

Montréal, le 9 juillet 2019

## VOIE DE CONTOURNEMENT ET GARE DE TRIAGE : MITIGATION DES IMPACTS ET TREMPLIN ÉCONOMIQUE

L'argumentaire que vous lirez plus bas est largement emprunté à monsieur Bernard Boulet et au mémoire qu'il a lui-même déposé.

Pour avoir reçu un courriel où monsieur Boulet détaillait ses opinions, je sais que nos visions se rejoignent grandement quant à la nécessité et la forme d'une éventuelle voie de contournement à Lac-Mégantic. Mais avant de présenter plus avant les points qui nous tiennent à cœur, permettez-moi d'y aller d'abord d'un sentiment plus personnel : la prise d'engagements fermes et la mise en chantier de ce projet primordial pour la communauté de Lac-Mégantic sont entravées de calculs politiques et de délais inacceptables.

Sans nommer d'élus, j'ai pu observer beaucoup de bombage de torses électoralistes depuis 2013, mais très peu de véritable volonté d'agir, ou même d'humanité sincère. Que les lobbies nous privent d'une essentielle commission d'enquête publique m'insupporte chaque jour davantage et me galvanise.

Je ne m'étonne pas de ce trop long et maladroit processus. Je fais cependant cette mise en garde : faudrait pas nous prendre pour des cons trop longtemps encore, parce que le vent d'un activisme autrement plus musclé pourrait bientôt souffler.

Cela étant dit, voici les points que le BAPE devrait prendre en considération.

Le transfert des voies ferrées du centre-ville au parc industriel de Lac-Mégantic est une excellente nouvelle pour toute la région.

Ceci étant, les personnes qui seront touchées par le nouveau tracé doivent être bien accompagnées et bien dédommagées.

D'ailleurs, dans le but que ce projet, aussi essentiel que délicat, se fasse le plus harmonieusement possible, le prolongement de la route 161 devrait être intégré à celui de la voie de contournement. Ce jumelage naturel des deux projets éviterait à la région et ses habitants de vivre les tensions liées aux procédures d'expropriation deux fois à quelques années d'intervalle. Car prolongement de la 161, il y aura, c'est inévitable.

Depuis plusieurs années nous entendons régulièrement parler du prolongement de la route 161, à partir de la route 204 jusqu'à un futur rond-point sur le chemin de Woburn. Or en toute logique, à partir de la 204 et ce jusqu'au chemin de Woburn, les voies d'évitement ferroviaire et routière partageraient un seul et même corridor. D'où l'importance de jumeler ces chantiers à la fois structurels, logistiques et humains.

La nécessité de prolonger de la route 161 se fait déjà sentir. Tous les camions en provenance de Québec et de Sherbrooke se dirigeant vers Woburn et les USA doivent passer par les rues Salaberry et Agnès, toutes deux très achalandées et très inclinées.

Le projet qu'on sait dans les cartons depuis plusieurs années améliorerait grandement la qualité de vie des résidents de la rue Salaberry et Agnès et de toute la population qui utilise ces artères principales de la Ville. Devoir exproprier d'autres citoyens dans un avenir prévisible pour permettre la construction de la route 161 engendrerait d'importants nouveaux coûts et un stress inutiles.

Un autre élément de première importance à inclure au projet de voie de contournement est celui d'une gare de triage.

Aménagée dans la partie la moins inclinée du parc industriel, cette gare de triage permettrait de gérer et opérer efficacement le trafic des wagons, de l'arrivée, au chargement, au déchargement, à l'expédition, et ce pour l'ensemble des industries de la grande région de Lac-Mégantic.

Le tracé devrait par ailleurs anticiper la croissance de la demande pour ce service, du fait même de sa modernité, et prévoir l'arrivée d'autres industries souhaitant s'installer dans notre beau et grand parc industriel de 22 millions pi<sup>2</sup>.

Par exemple, Canam, une importante transnationale de St-Gédéon, pourrait très bien choisir le parc industriel de Lac-Mégantic pour favoriser l'essor de son entreprise.

Aussi, le nouveau centre-ville attirera beaucoup de nouveaux citoyens. L'installation de la gare de triage dans le parc industriel de Lac-Mégantic réduirait considérablement les irritants qu'engendre la cohabitation du résidentiel et de l'industriel. L'usage fort désagréable du klaxon du train en est un bon exemple.

Présentement, on compte un à deux passages de trains par nuit. Chaque train doit franchir

de 8 à 10 passages à niveau et activer son klaxon 4 fois à chaque passage à niveau. Faites le calcul.

Ceinturer la gare de triage de coupe-son végétaux serait aussi une idée appréciée, esthétique et peu coûteuse.

Merci d'accorder à nos demandes, suggestions et inquiétudes une attention respectueuse.

Meilleures salutations,

David Charron