



Rapport d'enquête et d'audience publique n° 349 Points saillants Octobre 2019



LE CONTEXTE DU MANDAT DU BAPE

Dans la nuit du 6 juillet 2013, un train de 72 wagons de pétrole brut a déraillé dans le centre-ville de Lac-Mégantic. L'accident a entraîné le déversement d'environ 6 000 000 de litres de pétrole brut et une série d'explosions causant 47 décès. Considérée comme l'une des pires à être survenue au Canada, cette catastrophe a eu des impacts importants sur les plans humain, environnemental et économique.

Dans les mois qui ont suivi la tragédie, la Ville de Lac-Mégantic a rapidement entrepris des démarches pour reconstruire le centre-ville avec l'appui de citoyens, de nombreux partenaires et de diverses instances gouvernementales. Au printemps 2015, à la suite de l'octroi de fonds de la part des gouvernements fédéral et provincial, la Ville de Lac-Mégantic a également amorcé une étude visant à évaluer l'opportunité de relocaliser la voie ferrée à l'extérieur de son centre-ville afin de sécuriser le transport de marchandises dangereuses.

En 2017, une commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) était chargée de consulter la population sur différentes options de réaménagement de la voie ferrée qui traverse le centre-ville de Lac-Mégantic (BAPE, rapport n° 338). La présente commission d'enquête, quant à elle, a été mandatée le 7 mai 2019 pour examiner le *Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic*.

LES OPINIONS ET PRÉOCCUPATIONS DU PUBLIC

Au terme de l'audience publique, la commission d'enquête constate que la grande majorité des participants était en faveur d'une voie ferrée de contournement. Toutefois, elle note d'importantes différences d'opinions au sujet du tracé retenu, qui n'aura donc pas réussi à susciter l'adhésion de tous. Le mécontentement était également bien senti chez quelques participants qui craignent la proximité de leurs résidences avec la voie ferrée projetée, alors qu'ils ont choisi de vivre dans un quartier paisible. Enfin, plusieurs ont indiqué vouloir tourner la page sur une histoire d'horreur en rappelant toutefois l'importance de bien faire les choses et de ne pas se précipiter pour réaliser un projet dont certains aspects prêtent encore à l'équivoque.



LES ASPECTS MARQUANTS DU RAPPORT

Le choix du tracé, la gare de triage et la sécurité

La commission d'enquête est d'avis que les tracés des variantes 2 et 2C se démarquent nettement des autres et que leurs avantages sont très semblables. Toutefois, la variante 2C, qui n'a pas fait l'objet d'une évaluation aussi minutieuse que la variante 2, représente un coût additionnel substantiel de 38 millions de dollars, ce qui correspond à près de 29 % de plus. Dans ce contexte, et pour ne pas retarder indûment la réalisation du projet, la commission est d'avis que le tracé de la variante 2 devrait être retenu.

Néanmoins, la commission d'enquête est d'avis que pour assurer la sécurité de la population et pour maintenir l'accès aux terres, le projet ne devrait être autorisé que si la voie d'évitement proposée dans la municipalité de Frontenac est déplacée.

C'est la raison pour laquelle la commission estime qu'il est essentiel de formaliser, le plus rapidement possible, l'annonce du 28 août 2019 des gouvernements fédéral et provincial quant au transfert des activités de triage et d'entreposage, qui se font actuellement sur les voies d'évitement des municipalités de Nantes et de Frontenac, vers le parc industriel de la ville de Lac-Mégantic. En effet, sans occasionner de retard important, cette relocalisation entraînerait vraisemblablement le retrait de la voie d'évitement qui est prévue à Frontenac et contribuerait à accroître le niveau de sécurité, un enjeu qui s'avère crucial pour la commission.

La gouvernance

La commission a constaté que la gouvernance du projet a fluctué et a manqué de clarté. Comme de nombreuses étapes restent à franchir avant une éventuelle réalisation du projet, il serait souhaitable d'y remédier dès que possible. Cela faciliterait grandement la quête d'information par la population et contribuerait à l'instauration d'un climat de confiance dans la communauté. Les premières démarches à cet effet seraient de désigner clairement un porteur de dossier unique et de clarifier la charge de chacun des acteurs en matière d'autorité, d'imputabilité et de responsabilité.

La santé

La commission d'enquête note qu'une partie des populations de la ville de Lac-Mégantic et de la MRC du Granit est encore aujourd'hui fragile et vulnérable en raison de la tragédie de 2013. Si le projet devait être autorisé, la commission est d'avis que les résidents qui devront désormais habiter près de la voie ferrée projetée mériteraient d'être soutenus et accompagnés, surtout s'ils vivent présentement loin de la voie ferrée actuelle.

Le bruit

Afin de protéger la santé publique, la commission d'enquête est d'avis que les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) concernant le bruit ferroviaire devraient être appliquées au projet de voie ferrée de contournement. Par conséquent, la commission d'enquête estime que l'initiateur devrait proposer des mesures d'atténuation pour s'assurer que les niveaux de bruit dans les secteurs sensibles, actuellement inférieurs aux valeurs de l'OMS, le demeurent en présence de la voie ferrée projetée.

Par ailleurs, les valeurs guides de l'OMS mériteraient d'être considérées dans une perspective d'élaboration d'une réglementation sur le bruit ferroviaire.

Les milieux humides et boisés

Considérant la gouvernance complexe et fluctuante du projet, la commission d'enquête est d'avis qu'il serait préférable que la compensation pour les pertes de milieux humides prenne la forme d'une contribution financière. De plus, étant donné que la voie ferrée de contournement pourrait affecter la connectivité hydrologique de certains milieux humides, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait exiger de l'initiateur un suivi de l'intégrité écologique de tous les milieux humides et hydriques dans la zone d'étude pour favoriser l'adoption éventuelle de mesures correctrices.

Par ailleurs, la commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait compenser la perte de superficies forestières par des travaux de reboisement. Une attention particulière devrait être portée au maintien d'un taux minimal de boisement de 50 % dans la ville de Lac-Mégantic.

Le risque technologique et les mesures d'urgence

La commission d'enquête constate que les risques individuels que l'initiateur a mis en évidence sur toute la longueur du tracé de la voie de contournement respectent les critères d'acceptabilité du risque établis par le Conseil canadien des accidents industriels majeurs.

Toutefois, la commission d'enquête est d'avis que les exigences de confidentialité de la réglementation quant aux mesures d'urgence entrent en contradiction avec l'importance de partager les informations. Il est donc essentiel que tous les acteurs qui participent à la planification des mesures d'urgence aient accès à l'ensemble de l'information dont ils ont besoin pour assurer des interventions rapides et efficaces.

