

BAPE – Commission d'Enquête**11 juillet, 2019****Kurt Lucas & Monique Lacroix**

Propriétaires du 2833-2835 rue Lafontaine, Frontenac, QC (lot 4972696, 125 acres en zone verte) visés par l'expropriation pour la construction de la voie de contournement ferroviaire.

Information sur les propriétaires et sur la propriété :

La terre est dans la famille Lacroix depuis 1975. Tout ce qui s'y trouve (bâtiments, chemins forestiers, paysagement, lacs artificiels, sentiers forestiers) a été bâti, et maintenu, par plusieurs générations de la famille, avec un grand respect pour la nature et pour la quiétude des lieux. Les sentiers en forêt ont été utilisés comme sentiers équestres, et encore aujourd'hui ils sont utilisés pour la marche, la raquette et le ski de fond (d'ailleurs nous permettons gratuitement à la municipalité de Frontenac de faire passer son sentier de ski de fond municipal sur une grande partie de notre terrain, pour les bénéfices des citoyens).

Au décès de certains membres de la famille en 2010, une décision s'imposait à savoir si ce beau et grand domaine serait vendu ou si nous (les propriétaires actuels, professionnels de la santé résidant et travaillant à Montréal), prendrions la relève et garderions ce joyau dans la famille, malgré plusieurs contraintes. Nous étions heureux de faire les sacrifices nécessaires afin de conserver la propriété (achat en janvier 2013) et continuer de l'entretenir à la mémoire des générations disparues et pour les générations à venir. Toutefois, cette acquisition tourna vite au cauchemar lorsque nous apprenions, via des rumeurs et reportages en 2014, qu'un regroupement de commerçants de Mégantic (Le Groupe Action Mégantic) avait élaboré un tracé pour une voie de contournement ferroviaire qui passerait non seulement sur notre terrain, mais très près de notre résidence (environ 400m). Ce regroupement faisait des représentations auprès du gouvernement expliquant que ce tracé 'court' était la meilleure solution à bas prix (\$50M)! Finalement, en mai 2018, après des années d'inquiétudes et sans informations officielles, la municipalité de Frontenac nous annonce que le que la voie de contournement ira de l'avant, que le tracé est décidé et qu'il n'y a rien que nous pouvons faire. L'annonce officielle du gouvernement viendra une semaine plus tard.

Commentaires sur la voie de contournement :

Premièrement, il faut se questionner sur la nécessité d'une voie de contournement ferroviaire.

On dit que les gens de Mégantic ont souffert et ne veulent plus voir passer de trains au centre-ville. Il est donc intéressant d'apprendre qu'il y a des plans de faire passer un train pour passagers au centre-ville de Mégantic (annonce publique faite par François Jacques, Député de Mégantic pour la CAQ, lors de la séance du BAPE du 11 juin, 2019. Également, référence faite par l'ingénieur de AECOM, Barry Palynchuk le 11 mai 2018 lors de la réunion d'information générale organisée par Transport Canada).

De plus, bien que nous compatissons avec les souffrances des gens de Mégantic, ceux qui habitent près de la voie ferrée actuelle (et qui voient les trains passer) ont fait leur choix en pleine

connaissance de cause. Est-ce maintenant socialement acceptable d'étendre la souffrance en déplaçant le train auprès d'autres gens (plusieurs ayant d'ailleurs déjà été affectés par la tragédie de 2013)? Est-ce socialement acceptable de faire de nouvelles victimes pour des bénéficiaires commerciaux des commerçants du centre-ville de Mégantic qui voient la valeur marchande de leurs terrains et leurs bâtiments augmentée? Non seulement cela n'est pas acceptable, cela est non-éthique.

Si la raison derrière la nécessité d'une voie de contournement est 'la sécurité', alors une gare de triage établie dans le parc industriel est la solution la plus logique et la moins coûteuse; de plus que cette solution viendrait corriger une des causes de la tragédie de 2013 (pente abrupte de Nantes). Déplacer la voie ferroviaire avec la voie de contournement ne fait que déplacer le risque pour la sécurité de la population. D'ailleurs, la vitesse des trains est de 10 km/h dans le centre-ville de Mégantic alors qu'on prévoit qu'elle sera de 64 km/h sur la voie de contournement. Que fait-on pour la sécurité et la quiétude des gens à l'extérieur du centre-ville de Mégantic? Clairement, elles sont moins importantes et non considérées !

Commentaires sur l'approche utilisée :

Ayant consulté plusieurs avocats dans ce dossier, nous partageons ici 2 commentaires émis par eux : 1) Pourquoi la municipalité de Frontenac (dans notre cas) ne défend pas ses citoyens en refusant que la voie ferroviaire passe par sa municipalité? 2) Une expropriation est quelque chose de majeure. On doit démontrer hors de tout doute qu'il est absolument nécessaire d'y avoir recours. Aussi, on doit démontrer que la démarche pour arriver à ce point ultime est intègre et que tout a été fait dans les règles de l'art.

Concernant la question numéro 1, nous avons fait des représentations auprès des élus de notre municipalité qui nous ont simplement répondu '*ne pas avoir le choix*', surtout que c'était dans leurs intérêts d'accepter le tracé '*s'il voulait continuer de bénéficier des services d'incendies de Mégantic*'.

Concernant le point numéro 2, la ville de Mégantic n'a pas suivi les règles de l'art en choisissant le tracé en question. Il n'y a pas eu de consultations publiques, il n'y a pas eu d'études robustes par des firmes non biaisées et la ville a fait preuve d'un grand manque de transparence. De plus, après l'expropriation des résidents de la 'zone rouge', l'approche utilisée dans la gestion de ce dossier représente un autre abus de pouvoir de la part de la ville de Lac Mégantic. Sans mentionner les conflits d'intérêts entre la mairesse de Mégantic et la préfet du Granit. Il y a d'ailleurs probablement suffisamment de brèches d'ordre juridique pour empêcher la construction de la voie de contournement ferroviaire.

S'il s'avère qu'il est vraiment dans l'intérêt du public '*de faire sortir tout train du centre-ville de Mégantic*', il faut alors sérieusement repenser le trajet choisi pour la voie de contournement. Nous réitérons ce que nous avons mentionné ci-dessus : le tracé choisi par le gouvernement avait été 'publicisé' et prédéterminé par la ville de Mégantic et un regroupement de gens d'affaires (Le Groupe Action Mégantic) en 2014, bien avant que la firme AECOM étudie le dossier et complète son étude de faisabilité 'indépendante' (Annexe 1).

En faisant de simples modifications à l'évaluation comparative des options de tracés (BAPE 2017) on voit que l'option 4 et/ou 5 peuvent être aussi, et même plus, avantageuses que l'option 3 (tracé retenu par la ville de Mégantic). Quand ceci a été apporté à l'attention de l'ingénieur de AECOM, Barry Palynchuk, le 11 mai 2018 lors de la réunion d'information générale organisée par Transport Canada, il a mentionné (à Kurt Lucas) que « *la ville de Mégantic ne voulait pas considérer d'autres options* ». De plus, l'étude de la firme AECOM ne fait pas mention de la nécessité et de l'amplitude du "dynamitage / creusage" nécessaire pour exécuter l'option 3, ce qui augmentera de façon significative les coûts estimés ainsi que les impacts environnementaux. Seulement la longueur du tracé est considérée dans l'évaluation des coûts dans l'étude de faisabilité d'AECOM - ceci manque de sérieux! Pour clarifier, il y a une différence d'altitude de plus de 100m entre le point de traverse de la route 204 et le plus haut point à Frontenac, qui se situe à moins de 1 km plus loin. Ceci représente la création d'une pente de 10% (comme celle de Nantes) ou la création d'un canal profond dans la montagne de 'cap'; des éléments importants qui n'ont pas été bien étudiés.

En plus des options 4 et 5, qui offrent une plus grande acceptabilité sociale, d'autres options en zones 'plates' et avec moins d'impacts environnementaux existent. Par exemple, le trajet pourrait suivre le tracé proposé pour la NECEC (New England Clean Energy Connect) d'Hydro-Québec, et se 'connecter' à l'ancienne voie ferrée du Québec Central, qui est déjà en place (Annexe 2).

Commentaires sur les impacts sociaux et environnementaux

Les centaines d'individus qui seront affectés directement par l'expropriation et / ou par le passage en proximité de la voie de contournement sont fermement opposés au tracé. De plus, il est clairement établi que d'aller de l'avant avec ce projet ne fait pas consensus dans la population (BAPE 2017).

On parle de dynamitage, de creusage dans le roc et de déforestation d'une grande superficie de terrain agricole et de forêt. Malheureusement, bien qu'il est évident que ceci impactera la faune et la flore, ceci ne règlera pas la cause de la tragédie et n'améliorera pas la sécurité ferroviaire. Ce projet ne fera que déplacer le problème 'chez les voisins', créera des tensions sociales et résultera en des centaines de 'nouvelles' victimes collatérales, 6+ années après la tragédie.

Pensons également à l'effet néfaste sur les milieux humides qui seront grandement affectés presque tout le long du trajet.

Il y a aussi le risque réel de déversements (surtout compte tenu de la vitesse accrue de circulation des trains). Rappelons qu'un mois avant le désastre de Lac Mégantic il y a eu un déraillement, quelques km plus loin à Frontenac, sans que ceci fasse les manchettes.

Quelle garantie avons-nous que la nappe phréatique (et notre eau potable puisée à 300 pieds sous terre) ne seront pas affectées ?

Comment l'eau et la neige vont circuler et /ou s'accumuler dans le 'canal' profond et quel sera l'impact sur les arbres avoisinants, incluant nos érablières ?

Pour terminer, nous nous rappelons le commentaire du Notaire lors de la signature de l'acte de vente qui nous expliquait, (à nous, gens de la grande ville de Montréal), ce que cela voulait dire d'habiter en 'zone agricole' : '*vous devez préserver le territoire agricole.... vous ne pouvez même pas abattre un érable*' ! Et bien, ce sont des milliers d'arbres qui seront abattus, c'est un paysage bucolique qui sera détruit, et ce sont des centaines de vies qui seront ruinés pour un projet qui est tout simplement insensé !

En ce qui nous concerne, notre terre sera sectionnée et nous n'aurons plus accès direct au $\frac{3}{4}$ de notre terrain qui inclus 10 km de chemins et sentiers forestiers. Nos projets de retraite sont à l'eau et on anticipe des pertes financières qui s'ajouteront aux sacrifices professionnels déjà faits afin d'être en mesure d'entretenir cette propriété depuis plusieurs années. Il faut comprendre qu'aucun montant d'argent peut compenser l'impact que ceci aura sur nos vies. En effet, quand on décide de posséder un terrain de 125 acres à 3.5 heures de distance de notre résidence principale, c'est qu'on désire profiter de cette belle nature et on désire avoir la PAIX !



Monique Lacroix, B.Sc., B.Pharm, M.Sc.



Kurt Lucas, B.Sc., B.Pharm., M.Sc.

Annexe 1



La voie de contournement: une solution réaliste selon le Groupe Action Mégantic

L'avenir de Lac-Mégantic passe par le tourisme. Du tourisme de masse quatre saisons avec un produit d'appel basé sur la tragédie du 6 juillet. Incluant mémorial, centre d'interprétation, présentation IMAX, complexe hôtelier suffisamment important pour permettre la tenue de congrès... Un centre-ville complètement redéfini, offrant aussi un mixte commercial, résidentiel et institutionnel. Mais avant tout, un centre-ville sans circulation ferroviaire, mis à part celle d'un train touristique. Cette vision transmise par le Groupe Action Mégantic passe donc par une première étape cruciale: la création d'une voie de contournement... au coût de 50 M\$. Rencontre d'information publique sur le sujet le 26 mai, 19h00, à l'auditorium Montignac.



représenté par Michel I
outier et Mario Morin.



Reconstruction de Lac-Mégantic et lobbyisme illégal

Publié le dimanche 19 octobre 2014 à 9 h 40

Mis à jour le 19 octobre 2014 à 17 h 55



Le reportage de Julie Vaillancourt



À Lac-Mégantic, un groupe de pression qui milite en faveur d'un certain projet de reconstruction du centre-ville faisait du lobbyisme illégal jusqu'en septembre dernier.

Un texte de **Julie Vaillancourt**  

Le nom de Vision Mégantic est apparu au registre des lobbyistes du Québec le 27 septembre seulement, alors que le groupe fait la

Annexe 2



11:18

60%

Exporting Hydro-Québec energy to Massachusetts

Transmission project obtains a key authorization in Maine

Maine's Public Utilities Commission (PUC) gave the green light to the New England Clean Energy Connect (NECEC) project. This project consists in the construction of a transmission line to send Hydro-Québec's energy to Massachusetts under agreements signed with the state's electric distribution companies.

In a 3-0 vote, the PUC's commissioners chose to issue the Certificate of Public Convenience and Necessity, concluding the project will generate significant benefits for the state of Maine. They also highlighted NECEC's environmental advantages, since the energy transmitted over the line would help reduce the burning of fossil fuels in the region.

"This is an important milestone," says Éric Martel, President and CEO of Hydro-Québec. "After a thorough analysis, the Commission's decision recognizes the project's benefits, both economic and environmental."

Other authorizations required for the NECEC include one from Maine's Department of Environmental Protection and the Presidential Permit from the United States Department of Energy.

Information:

Lynn St-Laurent
Public Affairs and Media
Hydro-Québec
514 289-5005 / 1 844 289-5005

> [Top of page](#)

Bell Wi-Fi 11:21 60%
surveys. This process helped pinpoint sensitive areas
and identify issues that could arise with the
construction of a transmission line.

Proposed line route



Pairing with an existing line

Nearly three-quarters of the route, namely 75 km, takes advantage of an existing corridor between Appalaches substation and Mégantic substation. This segment of the line route crosses a total of nine municipalities between Saint-Adrien-d'Irlande and Nantes.

Pairing the lines has a number of advantages:

- It protects the integrity of the territory given that a new line corridor does not need to be built on what is mainly private land.
- It reduces the area that needs to be cleared for