

1- Expliquer ce que signifie la largeur de 500 m de part et d'autre de la ligne de centre du tracé

Tel que mentionné à la section 3.1 de l'étude des solutions (page 25) : « *Les plans 3-A et 3-B présentent la zone d'étude qui a été utilisée afin d'établir le cadrage environnemental. Ses limites ont été établies de façon à englober les trois tracés à l'étude, le statu quo, de même qu'une zone tampon de 500 m autour des axes ferroviaires élaborés par l'équipe de conception du projet, afin d'englober toute la zone d'étendue des impacts qui peuvent être appréhendés pour ce genre d'infrastructures (ex : 300 m pour le bruit) ainsi que d'éventuelles variantes de tracés* ».

La limite de 500 m a donc une fonction descriptive : elle sert à acquérir une bonne connaissance du milieu pour pouvoir bonifier, lors d'une étape ultérieure, les variantes de tracé en fonction des caractéristiques du milieu traversé. L'objectif de cette bonification est de définir la solution permettant au final de minimiser les impacts, tant au niveau biophysique que social et de favoriser l'acceptabilité sociale. Il s'avère en effet primordial de déterminer quelle est la meilleure variante de tracé pour les populations concernées, parmi ceux élaborés par l'équipe technique ou proposés par les parties prenantes, comme par exemple celui proposé par la municipalité de Frontenac en date du 30 mai 2017.

Enfin, cette limite de 500 m correspond également à celle citée par la Santé publique, appuyée sur le rapport de BAPE de 1991 dans le cadre du projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et Varennes.

Il faut préciser que pour chacune des options 3, 4 et 5, l'équipe technique a tout d'abord conçu un premier tracé, autour duquel la zone tampon de 500 m a été établie. Cette façon de procéder est motivée par le fait qu'il est essentiel de s'assurer qu'il y a au moins un tracé techniquement faisable pour chaque option, étant entendu que ces premiers tracés seront optimisés lors d'une phase subséquente suite à des analyses techniques, environnementales et à des consultations avec les parties prenantes.

2- Valeur économique des temps de parcours

L'information est présentée à la section 4.4.6 de l'étude des solutions (page 92). L'économie annuelle pour l'exploitant ferroviaire est estimée à :

- 138 675 \$ pour le corridor 1 (option 3)
- 193 138 \$ pour le corridor 2 (option 4)
- 78 160 \$ pour le corridor 3 (option 5)

La valeur économique des gains de temps de parcours exprimée en valeur actualisée nette (VAN) sur 40 ans est présentée au tableau 4-J (page 94) de l'étude des solutions et est de l'ordre de quatre millions de dollars (4 M \$) pour les trois options.