous entendons par cas par cas. Il est à noter que les propriétaires pourront faire appel à des conseillers professionnels (notaire, évaluateur agréé, agronome, ingénieur forestier, etc.) pour les appuyer dans les négociations. Le gouvernement s'engage à rembourser les frais raisonnables de ces professionnels, pourvu que les propriétaires fournissent la proposition de service du professionnel et ses honoraires avant l'embauche de celui-ci.

Document DM.1 : L'auteur affirme : « Non seulement la CMQR décide et dessine la voie ferrée, elle obtient le gros lot : un tronçon tout neuf qui dépasse généreusement sa valeur foncière actuelle, elle pourra récupérer le fer et le remblai de l'ancienne voie. »

Rectificatif : L'auteur laisse entendre que la CMQR décide seule du trajet de la voie ferrée. Ceci est inexact. Dans le cadre de l'étude de faisabilité sur la réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic, la firme AECOM a développé un tracé préliminaire

de la future voie et de son emprise. Le travail d'AECOM est notamment encadré par un comité de travail composé de représentants de la Ville de Lac-Mégantic et des gouvernements fédéral et provincial. Les gouvernements du Québec et du Canada, bailleurs de fonds du projet, ont annoncé le 11 mai 2018 que la voie de contournement suivra le tracé mis de l'avant par AECOM. Suite à la conclusion du rapport d'avant-projet définitif d'AECOM, qui viendra spécifier les paramètres techniques du tracé, CMQR embauchera une firme d'ingénieur qui développera les plans et devis de la future voie, en se basant sur le travail d'AECOM. Dans le cadre de cette phase, Transports Canada et le ministère des Transports du Québec collaboreront avec CMQR notamment afin d'assurer que les plans minimisent l'impact sur la population et l'environnement en général.

Document DM.8 : L'auteur affirme : « Je propose donc que l'initiateur du projet négocie la vitesse du train avant qu'il emprunte la nouvelle voie ferrée. On pourrait certes se satisfaire d'un engagement de la part de CMQR, mais je crois qu'il faut aller plus loin et prendre le chemin de la réglementation. L'absence de réglementation de la part de Transports Canada laisse-t-elle la place à une réglementation municipale? »

Rectificatif : Il y a une réglementation sur la vitesse des trains. La Section A du *Règlement concernant la sécurité de la voie* est très claire concernant les vitesses des trains permises pour les différentes classes de voie. Voir la référence suivante :
<https://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/regles-tce54-832.htm>

Document DM10 : L'auteur affirme : « Il est très important de noter que du site des opérations de triage à Nantes jusqu'au centre-ville de Lac-Mégantic, la pente descendante est fortement inclinée, 1,2% de dénivellation la plus forte dénivellation du réseau ferroviaire au Québec et la deuxième plus importante pente au Canada. »

Il est à noter que plusieurs autres auteurs ont également qualifié cette pente de diverses façons, en affirmant qu'elle était la plus forte ou une des plus fortes en Amérique du Nord, au Canada ou au Québec (notamment dans DM17, DM26, DM27 et DM41).

Rectificatif : Transports Canada ne compile pas et n'est au fait de classement des pentes ferroviaires les plus fortes au Québec, au Canada ou en Amérique du Nord. Afin d'éclairer la commission à cet effet, nous vous référons aux audiences du BAPE de 2017, lors desquelles M. Ian Perkins du Bureau de la sécurité dans les transports (BST) a été appelé à commenter sur la pente en question. Voir l'échange débutant à la ligne 2385.
http://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Consultation_Lac_Megantic/documents/DT2.pdf

Documents DM14 et DM17 : Les auteurs affirment que les compagnies ferroviaires sont laissées à elles-mêmes sans surveillance de Transports Canada.

Rectificatif : Transports Canada ne laisse aucune compagnie à elle-même sans surveillance. Dans le cadre de son rôle de surveillance, Transports Canada s'assure notamment que les sociétés de chemin de fer respectent les règles, les règlements et les normes en réalisant des vérifications et des inspections et en prenant les mesures qui s'imposent, le cas échéant. Le ministère s'est doté d'un régime de surveillance rigoureux selon lequel nos inspecteurs vérifient régulièrement et ponctuellement les rapports d'inspection produits par les compagnies et procèdent aussi à des inspections visuelles des voies et des passages à niveau. Cela comprend la surveillance des opérations sur le terrain, des inspections visuelles et des vérifications sur les lieux.

DM 24 : Les auteurs affirment : « 1. L'entente de compensations financières convenue entre le SPFSQ et l'UPA-Estrie et Transports Canada doit être respectée pour indemniser les propriétaires pour les inconvénients occasionnés par les travaux de construction et l'établissement de l'emprise. Cette entente prévoit également des dispositions sur la responsabilité civile du promoteur et le respect de règles de gestion au chantier. »

Rectification : Transports Canada a conclu une entente de collaboration avec le SPFSQ et l'UPA-Estrie, incluant également Services publics et Approvisionnements Canada (SPAC), afin de faciliter le processus d'acquisition des terrains pour le projet de la voie de contournement ferroviaire à Lac-Mégantic. Le contenu de cette entente est confidentiel. Dans le cadre de cette collaboration, une liste d'indemnités a été élaborée par les parties afin de compenser les propriétaires pour les pertes liées à l'acquisition de terrain. Cette liste est basée sur la *Loi sur l'expropriation fédérale*. Bien que ces questions puissent être discutées par les parties, il est inexact de dire que l'entente « prévoit également des dispositions sur la responsabilité civile du promoteur et le respect des règles de gestion au chantier. »

Document DM27 : L'auteur affirme : « Il est à noter que tous les exploitants ont toujours exploité les convois de trains à deux hommes, jusqu'au jour où la compagnie Montréal Maine Atlantique est venue nous faire une présentation. Dorénavant, ils allaient opérer leurs convois à un seul homme ce qui selon nous était INACCEPTABLE. Mais nous n'avions pas d'autre choix, car ils avaient déjà le consentement de Transport Canada??? » - Ceci est également indiqué dans le **Document DT4** : M. Breton indique : « Ensuite de ça, la compagnie MMA obtient un... obtient du ministère du Transport une autorisation de circuler sur la voie avec un conducteur. »

Rectification : Aucune autorisation n'était nécessaire à cet effet. Avant juillet 2013, il n'existait aucune réglementation ni règle interdisant à une compagnie de chemin de fer d'exploiter un train avec un seul membre d'équipage, aussi longtemps qu'elle était en mesure de démontrer qu'elle était en conformité avec toutes les règles, tous les règlements et toutes les pratiques de travail sécuritaires. Depuis juillet 2013, Transports Canada exige que tous les trains transportant des marchandises dangereuses soient conduits par au moins deux membres d'équipage qualifiés en tout temps.

Document DM29 : L’auteure affirme : « Il semble que la procédure pour la divulgation des matières transportées dans les convois soit d’une étonnante complexité et rigidité, et que ce soit fait en quelque sorte au cas par cas. »

Rectification : L’ordre 36 donné par le ministre des Transports encadre la divulgation des renseignements liés au transport des marchandises dangereuses. Cet ordre fournit aux municipalités les renseignements appropriés à propos des marchandises dangereuses qui leur sont nécessaires pour effectuer des évaluations de risque, la planification des activités en cas d’urgence, ainsi que l’identification des besoins de formation pour les premiers intervenants. Voir : <https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu-1281.html>

Il est faux d’affirmer qu’il s’agit d’une procédure « au cas par cas ».

La question du partage d’information est également mentionnée dans le document **DM41**. Transports Canada tient aussi à mentionner que les premiers répondants (tel que les services d’incendies) peuvent s’enregistrer à l’application AskRail, qui donne aux premiers intervenants un accès immédiat à des données précises et à jour sur le type de marchandises dangereuses qu’un wagon transporte. Cette application permet aux premiers intervenants de prendre des décisions éclairées quant à la façon de répondre à une urgence ferroviaire.

Document DM30 : L’auteur à la page 11 mentionne une « augmentation du nombre d’accidents impliquant des matières dangereuses » au cours des 5 dernières années. Il est à noter que des affirmations quant aux tendances d’accidents ferroviaires avec ou sans marchandises dangereuses sont également présentes au **Document DM41**.

Rectification : Selon les statistiques officielles du Bureau de la sécurité des transports (BST), le nombre d’accidents ferroviaires au Canada où des marchandises dangereuses étaient présentes a été de 143 en 2014, 127 en 2015, 100 en 2016, 115 en 2017 et 125 en 2018. Le nombre d’accidents ferroviaires avec déversement de marchandises dangereuses a été de 4 en 2014, 6 en 2015, 2 en 2016, 5 en 2017 et 6 en 2018.

Voir le site suivant pour les dernières informations à ce sujet : <http://bst-tsb.gc.ca/fra/stats/rail/2018/sser-ssro-2018.html>

Document DM36 : L’auteure affirme : « Quand mon conjoint a parlé au téléphone au sujet de sa préoccupation environnementale par rapport au tracé retenu avec Mme Marie-Claude Petit, fonctionnaire fédérale pour Transports Canada et chargée de projet, elle lui a répondu que le fédéral peut tout faire et que ça s’assèche, un milieu humide, pour faire passer un train... »

Rectification : Mme Petit tient à indiquer qu’elle considère n’avoir jamais dit une telle chose au conjoint de Mme Morin lors de leur conversation téléphonique ayant eu lieu en 2018.

Document DM41 : L’auteur écrit à propos des pratiques de triage en haut des pentes à Nantes et de Vachon à Frontenac : « Le BST a d’ailleurs signalé cette pratique et ces lacunes dans son rapport (R13D0054) traitant des principaux facteurs mis en cause dans la tragédie ferroviaire du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic. »

Rectification : Les pratiques de triage à Nantes ne font pas spécifiquement partie des causes que le BST a énuméré. Voir la référence suivante :

<https://www.tsb.gc.ca/fra/medias-media/fiches-facts/r13d0054/r13d0054-20140819a.html>.

Document DM41 : L’auteur écrit : « Pourtant, malgré cette faille relevée par le BST dans son Rapport (R13D0054) de 2013 sur la Tragédie de Lac-Mégantic, aucune correction ne fut apportée par la suite à la règle 112 du Règlement d’exploitation ferroviaire par Transports-Canada. »

Rectification : Ceci est inexact. Les actions prises par Transports Canada à cet égard sont bien illustrées sur le site du BST suite à la recommandation R14-04 – voir la référence suivante :

<http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/recommandations-recommendations/rail/2014/rec-r1404.html>

Document DM41 : L’auteur écrit : « la présence de courbes prononcées accentue les risques de déraillements en raison des forces centrifuges exercées sur le matériel roulant. »

Rectification : Pour les courbes, le Règlement concernant la sécurité de la voie traite des conditions de géométrie pour une voie sécuritaire. La partie II, section C 4 traite expressément des courbes. Voir la référence suivante : <https://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/regles-tce54-834.htm>.

À titre de référence rapide, le tableau 4.2 dans cette section nous donne les paramètres nécessaires (devers, vitesse maximales) que les compagnies de chemin de fer doivent être en conformité pour assurer la sécurité de leur voie. Selon ce tableau, sans devers, une courbe de 5 degrés peut accommoder une vitesse allant jusqu’à 29 mi/hr. Un devers de 2-1/2 pouces serait nécessaire pour une vitesse de 40 mi/hr. Les forces centrifuges sont donc prises en considération dans la conception des courbes de la voie. Une voie peut donc être conçue de façon sécuritaire avec plusieurs courbes, en suivant les paramètres établis (devers, vitesse maximale etc.).

Document DM41 : L’auteur écrit : « Le même rapport confirme que c’est dans une courbe à 4,25 degrés que le déraillement du 6 juillet 2013 s’est malheureusement produit au centre-ville de Lac-Mégantic. »

Rectification : Le point de déraillement a en effet été identifié comme étant dans cette courbe. Par contre, en aucun cas une courbe de 4,25 degrés peut être conforme pour une vitesse de 65 mi/hr (vitesse du train au moment de la tragédie).

Document DM41 : L'auteur indique qu'il y a eu déversement de pétrole lors d'une catastrophe ferroviaire à St-Polycarpe en Montérégie, en 2018.

Rectification : Ceci est inexact. Il n'y a eu aucun déversement de pétrole à St-Polycarpe. On a signalé une fuite d'huile végétale provenant d'un wagon-citerne, qui a été contenue. Voir la référence :

<http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/enquetes-investigations/rail/2018/r18d0069/r18d0069.html>

Document DM43 : L'auteur écrit : « Depuis cette annonce de voie de contournement, j'ai fait plusieurs demandes, ceci n'a pas été facile, impossible de rencontrer qq des deux gouvernements »

Rectification : Transports Canada a organisé des séances d'informations pour les citoyens de la région de Lac-Mégantic et portant sur le projet de voie de contournement en mai 2018 (Lac-Mégantic), août 2018 (Lac-Mégantic) ainsi que mai 2019 (Nantes, Frontenac et Lac-Mégantic). Lors de chacune de ces séances, une période de question était prévue et les représentants du ministère ont répondu à plusieurs questions provenant des citoyens, dont M. Sylvain Côté. De plus, en octobre 2018, des représentants ont rencontré M. Sylvain Côté chez lui, lors d'une rencontre privée. Transports Canada a également eu des conversations téléphoniques et répondu à plusieurs courriels de questions de M. Côté, qui a aussi obtenu des réponses à ses deux correspondances qu'il a adressées au ministre Garneau. Il est faux de prétendre qu'il a été impossible pour M. Côté de rencontrer des représentants du ministère et de leur poser des questions depuis l'annonce de la voie de contournement.

Document DT4 : M. Bellefleur mentionne : « Alors, à défaut de ne pas avoir -- de ne plus avoir de gare de triage dans le centre-ville, bien les compagnies ont eu... ont obtenu l'autorisation de Transports Canada de faire ça en haut des pentes. » Il est également mentionné de ceci dans le Document DM41.

Rectification : Il n'y a pas eu d'autorisation ou de permission spéciale à obtenir de Transports Canada pour ces opérations à Nantes. La réglementation permet aux compagnies d'utiliser leurs voies comme leurs opérations le dictent, pourvu qu'elles le fassent de façon sécuritaire. Les exigences que les entreprises doivent respecter pour sécuriser les wagons avant de les laisser sans surveillance se retrouvent dans la règle 112 du Règlement sur l'exploitation ferroviaire :

https://www.tc.gc.ca/media/documents/railsafety/CROR_French_May_18_2018_Web_Services.pdf

Document DT4 : Mme Boulanger mentionne : « C'est l'entretien qui est important. On... je sais que v'là plusieurs années, il y avait 7 000 inspecteurs sur la voie ferrée, maintenant ils ont dit qu'il en restait 42. Ça fait une moyenne différence. »

Rectification : Transports Canada n’a jamais eu 7000 inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Au cours des dernières années, l’effectif de TC était d’environ 90 inspecteurs dans le Programme de surveillance du transport de marchandises dangereuses et environ 145 postes d’inspecteurs affectés à la sécurité ferroviaire.

Document DT5 : M. Bernard Boulet indique : « Donc, je pense que c’est un paramètre extrêmement important de ne pas... de... il faut absolument le dessiner, s’il vous plaît, demandez aux Transports Canada de téléphoner, de contacter Transports Québec. On sait que c’est deux choses qui se... ils ne se parlent pas. »

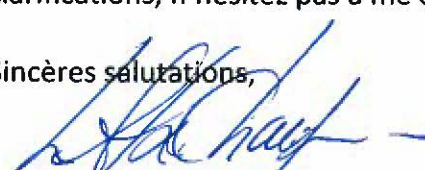
Rectification : Le ministère des Transports du Québec et Transports Canada communiquent régulièrement dans le cadre du projet de voie de contournement ferroviaire. Notamment, les deux organisations participent depuis plus de deux ans maintenant à des appels de suivis hebdomadaires sur le projet, auxquels participent également la Ville de Lac-Mégantic, Stantec, et le ministère des Affaires municipales et de l’Habitation.

Document DT5 : M. Côté indique : « On parle de septembre... on parle de 7 octobre 2016. Transports Canada nous disait qu’il était dans le dossier seulement depuis 11 mai 2018. Ces choses-là, ça me préoccupe. »

Rectification : Transports Canada suit le dossier de la voie de contournement de Lac Mégantic depuis le tout début, notamment de par ses responsabilités liées à la sécurité ferroviaire. En 2016 et 2017, Transports Canada a notamment collaboré avec Développement économique Canada, qui était responsable au niveau fédéral du financement de l’étude de faisabilité pour la voie de contournement. Le 11 mai 2018, Transports Canada est devenu le porteur du dossier pour le gouvernement fédéral, avec l’annonce du financement à 60% de la voie de contournement par le gouvernement du Canada.

Nous espérons que ces rectifications aideront la commission dans son travail. Pour toutes clarifications, n’hésitez pas à me contacter.

Sincères salutations,


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