

**Réponses aux
questions et aux
demandes
d'engagement
concernant
l'acceptabilité
environnementale
– 5^e série**

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

LE CLIMAT SONORE

QC-5-1 Le MELCC ainsi que le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) considèrent que l'analyse de l'impact sur le climat sonore du projet doit être effectuée selon deux critères, soient un critère d'exposition et un critère d'impact. Le critère d'exposition préconisé est celui des lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) d'octobre 2018. Selon l'OMS, afin de prévenir les effets à long terme du bruit, les personnes ne devraient pas subir un bruit au-delà de 44 dBA la nuit (Lnight) et avoir une exposition quotidienne ne dépassant pas 54 dBA (Lden). Le critère d'impact est de limiter les hausses de bruit à moins de 10 dBA la nuit (Lnight) pour le bruit provenant de la voie de contournement.

Selon les simulations effectuées, le climat sonore en exploitation de plusieurs résidences pourrait ne pas respecter ces critères :

- pour les résidences M150 à M178 du quartier SS01, dix des valeurs simulées dépassent de façon importante la limite de 44 dBA (Lnight) et quatre habitations de ce quartier subissent des hausses de bruit dépassent de 10 dBA la nuit;
- pour le secteur SS02, deux habitations (M048 et M049) pour lesquelles la simulation donne un Lnight de 48 et 47 dBA et une hausse de 10 dBA et plus la nuit;
- pour les secteurs SS03 et SS04, le scénario « Mesure d'atténuation 2 » donne le meilleur résultat avec des écrans acoustiques. Malgré ces mesures d'atténuation, il reste des points d'évaluations pour lesquelles les valeurs simulées ne satisfont pas le critère du Lnight de 44 dBA (huit points en SS03 et deux points en SS04 qui sont plus élevés que le bruit de référence à 47,5 dBA);
- pour le secteur SS05, cinq points (M126, M127, M141, M142 et M143) présentent un dépassement des deux critères.

Est-ce que l'initiateur s'engage à adopter des mesures d'atténuation afin de respecter les lignes directrices recommandées par l'OMS (2018), soit moins de 44 dBA Lnight et moins de 54 dBA Lden? Dans l'affirmative, quelles seront les mesures d'atténuation appliquées?

Est-ce que l'initiateur s'engage à limiter l'augmentation du niveau sonore de moins de 10 dBA la nuit pour tous les points sensibles? Dans l'affirmative, quelles seront les mesures d'atténuation appliquées?

Réponse :

Afin d'évaluer l'impact sonore du projet, l'initiateur a utilisé les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et de la Fédération canadienne des municipalités. Bien que les critères de ces lignes directrices diffèrent légèrement des normes avancées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'initiateur considère ceux-ci comme étant des critères fiables et reconnus au Canada sur lesquels il est raisonnable de se baser.

De plus, il est à noter que certains secteurs dépassent déjà les niveaux sonores recommandés par l'OMS, en raison notamment du bruit causé par les entreprises situées dans le parc industriel qui fonctionnent jour et nuit et de la circulation automobile sur la route 161 à proximité du corridor ferroviaire projeté. Ainsi, il serait déraisonnable de demander à l'initiateur du projet de compenser pour un impact sonore dont il n'est pas responsable et impossible pour l'initiateur de s'assurer que ces niveaux soient rencontrés étant donné le bruit ambiant déjà présent.

Tel que mentionné dans l'étude d'impact, avec la mise en place de mesures d'atténuation dans les secteurs sensibles SS03 et SS04 (mise en place de 3 buttes écrans), les critères de limitation de bruit prévus par l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et la Fédération canadienne des municipalités seront respectés pour l'ensemble du tracé.

Nous tenons de plus à rappeler que le bruit ferroviaire n'est assujéti à aucune directive ou réglementation provinciale ou municipale, et que les estimations de bruit ont été effectuées à la capacité potentielle maximum de la voie.

Plus spécifiquement, à propos du quartier SS01, nous vous référons au document DQ 8.1 déposé dans le cadre des audiences du BAPE, qui explique qu'en fait, dans ce secteur, la voie ferrée de contournement sera plus éloignée des résidences que dans la situation actuelle, ce qui en réduira l'impact sonore.

RISQUES TECHNOLOGIQUES ET PLAN DES MESURES D'URGENCE (PMU)

QC-5-2 La question suivante annule et remplace la question **QC-4-30** du document de questions et commentaires du 9 septembre 2019.

En réponse à la **QC-132**, l'initiateur s'est engagé à déposer un PMU pour la phase d'exploitation au plus tard au moment du dépôt de la dernière demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. Afin de compléter cet engagement, l'initiateur doit s'engager à respecter les éléments suivants.

Le PMU devra être élaboré en consultation avec les municipalités avoisinantes pouvant être affectées en cas d'accident, de façon directe selon la nature des matières dangereuses déversées ou indirectement par l'intervention en renfort de leurs services d'urgence. La consultation du ministère de la Sécurité publique et du MSSS semble également essentielle, en n'oubliant pas le ministère des Transports du Québec et Transports Canada qui devraient aussi être consultés. Le PMU devra tenir compte de l'ensemble des matières dangereuses pouvant circuler sur la voie ferrée de contournement. Chacune des matières devra faire l'objet d'une description des conséquences potentielles en cas d'accident (matière inflammable, explosive, toxique, instable, etc.), des incompatibilités avec d'autres substances, des mesures spécifiques à prendre pour l'intervention des équipes d'urgence (produits d'extinction, appareil respiratoire, etc.) et la manière dont la population sera avisée et protégée (évacuation, confinement, etc.). Les fiches signalétiques de toutes ces matières dangereuses devraient se trouver en annexe du PMU afin de fournir des éléments de réponses additionnels en cas de besoin. Enfin, le PMU devra planifier l'intervention en cas d'accident impliquant les matières dangereuses retenues dans le cadre de l'étude du risque. Les distances approximatives qui devront être utilisées dans la planification de l'intervention d'urgence sont les suivantes :

- 1) Chlore : rayon de 33,2 km (sous le vent);
- 2) Acide chlorhydrique : rayon de 6,2 km (sous le vent);
- 3) Ammoniac : rayon de 5,75 km (sous le vent);
- 4) GPL (propane) : rayon de 500 m;
- 5) Pétrole brut : 175 m

Réponse :

Cet engagement relève de l'opérateur ferroviaire. À cet effet, l'opérateur ferroviaire est tenu de se conformer aux exigences de l'ordre 36 en vertu de l'article 32 de la *Loi fédérale de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, lequel exige que les compagnies ferroviaires fournissent des renseignements détaillés concernant les marchandises dangereuses qu'elles transportent aux agents de la planification d'urgence inscrits auprès du Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC). À ce moment, il est impossible d'obtenir une confirmation de leur part à cet égard.

Commentaires sur avis du BAPE identifiés par le MELCC

AVIS DU BAPE	COMMENTAIRES
<p>La commission d'enquête est d'avis qu'il est nécessaire de clarifier et d'optimiser la gouvernance afin de faciliter la quête d'information par la population durant les prochaines étapes du projet et de favoriser l'établissement 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.</p>	<p>L'initiateur ainsi que ses partenaires au dossier des gouvernements du Canada et du Québec sont sensibles à cet avis du BAPE. Bien que des structures de gouvernance interne au projet soient bien en place, nous acceptons le constat selon lequel actuellement, la population peut être confuse quant au rôle de chacun dans le cadre du projet.</p> <p>Les partenaires au dossier travaillent à revoir la structure de gouvernance du projet pour les prochaines étapes (plans et devis et construction), notamment afin de faciliter les communications et de promouvoir un climat de confiance avec la communauté. Une nouvelle structure sera définie pour le projet.</p>
<p>La commission d'enquête est d'avis que pour assurer la sécurité de la population et favoriser l'accès aux terres, le projet ne devrait être autorisé que si la voie d'évitement proposée dans la municipalité de Frontenac est déplacée.</p>	<p>La voie d'évitement de Frontenac est déjà retirée du projet. Ce changement a fait l'objet d'une directive officielle dans le cadre de l'étude de faisabilité réalisée par AECOM.</p> <p>L'initiateur est en accord avec cette recommandation qui a déjà été rencontrée.</p>
<p>La commission d'enquête est d'avis que pour éviter tout retard dans la réalisation du projet de voie ferrée de contournement, les modifications découlant de l'annonce gouvernementale de transférer les activités de triage et d'entreposage vers le parc industriel de la ville de Lac-Mégantic doivent être soumises le plus rapidement possible au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.</p>	<p>Les informations relatives à l'annonce gouvernementale ont été soumises au MELCC dans le cadre des réponses à la 4^e série de questions.</p>

AVIS DU BAPE	COMMENTAIRES
<p>Considérant l'expérience acquise par l'équipe de proximité que la Direction de santé publique de l'Estrie a mise sur pied pour maintenir et adapter les services psychosociaux à la suite de la tragédie de 2013, la commission d'enquête trouve intéressante et avantageuse la proposition de l'initiateur, qui est de mettre cette équipe à contribution pour apporter un soutien psychosocial aux personnes qui seraient touchées par la voie ferrée de contournement. Il est cependant impératif que tout soit mis en œuvre pour assurer le déploiement des ressources nécessaires à cette mission.</p>	<p>L'initiateur est en accord avec cette recommandation. Les services psychosociaux offerts par l'équipe de proximité et son financement doivent faire partie du projet.</p>
<p>La commission d'enquête est d'avis qu'il serait important de mettre sur pied un service d'accompagnement pour les propriétaires qui seraient visés par le processus d'acquisition de terrains ou de propriétés. Ce service, qui gagnerait à être greffé à ceux de la Direction de santé publique de l'Estrie, pourrait également venir en aide aux citoyens qui éprouveraient des problèmes à habiter près de la voie ferrée projetée.</p>	<p>L'initiateur est en accord avec cette recommandation. Les services psychosociaux offerts par l'équipe de proximité doivent être maintenus et son financement doit faire partie du projet.</p>
<p>La commission d'enquête est d'avis que l'étude de suivi relative à la santé est très importante et que le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques doit obtenir la garantie de son financement avant que le projet ne soit autorisé.</p>	<p>L'initiateur est en accord avec cette recommandation. Le financement de l'étude de suivi relative à la santé doit faire partie du projet.</p>
<p>Considérant l'expertise de la Direction de santé publique de l'Estrie et son engagement envers la population depuis la tragédie de 2013, la commission d'enquête est d'avis que celle-ci devrait être étroitement associée à l'étude de suivi de la santé.</p>	<p>L'initiateur est en accord avec cette recommandation et est d'avis que la réalisation de cette étude soit sous la responsabilité de la Direction de santé publique de l'Estrie.</p>
<p>La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait mettre en place des mesures d'atténuation du bruit afin de : 1) s'assurer que dans les secteurs sensibles où les niveaux actuels sont inférieurs aux valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la Santé, les niveaux qui sont attendus avec la voie ferrée de contournement restent conformes ; 2) limiter le plus possible l'augmentation du niveau de bruit dans les secteurs sensibles où les niveaux actuels sont déjà supérieurs aux valeurs recommandées.</p>	<p>Voir la réponse à la QC-5.1</p>

AVIS DU BAPE	COMMENTAIRES
<p>La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait s'engager à compenser par une contribution financière les superficies de milieux humides et hydriques qui seraient compromises de façon permanente par le projet de voie ferrée de contournement, conformément à la <i>Loi sur la qualité de l'environnement</i>.</p>	<p>La compensation financière des pertes de milieux humides et hydriques telle que proposée convient à l'initiateur.</p>
<p>Considérant que les milieux humides du bassin versant de la rivière Chaudière sont déjà perturbés, la commission d'enquête est d'avis que les empiètements temporaires devraient être considérés comme des impacts importants qui requièrent une remise en état complète. Dans ce contexte, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait exiger un suivi de l'état de ces milieux et des mesures correctrices au besoin.</p>	<p>L'initiateur est en accord avec cette recommandation.</p>
<p>La commission d'enquête est d'avis que 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.</p>	<p>L'initiateur est en accord avec cette recommandation.</p>
<p>La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs devrait exiger, pour les pertes de milieux forestiers, une compensation sous forme de reboisement qui soit complémentaire à la compensation pour la perte de milieux humides et hydriques qui est exigée en vertu de la <i>Loi sur la qualité de l'environnement</i>. Ce faisant, le maintien d'un taux de boisement minimal de 50 % dans la ville de Lac-Mégantic devrait être assuré.</p>	<p>L'initiateur est en accord avec cette recommandation.</p>
<p>La commission d'enquête est d'avis qu'il est essentiel que tous les acteurs qui participent à la planification des mesures d'urgence aient accès à toute l'information dont ils ont besoin.</p>	<p>À cet effet, l'opérateur ferroviaire est tenu de se conformer aux exigences de l'ordre 36 en vertu de l'article 32 de la <i>Loi fédérale de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i>, lequel exige que les compagnies ferroviaires fournissent des renseignements détaillés concernant les marchandises dangereuses qu'elles transportent aux agents de la planification d'urgence inscrits auprès du Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC).</p>