



Transports
Canada

Transport
Canada

700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7

PAR COURRIEL

Le 2 octobre 2020

Madame Stéphanie Larouche-Boutin
Gestionnaire de projets
Agence d'évaluation d'impact du Canada
901-1550, avenue d'Estimauville
Québec (Québec) G1J 0C1

OBJET : Demande d'avis final dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet Laurentia - Quai en eau profonde dans le port de Québec - secteur Beauport (numéro de dossier 5558)

Madame,

Ceci fait suite à votre lettre du 21 août 2020, sollicitant un avis expert final dans le but de compléter l'analyse environnementale du projet Laurentia - Quai en eau profonde dans le port de Québec – secteur Beauport.

La direction régionale – Surface – participe à l'analyse de ce projet et de ses impacts en tant que ministère expert du gouvernement fédéral pour les travaux reliés à deux volets : la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses. Dans un premier temps, ses experts en ces matières ont posé des questions afin de comprendre la nature et la portée des activités du projet reliées aux opérations ferroviaires et au transport de marchandises dangereuses, le but étant d'évaluer dans quelle mesure la direction régionale – Surface – était habilitée à fournir une expertise dans les limites de ses cadres réglementaires.

.../2



La *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) ne s'applique pas à l'exploitation de chemins de fer situés sur des territoires portuaires, ainsi, la portée du projet Laurentia dans le port de Québec n'y est donc pas assujettie. Toutefois, les limites extérieures du port impliqueraient un chemin de fer de compétence fédérale qui serait assujetti à la LSF. Par exemple, s'il devait y avoir une construction ou une modification d'installations ferroviaires désignées par règlement à l'extérieur du port dans le cadre de ce projet, le chemin de fer sous compétence fédérale (p. ex. le Canadien National) devra donner un avis aux intervenants concernés (municipalités, propriétaires de terrains adjacents) conformément à la LSF et au Règlement sur les avis de travaux ferroviaires, et ce, avant le début des travaux.

Quant au volet concernant les marchandises dangereuses, la Loi et son Règlement s'appliquent à toute activité reliée à la demande de transport, à la manutention et au transport de marchandises dangereuses, incluant l'entreposage pendant le transport. Autrement dit, les marchandises dangereuses entreposées dans un lieu fixe sont régies par d'autres instances, telles que la province ou la municipalité. Dans le cas du promoteur, peu importe le mode de transport (ferroviaire, routier ou maritime) utilisé, il est tenu de se soumettre à la *Loi et au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Par ailleurs, chaque contenant utilisé pour le transport pour toutes les marchandises dangereuses doit être conforme au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* et doit être conçu, construit, rempli, obturé, arrimé et entretenu de façon à empêcher, dans des conditions normales de transport, y compris la manutention, tout rejet des marchandises dangereuses qui pourrait présenter un danger pour la sécurité publique.

À la lumière des informations ci-dessus, cet avis concerne donc, exclusivement, les opérations éventuelles ou potentielles qui se dérouleraient à l'extérieur du port. De plus, l'Annexe 1, ci-jointe, fournit certaines réponses qui pourraient éclairer votre réflexion.

Pour tout complément ou toute question à ce sujet, je demeure à votre entière disposition.

Cordialement.

<Original signé par>

Luciano Martin, ing.
Directeur régional, Surface

c. c. Catherine Gaudette – Transports Canada



ANNEXE 1 – Réponses Transports Canada

Description du projet en lien avec vos domaines d'expertise

1) Est-ce que l'information présentée par le promoteur sur le projet en lien avec les domaines d'expertise ci-dessus est décrite et documentée de façon adéquate et suffisante? Veuillez expliquer votre réponse et préciser, le cas échéant, les lacunes ou les aspects pour lesquels il subsiste une incertitude. Expliquez si ces lacunes et incertitudes peuvent influencer votre avis et dans quelle mesure.

Réponse : Bien que l'intérieur des installations portuaires n'est pas assujéti aux champs d'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, l'information présentée par le promoteur semble suffisante et ne semble pas présenter d'enjeux particuliers.

Toutes les activités effectuées par le promoteur en lien avec le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire la demande de transport, la manutention ou le transport, doivent être effectuées en conformité avec les exigences de la *Loi* et du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

2) Veuillez préciser si des infrastructures, des aménagements, des activités ou autres peuvent générer des risques en lien avec vos domaines d'expertise. Dans l'affirmative, veuillez décrire ces risques et préciser quelles mesures devraient être mises en place pour les réduire ou les éliminer.

Réponse : Pour les activités qui se situent à l'extérieur des installations portuaires et qui seront impactées par le projet, il ne semble pas y avoir de préoccupations ou de questionnements particuliers pour la sécurité ferroviaire, dans le contexte actuel. Toutefois, il est à souligner que s'il devait y avoir une construction ou une modification d'installations ferroviaires désignées par règlement à l'extérieur du port dans le cadre de ce projet, le chemin de fer sous compétence fédérale (p. ex. le Canadien National) devra donner un avis aux intervenants concernés (municipalités, propriétaires de terrains adjacents) conformément à la LSF et au Règlement sur les avis de travaux ferroviaires, et ce, avant le début des travaux.

En ce qui a trait à la circulation des trains à Charny (Lévis), plus précisément les opérations au triage Joffre, il est à noter que l'achalandage et le volume ferroviaire varient et fluctuent au fil des années. À titre d'exemple, le transport de produits pétroliers était plus élevé qu'aujourd'hui puisque certains trains unitaires qui passaient par le triage de Joffre sont maintenant remplacés par un pipeline. Ainsi, les trains supplémentaires pour lesquels les manœuvres seront déplacées de Limoilou/Beauport vers Joffre dans le but de libérer Limoilou, représenteraient un faible impact sur le volume de wagons traités au triage.

En revanche, il est aussi possible que la fréquence et le nombre de trains augmentent en fonction de la demande des clients du chemin de fer, impliquant des tonnages supplémentaires au-delà de ce que le promoteur a prévu. Dans l'éventualité où ils dépasseraient certains critères réglementaires, des inspections additionnelles pourraient être requises. Dans un cas pareil, cette situation serait couverte puisqu'elle est déjà prévue dans la réglementation actuelle.



Concernant les passages à niveau, même si trois (3) passages à niveau sont déjà mentionnés dans l'étude du promoteur, il y a un total de 13 passages à niveau sur la subdivision Bridge et deux (2) sur la subdivision Drummondville qui verront possiblement un usage accru.

Les impacts seraient principalement d'ordre de nuisance due à l'activation prolongée des systèmes d'avertissement et l'occupation des passages à niveau par les trains, à l'exception de celui de la voie CL77 (tableau ci-dessous). Du côté réglementaire, les systèmes d'avertissement n'auront pas à être modifiés pour les trains additionnels; ils satisfont déjà les critères de base requis.

Une fois rendus sur les voies importantes du Canadien National (CN) (subdivision Montmagny, Drummondville (après le mile 8.6), Saint-Hyacinthe, Montréal et Kingston) les trains additionnels n'auront aucun impact. Le volume de trafic ferroviaire varie régulièrement sur ces subdivisions sans impact à la sécurité.

En détail :

0.29 voie CL77, piste multifonctionnelle à Limoilou	Impact important si le passage à niveau reste dans son état actuel dû à l'occupation prolongée par de longs trains qui entreraient ou sortiraient de la baie de Beauport.
13.02 Bridge, passage piéton/vélo	Impact minime des trains additionnels.
12.59 Bridge, avenue Plante	Un certain impact pour cette route collectrice pour un quartier principalement résidentiel.
12.4 Bridge, passage piéton/vélo	Impact minime des trains additionnels.
12.21 Bridge, passage piéton/vélo	Impact minime des trains additionnels.
11.75 Bridge, boulevard Père-Lelièvre	Artère importante qui sera sévèrement affectée aux heures de pointe comme spéculé dans le rapport.
9.7 Bridge, passage piéton/vélo	Impact minime des trains additionnels.
8.8 Bridge, passage piéton/vélo	Impact minime des trains additionnels.
8.05 Bridge, passage piéton/vélo	Impact minime des trains additionnels.
4.59 Bridge, chemin du Pavillon (chemin de la plage Jacques-Cartier)	Impact minime des trains additionnels.
0.93 Bridge, passage piéton/vélo	Impact minime des trains additionnels.
0.58 Bridge, avenue de l'Église (route 175)	Un certain impact pour cette route artérielle utilisée par du trafic mixte.
0.2 Bridge, avenue des Générations	Un certain impact pour les trains en direct ou provenance du triage de Joffre (Charny).
8.16 Drummondville, avenue du Viaduc	Un impact probable par les nouveaux trains en direction ou en provenance de l'Ouest. Aujourd'hui, la majorité des trains de marchandises en provenance ou en direction de Québec sortent ou entrent au triage de Joffre en croisant l'avenue des Générations et, de ce fait, ne passent pas sur cette section de voie.
8.36 Drummondville, rue de la Traverse	Même commentaire que pour 8.16 Drummondville.



(Suite question 2)

Toutes les activités effectuées par le promoteur en lien avec le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire, la demande de transport, la manutention ou le transport, doivent être effectuées en conformité avec les exigences de la *Loi* et du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Répercussions découlant des accidents ou des défaillances

3) Veuillez fournir votre avis sur les mesures de protection, les protocoles préliminaires d'intervention en cas d'urgence ou les plans de mesures d'urgence préliminaires proposés par le promoteur. Sont-ils adéquats et suffisants pour réduire les risques d'accidents ou de défaillances ou leurs conséquences? Veuillez expliquer votre réponse et proposer d'autres mesures, le cas échéant.

Réponse : L'intérieur des installations portuaires n'est pas assujéti aux champs d'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Quant à l'extérieur, ce sont les mesures existantes qui s'appliquent selon la compétence responsable.

Toutes les activités effectuées par le promoteur en lien avec le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire, la demande de transport, la manutention ou le transport, doivent être effectuées en conformité avec les exigences de la *Loi* et du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

4) Parmi les mesures proposées pour réduire les risques d'accidents et de défaillances ou leurs conséquences, veuillez identifier celles que vous considérez comme des mesures clés¹. Veuillez proposer des correctifs (au besoin) ou recommander toutes autres mesures que vous jugez essentielles et qui n'auraient pas été proposées par le promoteur.

Réponse : L'intérieur des installations portuaires n'est pas assujéti aux champs d'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Quant à l'extérieur, ce sont les mesures existantes qui s'appliquent selon la compétence responsable.

Toutes les activités effectuées par le promoteur en lien avec le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire, la demande de transport, la manutention ou le transport, doivent être effectuées en conformité avec les exigences de la *Loi* et du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.



Transports
Canada

Transport
Canada

Effets de l'environnement sur le projet

5) Est-ce que Transports Canada a des préoccupations concernant les effets que l'environnement² pourrait avoir sur le projet (par exemple, l'effet des vagues ou de la glace sur les infrastructures portuaires et les navires) ? Si tel est le cas, veuillez expliquer vos préoccupations et identifier les lacunes ou les aspects pour lesquels il subsiste une incertitude.

Réponse : Aucun avis à émettre concernant cette question. L'ensemble des conditions et des éléments naturels de la Terre ne sont pas du domaine des champs d'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*.