
Le 1ier juin 2017

BAPE, Ministère de l'Environnement

A l'attention de: gestionnaire des documents reliés à la Voie de Contournement, Lac-Mégantic

2^{ème} MÉMOIRE SIMPLIFIÉ

Voici quelques clarifications au sujet du bienfait de l'option 3 (ou corridor 1) :

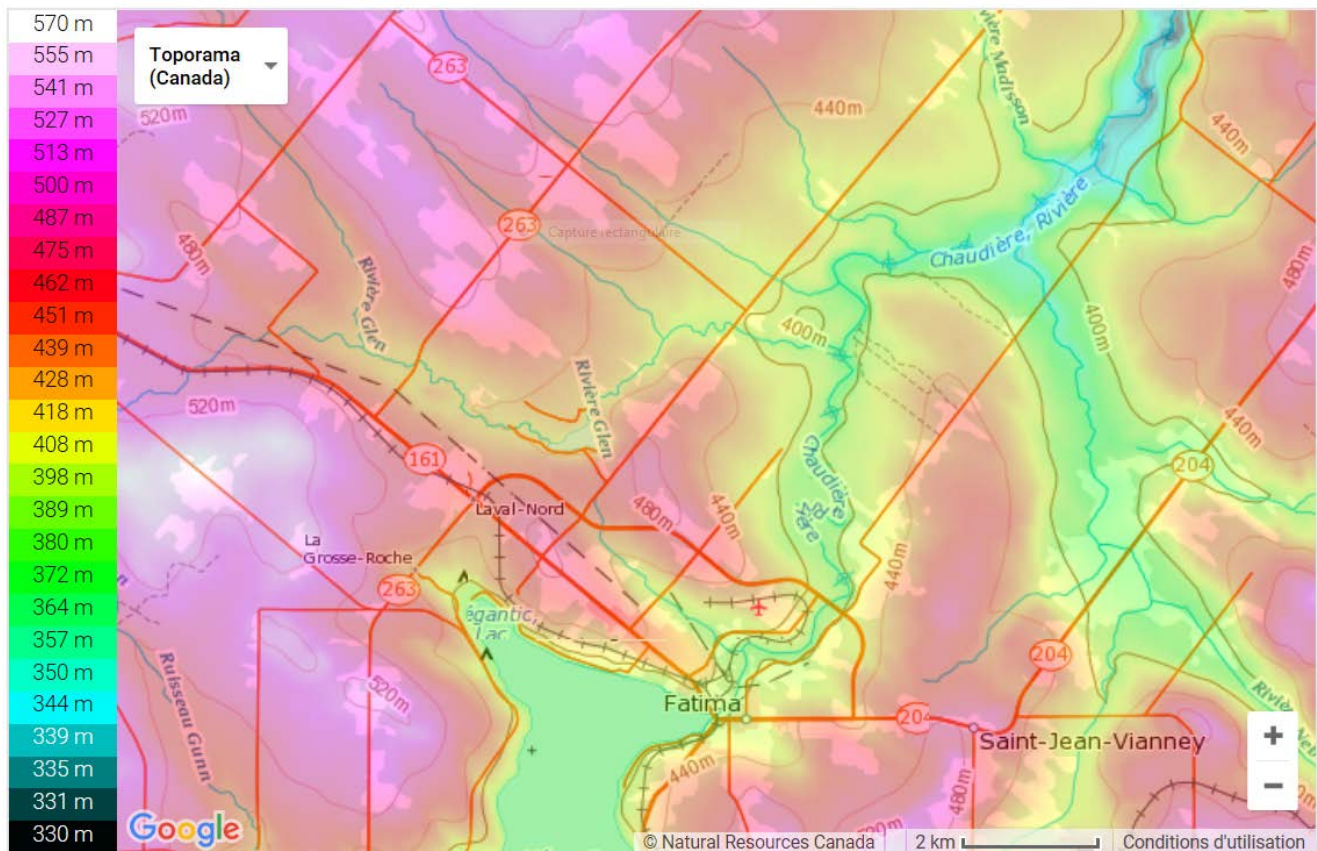
1- LE CORRIDOR #1 AURAIT EMPÊCHÉ LA TRAGÉDIE D'ARRIVER :

Si la voie ferrée existante avait été construite il y a bien des années selon le corridor 1 (option 3), la même tragédie n'aurait pas eu lieu. La raison est une évidence car le train en partant de Nantes aurait descendu environ 12 à 15 mètres (en élévation) sur 1 à 2 km, mais aurait été obligé de remonter à cause de la topographie ou relief du terrain.

Il faut se rappeler que le corridor #1 (ou option 3) pour la voie de contournement de la voie ferrée et qui est le corridor en jaune, suit de très près le même parcours de la route de contournement de la ville qui est la route 161. La voie ferrée dans cette option est continuellement en parallèle avec la route 161 qui a aussi été construite comme route de contournement de la ville de Lac-Mégantic.

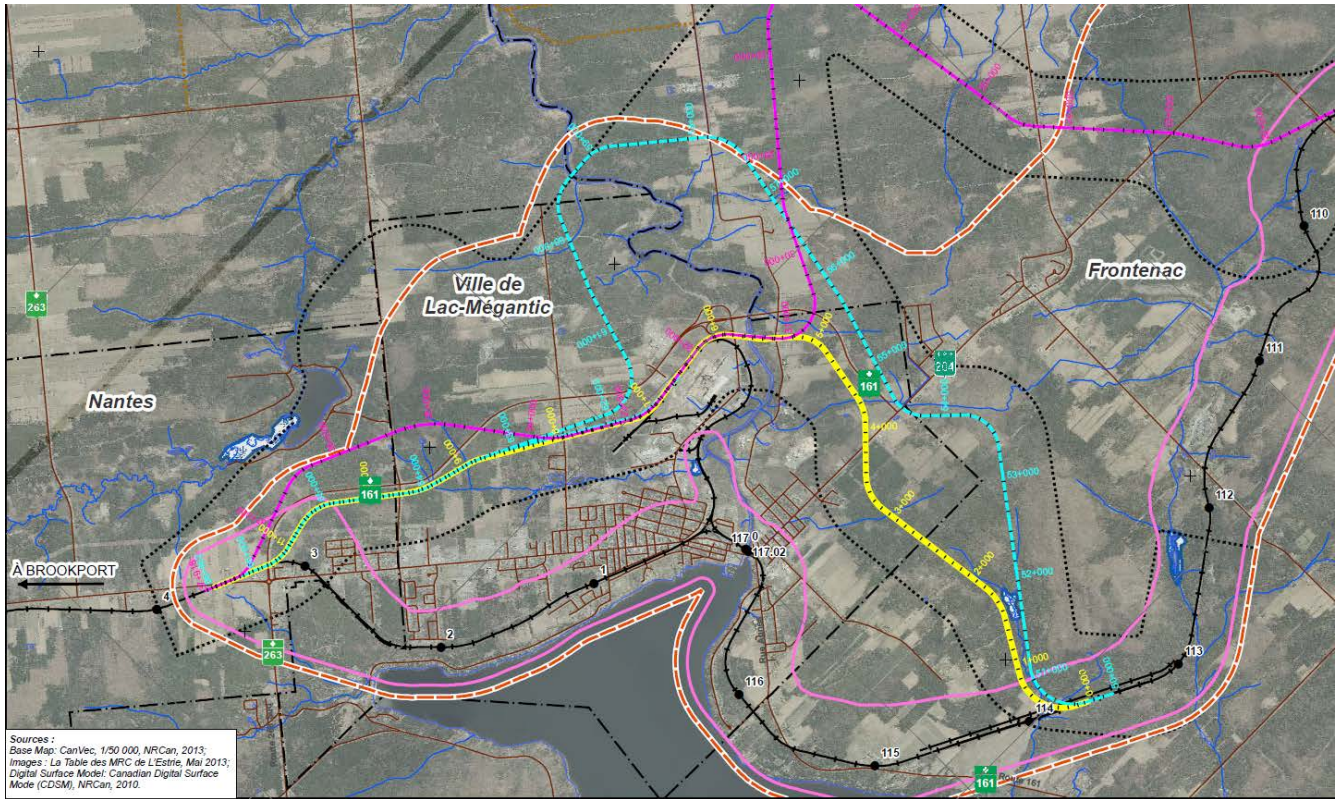
En effet, le train aurait attrapé la zone en rose (voir le plan topographique ci-attaché) et montrant que la route de contournement qui est la route 161, emprunte cette direction qui garde sa hauteur. On est même tout près de la ligne de 480m en élévation alors qu'en quittant Nantes, l'élévation topographique était à 475m. Et si en plus on considère les facteurs de friction sur les rails et possiblement aussi le fait que les "freins à main" étaient

supposés être mis en place, LE MÊME ACCIDENT OU TRAGÉDIE n'aurait pas eu lieu, car le train se serait arrêté tout seul, à quelques kilomètres après avoir quitté Nantes.



2- QU'EST-CE QUI ARRIVE SI LE TRAIN DÉPASSE LA ZONE EN ROSE :

Il est évident que le train va recommencer à descendre au moment de quitter la zone rose du plan topographique, mais il va quitter cette zone avec au moins un conducteur à bord pour contrôler le train. Donc le danger de créer une explosion comme on a vécu vient de disparaître. Il a été expliqué aux paragraphes précédents que le train ne pouvait pas dépasser les hauteurs sans s'arrêter tout seul, s'il n'y a pas de conducteur (donc un train à la dérive), ceci à cause de la topographie du terrain.



Les seuls risques restant et possibles seront comme partout ailleurs au Canada : un déraillement mineur et sous contrôle du conducteur, ceci pour tout problème quelconque de rail brisé, ou tout autre problème. De plus, on sera en zone beaucoup moins peuplée, donc avec un potentiel mortel vraiment à la baisse.

Préparé par :

François Charbonneau, ingénieur

Lac-Mégantic, Qc.