



5 août 2019

**Projet :** **Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic par la Ville de Lac-Mégantic**

**Objet :** **Réponses aux questions de la série DQ15**

Bonjour,

Vous trouverez ici-bas les réponses aux questions de la série DQ15 adressées à M. Conrad Lebrun de la ville de Lac-Mégantic.

### **Question 1**

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) mentionne qu'un taux de boisement en deçà de 50 % peut avoir des impacts sur la biodiversité (la ville de Lac-Mégantic est actuellement à 50 %).

À cet effet, vous mentionnez que plusieurs options sont envisageables afin de réduire les répercussions du projet sur les superficies forestières : contribution à des fonds existants de compensation des émissions de carbone, remise en production de friches ou autres surfaces qui ne sont pas déjà à vocation forestière ou reverdissement d'espaces urbains. Des discussions et une analyse avantage-coût des différentes options disponibles devraient être effectuées afin de déterminer laquelle de ces options pourrait être la plus avantageuse pour la société en général et la population des municipalités touchées (PR5.2, p. 80 et 81).

• Est-ce qu'une approche visant le « zéro perte nette » des services écologiques rendus par les surfaces boisées (captation de carbone, habitats pour la faune, etc.) est envisagée par l'initiateur ?

### **Réponse :**

C'est la volonté de Transports Canada de compenser la perte de surfaces boisées pour le projet. Une des options envisagées est de payer pour la plantation d'arbres sur d'autres secteurs de la région du Lac-Mégantic pour compenser le couvert forestier perdu.

Objet : Réponses aux questions de la série DQ15

## Question 2

Veuillez localiser sur une carte les clôtures ainsi que toutes les autres mesures mises en place pour limiter l'accès à la voie ferrée. Localiser également les buttes antibruit et les fossés.

### Réponse :

À ce stade-ci de l'avancement du projet, il n'est pas possible de partager le détail des emplacements exacts des clôtures de non-accès et autres mesures qui seront aménagées afin de limiter les accès piétons et véhiculaires à la voie ferrée. C'est également le cas pour les fossés de drainage de la voie. Le raffinement de la conception de ces éléments est présentement en cours par Aecom et des détails plus précis de ces aménagements (dimensions, emplacement, etc.) seront disponibles prochainement.

Pour ce qui a trait aux buttes antibruit, à la section 4.6.10 de l'étude d'impact sur l'environnement déposée (PR3.1), il est mentionné vers la fin de la section que deux secteurs sont propices à l'aménagement d'écrans antibruit, soit aux approches des passages à niveau de la rue Pie XI et de la rue Wolfe. Voir l'extrait suivant :

*« Afin de ramener les niveaux de bruit sous les limites autorisées par la FCM-ACFC, il faudrait en outre ajouter des buttes-écrans le long de la voie ferrée, à proximité des deux secteurs sensibles SS03 et SS04. Ces buttes-écrans, au nombre de trois, auraient les caractéristiques suivantes :*

#### **Secteur SS03 – rue Pie-XI :**

- Butte-écran de 4,5 m de haut longeant la voie ferrée au sud de cette dernière sur environ 480 m de long;
- Butte-écran de 6,5 m de haut longeant la voie ferrée au nord de cette dernière sur environ 440 m de long.

#### **Secteur SS04 – rue Wolfe :**

- Butte-écran dont le sommet est à l'élévation 413 (environ 5 m de haut) sur 350 m de long au sud de la voie ferrée. ».

Les résultats détaillés ainsi qu'une illustration des mesures d'atténuation proposées sont présentés à l'annexe D (plans A7.1 et A7.2) de l'étude d'impact. Nous avons annexé ces plans au présent document.

## Question 3

Qui serait responsable de l'entretien et du suivi de l'efficacité des ponceaux en ce qui a trait à l'hydroconnectivité et au passage de la petite faune terrestre ? Sur combien de temps ?

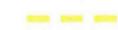
### Réponse :

L'entretien et du suivi de l'efficacité des ponceaux en lien avec l'hydroconnectivité et au passage de la petite faune terrestre sera la responsabilité du propriétaire et opérateur de l'emprise ferroviaire, soit la Central Maine & Québec Railway.

## ÉTUDE D'IMPACT SONORE

Contournement par voie ferroviaire du centre-ville de Lac-Mégantic

Plan A7.1: Illustration des mesures d'atténuation 2 pour le secteur SS03

-  Tracé
-  Zone d'étude
-  Secteur sensible
-  Points d'évaluation
-  Points de mesure
-  Écran acoustique



Échelle = 1:5000

NOTE : Ce plan n'a pas été préparé par un arpenteur-géomètre et par conséquent, ne doit pas être considéré comme tel.

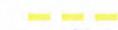
Préparé par:

**Yockell Associés inc.**

## ÉTUDE D'IMPACT SONORE

Contournement par voie ferroviaire du centre-ville de Lac-Mégantic

Plan A7.2: Illustration des mesures d'atténuation 2 pour le secteur SS04

-  Tracé
-  Zone d'étude
-  Secteur sensible
-  Points d'évaluation
-  Points de mesure
-  Écran acoustique

Longueur = 150 mètres  
Élévation = 413 mètres

Longueur = 250 mètres  
Élévation = 413 mètres



Échelle = 1:5000

NOTE : Ce plan n'a pas été préparé par un arpenteur-géomètre et par conséquent, ne doit pas être considéré comme tel.

Préparé par:

**Yockell** Associés inc.