

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

AVIS DE PROJET

Janvier 2016

*Développement durable,
Environnement et Lutte
contre les changements
climatiques*

Québec 

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en quinze copies papier et en une copie électronique. Dès sa réception par le Ministère, l'avis de projet est inscrit au registre prévu à l'article 118.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Il est aussi transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Depuis l'entrée en vigueur des articles 115.5 à 115.12 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le 4 novembre 2011, le demandeur de toute autorisation accordée en vertu de cette loi doit, comme condition de délivrance, produire la « Déclaration du demandeur ou du titulaire d'une autorisation délivrée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) » accompagnée des autres documents exigés par le ministre. Vous trouverez le guide explicatif ainsi que les formulaires associés à l'adresse électronique suivante : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/lqe/index.htm>.

Le formulaire « avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. **Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances.** Le détail des tarifs est disponible à l'adresse électronique suivante : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm#eval>. Il est à noter que le Ministère ne pourra traiter la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet, accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales et des documents associés à la déclaration du demandeur, est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83

Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3933
Télécopieur : 418 644-8222
Internet : www.mddelcc.gouv.qc.ca

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004 et renouvelée en 2009, le Ministère transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (téléphone : 418 649-6444; acee.quebec@ceaa-acee.gc.ca) afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet, son envergure et son emplacement, le Ministère pourrait avoir à consulter un ou des groupes autochtones concernés au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur pourrait être transmis à une ou des communautés autochtones afin de les informer d'un projet potentiel et de les consulter à cet effet. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des autochtones.

À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Date de réception
	Numéro de dossier

1. Initiateur du projet

Nom : Ville de Lac-Mégantic	
Adresse civique : 5527 rue Frontenac, Bureau 200, Lac-Mégantic (Québec) G6B 1H6	
Adresse postale (si différente) :	
Téléphone : (819) 583-2441	
Télécopieur : (819) 583-5920	
Courriel : direction.generale@ville.lac-megantic.qc.ca	
Responsable du projet : Marie-Claude Arguin	
Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec	881 100 5816

2. Consultant mandaté par l'initiateur du projet (s'il y a lieu)

Nom : AECOM Consultants Inc.	
Adresse : 85 rue Sainte-Catherine Ouest, Montréal (Québec) H2X 3P4	
Téléphone : (514) 287-8500	
Télécopieur : (514) 287-8600	
Courriel : barry.palynchuk@aecom.com	
Responsable du projet : Barry Palynchuk, ing., Directeur de projet	

3. Titre du projet

Réalisation d'une voie ferrée contournant le centre-ville de Lac-Mégantic dans les municipalités de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Le 6 juillet 2013, un train de 72 wagons, transportant du pétrole brut, a déraillé dans le centre-ville de Lac-Mégantic, entraînant le décès de 47 personnes et des dommages matériels considérables. Une enquête de santé populationnelle menée par l'Agence de santé et des services sociaux de l'Estrie, menée auprès de 800 adultes de la MRC du Granit suite à la tragédie, a établi que 63,9 % des répondants ont subi des pertes humaines (disent avoir craint pour leur vie ou celle de leurs proches, ou qu'un de leur proche en soit décédé ou blessé), 23,3 % ont subi des pertes matérielles (perte directe ou relocalisation, perte d'emploi), et 53,7 % disent avoir été affectés ou très affectés par le stress. 75 % des résidents de la MRC disent avoir subi l'un des trois types d'impact alors que 17,1 % affirment avoir subi les trois. Encore aujourd'hui, les méganticois doivent vivre avec les conséquences de la tragédie et la santé d'une portion non négligeable de la population en est affectée.

Le cadre physique dans lequel s'insère la voie ferrée existante dicte la présence de plusieurs séries de pentes supérieures à 1 %, qui compliquent l'implantation et l'exploitation d'une voie ferrée. Si d'autres municipalités au Québec et au Canada peuvent prétendre posséder des voies ferrées localisées dans un cadre comportant des caractéristiques similaires, seule la population de Lac-Mégantic a vécu cet événement d'une ampleur unique au Canada et en demeure marquée.

La Ville de Lac-Mégantic a entrepris une vaste démarche connue sous le nom de « *Réinventer la ville* » afin de concevoir le redéveloppement des espaces touchés par la catastrophe. Le plan particulier d'urbanisme qui en découle exclut l'usage ferroviaire, témoignant ainsi de la volonté ferme des autorités municipales de sortir la voie ferrée du centre-ville.

À cette fin, la Ville a obtenu l'appui du gouvernement du Québec pour lancer une étude de faisabilité sur la réalisation d'une voie ferrée contournant le centre-ville de Lac-Mégantic. Cette étude adopte le modèle de développement de projet préconisé par le ministère des Transports du Québec comprenant une étude d'opportunité, un avant-projet préliminaire, la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement ainsi qu'un avant-projet définitif.

Au moment d'écrire le présent avis de projet, l'étude d'opportunité est en cours. Il est acquis que l'option de conserver la voie ferrée sera évaluée au même titre que les options visant le contournement du centre-ville, mais on peut d'ores et déjà conclure qu'un statu quo, même amélioré pour amener le corridor ferroviaire existant aux normes modernes d'aménagement en milieu urbain, ne saurait satisfaire certains critères tout en ne correspondant pas aux orientations municipales ni au souhait majoritaire de la population.

Par ailleurs, la probabilité que l'exploitant de la voie ferrée reprenne le transport de produits pétroliers demeure et il serait difficile d'empêcher cet usage par ailleurs légal. La reprise éventuelle de cette activité demeura toujours un enjeu majeur pour la population de Lac-Mégantic.

5. Localisation du projet

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser, les coordonnées géographiques (longitude et latitude) et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités). Préciser la municipalité régionale de comté. Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

La figure 1 présente la localisation de la zone d'étude dans les municipalités de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac, dans la MRC du Granit.

À Nantes, la zone d'étude occupe l'extrémité est de la municipalité, tandis qu'elle couvre, en contournant le noyau urbain, les parties nord et est de la Ville de Lac-Mégantic. Dans la municipalité de Frontenac, la zone d'étude se divise en deux corridors, l'un qui contourne le noyau urbain de la municipalité par le nord et l'est, l'autre par l'ouest et le sud.

6. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

La très grande majorité des terrains visés par le projet appartiennent au domaine privé. Étant donné qu'aucun tracé n'est encore choisi, il n'est pas possible pour l'instant d'identifier les propriétés qui seront touchées par le projet.

7. Description du projet et de ses variantes

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés (notamment, les matières dangereuses susceptibles d'être requises en construction ou en exploitation en estimant leurs quantités), etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Variantes à l'étude

Le mandat confié au consultant prévoit l'élaboration de trois variantes de tracé pour contourner le centre-ville de Lac-Mégantic. Au moment de la préparation du présent avis de projet, une première version de ces trois variantes a été préparée. Il est toutefois prématuré de présenter formellement ces variantes parce que leur faisabilité technique reste à confirmer. Notons toutefois que la voie ferrée à construire :

- Se situera à l'intérieur des « corridors à l'étude » illustrés à la figure 1;
- Aura une longueur se situant approximativement entre 12 et 18 kilomètres, selon la variante ou combinaison de variantes choisie;
- Devra maintenir la desserte ferroviaire du parc industriel de Lac-Mégantic, peu importe la variante choisie.

Comme on le constate à la figure 1, la voie ferrée existante située à l'intérieur de la zone d'étude, qui appartient depuis 2014 à la Central Maine & Quebec Railway (CMQR), comporte deux subdivisions, soit les subdivisions Sherbrooke et Moosehead, la rivière Chaudière servant de limite approximative entre les deux subdivisions. Du côté ouest, à Nantes, les variantes étudiées se rabattent sur la voie ferrée existante entre les points miliaires (PM) 3 et 4 de la subdivision Sherbrooke. Le contournement du centre-

ville de Lac-Mégantic se fera nécessairement par le nord parce que le lac Mégantic fait obstacle à tout aménagement du côté sud. Dans Frontenac, deux points de rabattement possibles sont à l'étude : l'un vers le PM 113 de la subdivision Moosehead, l'autre vers le PM 108 de cette même subdivision.

Activités du projet

Les activités reliées à la réalisation du projet sont présentées ci-dessous en fonction des différentes phases du projet.

Pré-construction

Les activités de pré-construction comprennent :

- Les relevés d'arpentage et géotechniques;
- L'acquisition de l'emprise : celle-ci aura une largeur minimale de 100 pieds (30 m). Cependant, des surlargeurs pourraient s'avérer nécessaires là où des contraintes liées à la topographie l'imposent.

Construction

Le projet comprend la construction des composantes suivantes :

- Une voie principale répondant aux critères de classe 3; une coupe-type des principales composantes d'un aménagement ferroviaire est présentée en annexe;
- Une voie d'évitement d'environ 2 km de long, située à proximité de la voie de contournement, soit parallèle et contigüe à la nouvelle voie principale à construire, soit parallèle et proche de la jonction entre la voie de contournement et la voie existante;
- Un pont ferroviaire pour franchir la rivière Chaudière;
- Des structures d'étagement pour séparer les infrastructures ferroviaires et routières, selon les exigences topographiques et de circulation de chaque mode ainsi que des passages à niveau;
- Des structures et/ou ponceaux aux traversées de cours d'eau de même que la construction d'un réseau de drainage de l'emprise;
- Une tour de communications;
- L'installation de la signalisation et des systèmes d'avertissement si requis aux passages à niveau;
- Si requis, l'ouverture de nouvelles carrières ou zones d'emprunt aux fins de la réalisation du projet;
- Si requis, la constitution d'aires de rebut pour les matériaux excédentaires;
- L'enlèvement des voies et de la signalisation sur la voie ferrée existante.

Les activités de construction impliquées sont :

- Le déboisement de l'emprise et la disposition des débris ligneux;
- La construction d'accès temporaires à l'emprise;
- La circulation de machinerie lourde;
- Les terrassements;
- Le dynamitage;
- Le transport et la mise en place des matériaux de terrassements, du ballast, des équipements de voie et de toutes les matières requises pour la construction des composantes énumérées plus haut.

Exploitation

En phase d'exploitation, les activités consistent au passage des trains, tant sur la voie principale que sur l'antenne ferroviaire desservant le parc industriel de Lac-Mégantic, et aux activités d'entretien de la voie.

L'étude des tonnages transportés sur la voie ferrée a révélé que dans la dernière année précédant la catastrophe, le tonnage transporté a atteint 4,5 millions de tonnes annuellement, contre seulement 1,5 million en 2015. Il est pris pour hypothèse qu'à terme, le tonnage transporté retrouvera ses niveaux

d'antan et que les produits pétroliers y seront à nouveau transportés, en plus des autres marchandises et matières dangereuses, dont la circulation n'a par ailleurs jamais été interrompue.

8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet. Indiquer si des autochtones sont présents dans le secteur.

Décrire aussi les principales contraintes prévisibles : zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.

Composantes du milieu

Le corridor d'étude se situe à l'intérieur de la région écologique dite des Coteaux des basses Appalaches correspondant à la portion du sous-domaine climacique de l'érablière à bouleau jaune située sur la rive sud du Saint-Laurent. La ville de Lac-Mégantic se situe dans la sous-région des Coteaux de la rivière Chaudière. La superficie forestière est occupée en bonne partie par les feuillus intolérants et l'érable rouge accompagnés le plus souvent du sapin.

Le relief est en général assez doux et formé de coteaux aux pentes faibles, du moins tel que perçu à l'échelle régionale, ce qui n'exclue pas la présence de collines aux pentes plus accentuées à l'échelle locale. La majorité de ces coteaux sont recouverts d'un till épais. L'altitude de la région varie de 400 à 500 m. La proximité des coteaux du mont Mégantic fait en sorte que le relief s'accroît à mesure qu'on se déplace au sud et à l'est de Lac-Mégantic.

Le réseau hydrographique est peu développé mais dominé par le lac Mégantic, un plan d'eau de plus de 16 km de longueur et de 1,5 km de largeur, orienté nord-sud, qui sert de lac de tête à la rivière Chaudière. Le corridor d'étude ne comporte aucun parc national ou réserve écologique.

Les limites de la zone d'étude s'adaptent au tracé de la voie ferrée qui sillonne le territoire de Lac-Mégantic, de Nantes et de Frontenac. Ces trois municipalités font partie des 20 municipalités formant la MRC du Granit. Située à l'extrémité Est de l'Estrie, la MRC est limitrophe aux régions de l'Amiante, de Beauce-Sartigan et de l'état du Maine.

La région est peu densément peuplée (8,1 habitants/kilomètre carré) et connaît une légère baisse de sa population depuis les années 1990. Un des facteurs pouvant expliquer cette diminution est le vieillissement de la population.

L'emploi régional, à l'instar de l'ensemble de la province, est majoritairement représenté par le secteur tertiaire (52,8 %) et se répartit dans le commerce de détail, la santé et les services sociaux, le transport, l'entreposage et l'enseignement. L'industrie manufacturière, soit le secteur secondaire, est lié à 36,1 % des emplois qui sont, pour la majorité, relatifs à l'industrie du bois. Le secteur primaire compte quant à lui pour 11 % des emplois.

Près de 6 000 habitants résident dans la ville de Lac-Mégantic. Pôle régional de services et d'équipements, elle représente plus de 25 % de la population. La ville est bordée par le canton de Marston et les municipalités de Sainte-Cécile-de-Whitton, de Nantes et de Frontenac. Ces deux dernières, traversées par la zone d'étude, comptent pour leurs parts respectivement 1 417 et 1 699 habitants. À l'extérieur du noyau urbain de Lac-Mégantic, les principaux usages sont agricoles et agro-forestiers.

Principales contraintes

La principale contrainte à la réalisation d'une voie ferrée est de nature physique et est intimement liée à la conception de l'ouvrage. L'exploitation efficace d'une voie ferrée exige la mise en place de pentes dont l'inclinaison est de l'ordre de 1 % ou moins. Des pentes supérieures peuvent être tolérées sur de courtes

distances. Le respect de ce critère de conception peut conduire à l'allongement du tracé entre deux points afin de maintenir une pente acceptable, à la mise en place de remblais importants pour franchir des vallées ou au déblai et creusage de tunnels. Les choix faits à l'étape de la conception peuvent avoir un impact majeur sur le coût de l'ouvrage projeté.

La principale contrainte environnementale est liée à la présence de l'occupation humaine du territoire. Il convient d'éviter dans la mesure du possible les noyaux urbains à Nantes et à Frontenac, de même que les concentrations de bâtiments en milieu plus isolé. Au plan biophysique, les milieux humides, peu présents sur le territoire, constituent une contrainte, tant en raison de leur faible capacité portante que de leur valeur écologique.

9. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieu biophysique et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

L'acquisition de l'emprise transformera l'usage actuel, principalement de type rural, agricole ou forestier, en corridor de transport ferroviaire. Les travaux de construction causeront l'émission de nuisances tels les bruits, vibrations et poussières associés au fonctionnement et au passage des engins de chantiers et des camions transportant les matériaux et au dynamitage, touchant ainsi la qualité de l'air. Le réseau routier local pourrait subir des dommages suite au passage répété de camions lourds. Les activités de terrassement pourraient créer des phénomènes d'érosion ou de glissement. Aux interfaces avec les cours d'eau, des détériorations et des pertes d'habitat du poisson pourraient survenir. Tous les réseaux linéaires franchis (routes, sentiers récréatifs etc...) seront interrompus et devront être réorganisés ou faire l'objet de passages conformes aux normes en vigueur. Dépendamment du tracé choisi, la nouvelle emprise pourrait créer des résidus de terrain difficiles à mettre en valeur ou difficiles d'accès, ou les rendre dérogatoires par rapport aux normes de superficie en vigueur dans la MRC. Des impacts visuels pourraient survenir si le projet comporte des remblais ou des coupes importantes.

Des mesures d'atténuation seront proposées afin de prévenir ou réduire l'intensité et la durée des impacts. Comme il s'agit essentiellement de travaux de génie civil, de nombreuses mesures ayant fait leurs preuves sont déjà appliquées par l'industrie et seront analysées lors de l'étape de conception.

En période d'exploitation, le passage des trains deviendra une source de bruit et de vibrations pour les résidents situés à proximité de l'emprise. Le corridor sera aménagé de façon à respecter le plus possible les recommandations de la Fédération canadienne des municipalités pour les corridors ferroviaires.

Le projet aura toutefois comme effet de soustraire à ces nuisances une grande partie des habitants de Lac-Mégantic, tout en leur permettant de retrouver la tranquillité d'esprit perdue le 6 juillet 2013. L'exploitant ferroviaire tirera également bénéfice du nouvel aménagement, en profitant d'un nouveau corridor dont le niveau de service sera supérieur à l'ancien.

10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Phase 1 – Étude de faisabilité Phase 1A – Étude d'opportunité Étude des besoins..... Étude des solutions.....	Septembre 2015 Avril 2016
Phase 1B – Étude d'impact sur l'environnement et avant-projet préliminaire.....	Avril 2017
Avis de recevabilité (estimation).....	Août 2017
Recommandation du ministre (estimation).....	Août 2018
Phase 2 – Avant-projet définitif.....	Février 2019
Phase 3 – Plans et devis préliminaires et définitifs.....	Mars 2020
Phase 4 – Construction.....	2020 et 2021
Phase 5 – Exploitation.....	Fin 2021

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Le présent projet comprend l'enlèvement des rails et des passages à niveau du corridor ferroviaire existant. Dépendamment des décisions qui seront prises par d'autres autorités quant à l'avenir de l'emprise ferroviaire abandonnée, d'autres types d'intervention pourront avoir lieu.

Il n'y a aucune phase ultérieure ou projet connexe identifié à ce jour.

12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact, incluant les échanges avec les autochtones.

Le programme de travail prévoit la tenue de trois présentations publiques à des moments clés de l'avancement des études : à la fin de l'étude d'opportunité, à la fin de l'étude d'impact sur l'environnement et à la fin de l'avant-projet définitif. Ces trois rencontres constitueront le forum privilégié pour rendre disponible l'information pertinente et recevoir les commentaires du public.

13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

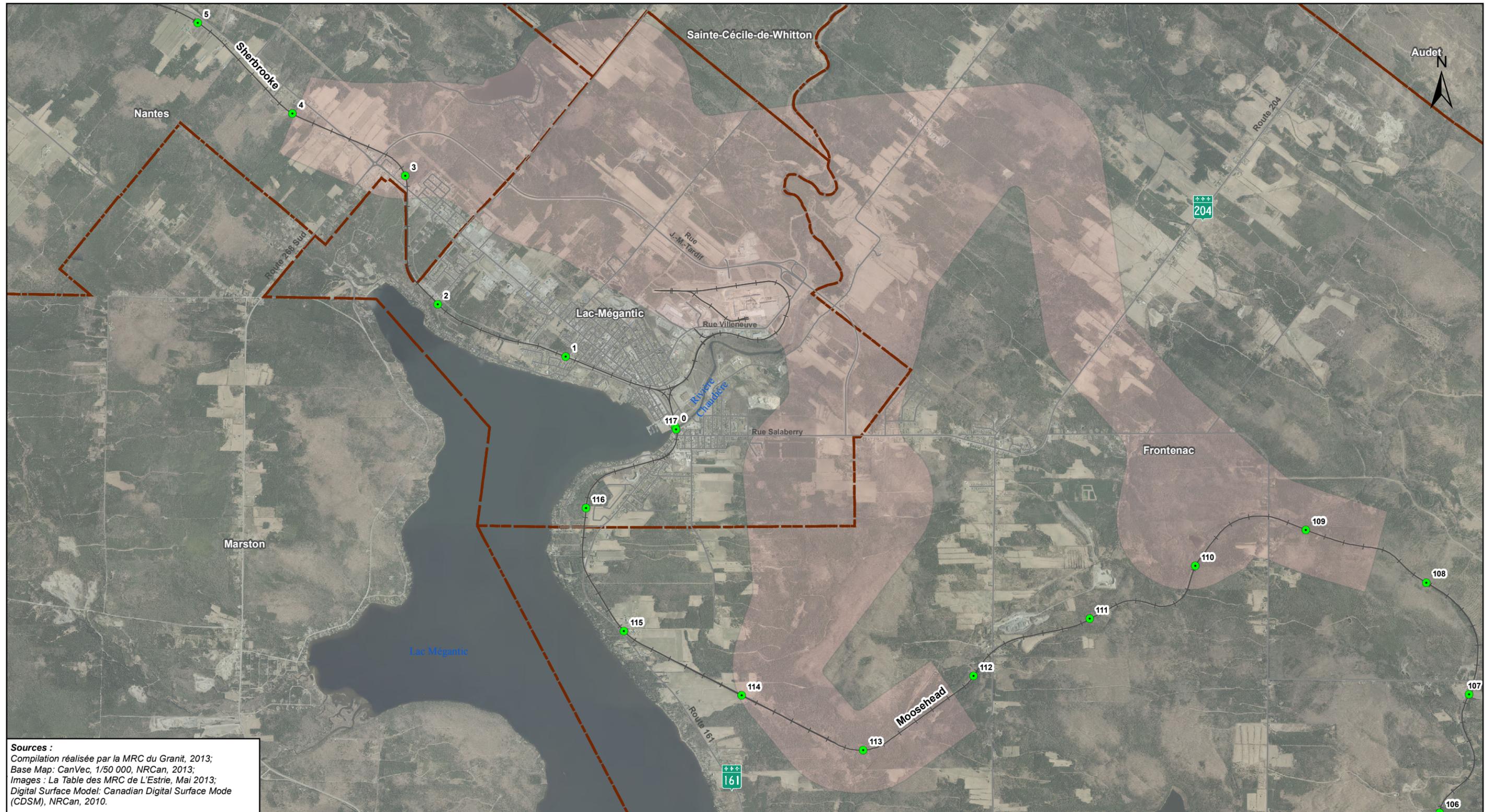
(rien)

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 14 janvier 2016

par Marie-Claude Arguin





Sources :
 Compilation réalisée par la MRC du Granit, 2013;
 Base Map: CanVec, 1/50 000, NRCan, 2013;
 Images : La Table des MRC de L'Estrie, Mai 2013;
 Digital Surface Model: Canadian Digital Surface Mode (CDSM), NRCan, 2010.



- LÉGENDE**
- Voie ferrée existante
 - Réseau routier
 - Limite municipale
 - Corridor d'implantation
 - Points miliaires



AECOM Consultants Inc.
 85, rue Sainte-Catherine Ouest
 Montréal (Québec) Canada
 H2X 3P4
 www.aecom.com

514 287-8500 Tél.
 514 287-8600 Téléc.

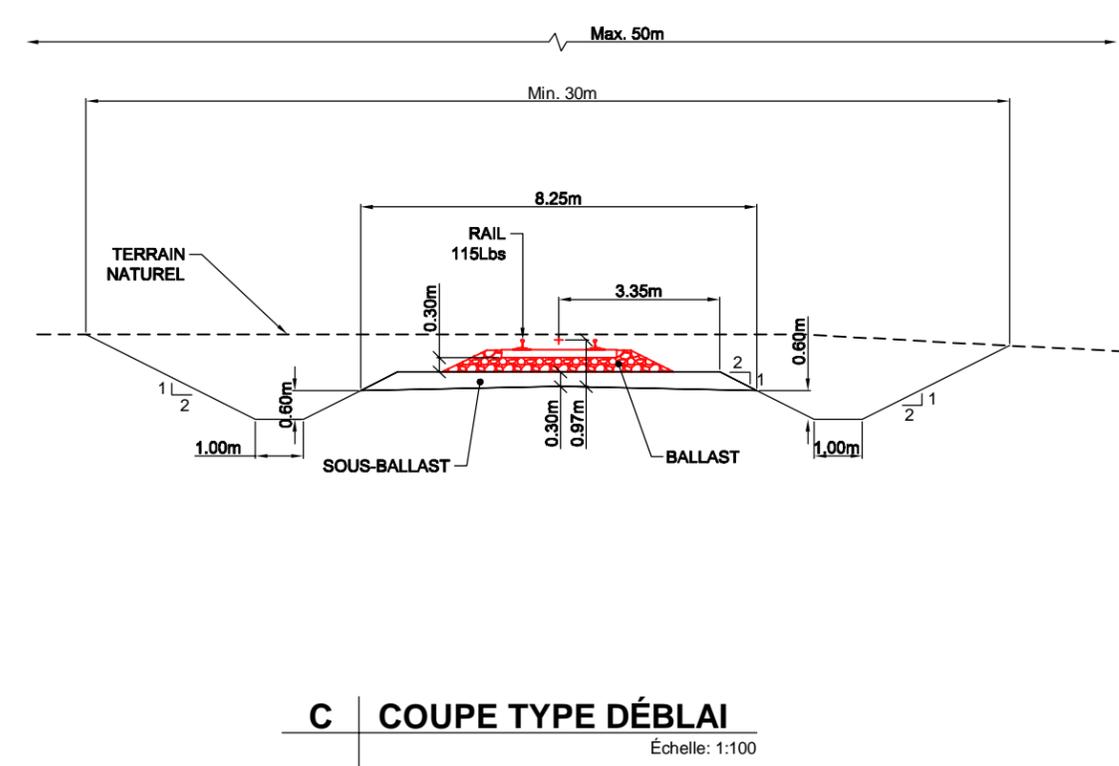
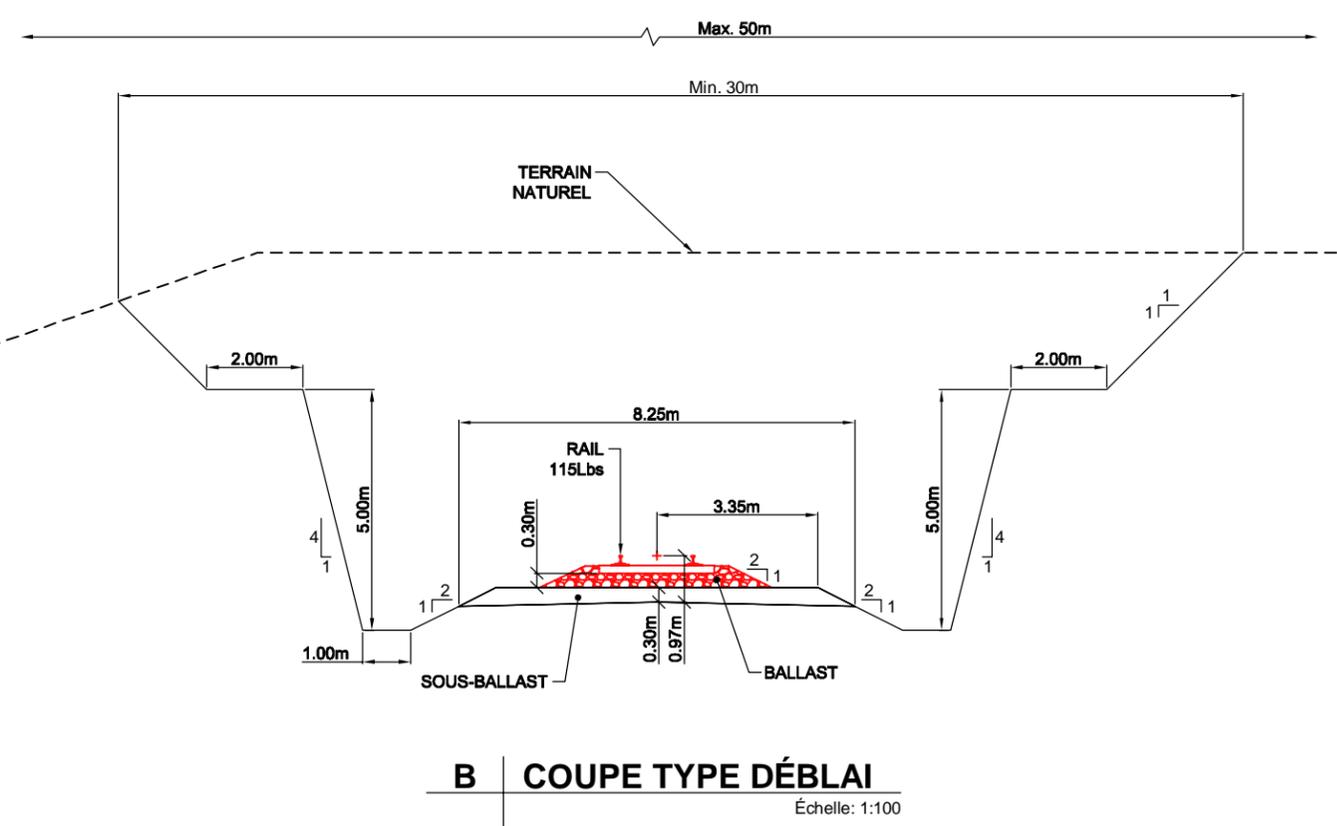
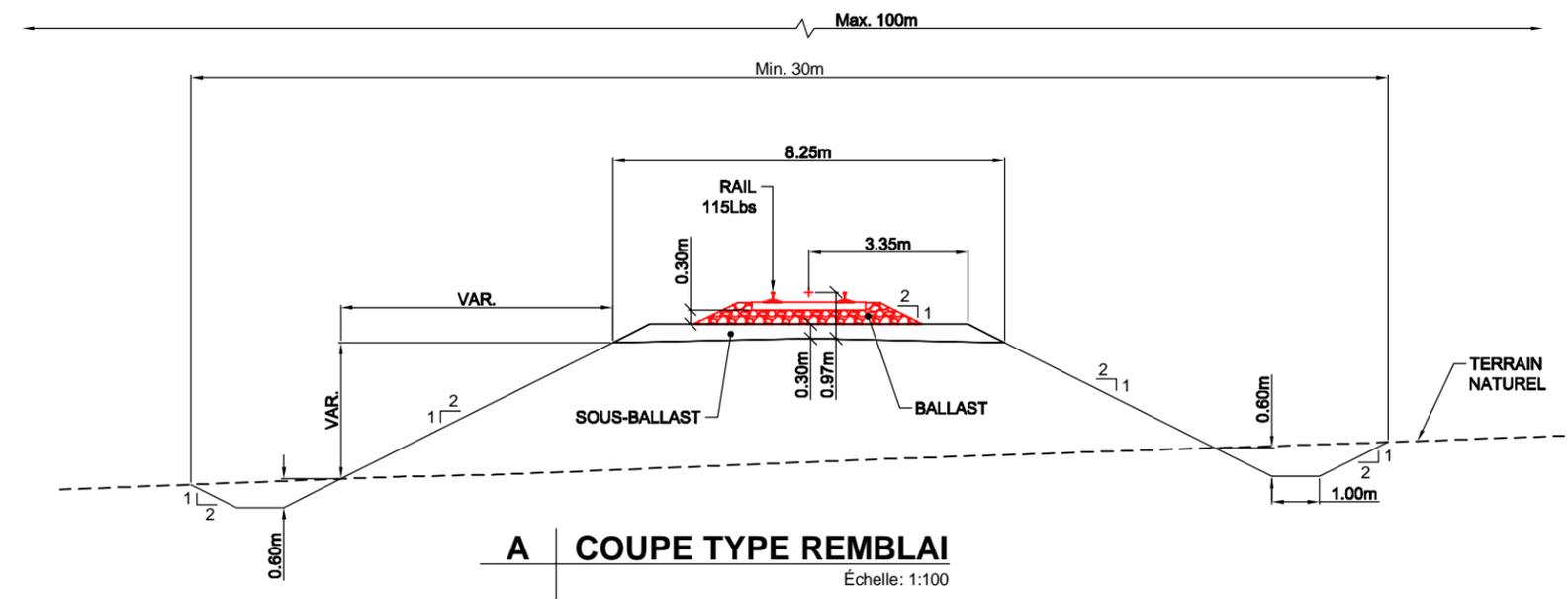
NOM DU PROJET:
**Études de faisabilité - Réalisation d'une
 voie ferroviaire contournant le
 centre-ville de Lac-Mégantic**

NOM DU DESSIN:
Corridors à l'étude 2

CONÇU PAR: C.G.	No. PROJET: 60344414	DATE: Décembre 2015
DESSINÉ PAR: L.M.P	ÉCHELLE: 1:45,000 0 0.5 1 Km	
No. FIGURE: 1	No. RÉV.: 1A	

Fig_LMG_60344414_VoieFerreelimplantation

Ces plans ont été préparés à l'intention du client de la société AECOM et ils ne peuvent être utilisés, reproduits ou invoqués par de tierces parties, sauf si une entente est conclue entre AECOM et son client, tel que prescrit par la loi ou pour utilisation par les organismes de surveillance gouvernementaux. AECOM ne s'engage aucunement et rejette toute responsabilité de toute nature à l'égard de la modification de ces plans par de tierces parties sans son consentement écrit. Ne modifiez pas l'échelle de ce document. Toutes les mesures doivent être obtenues à partir de dimensions spécifiées.



PRÉLIMINAIRE
 Étant sujet à des modifications ultérieures, ce plan ne doit être utilisé qu'à titre d'information seulement.
 Date: 2016/01/11

VILLE DE LAC-MÉGANTIC
 CONTOURNEMENT FERROVIAIRE
 COUPES TYPE REMBLAI-DÉBLAI

