

Réponses de l'initiateur – BAPE – 2^e série de questions (du 27 juin 2019)

Question 1 :

- Veuillez fournir à la commission la carte remise aux participants lors des séances du 11 et 12 juin derniers.

Réponse :

La Ville de Lac-Mégantic a déjà soumis la carte demandée par la commission.

Question 2 :

Les propriétaires de la Cabane à sucre Mégantic ont rapporté à la commission leur inquiétude à l'égard de leur source d'eau située à proximité du tracé retenu pour la nouvelle voie ferrée.

- La commission souhaiterait savoir quelles mesures seront mises de l'avant par l'initiateur pour garantir aux propriétaires une source d'eau potable en quantité et en qualité au cours de la construction de la voie ferrée ?

Réponse:

La Ville de Lac-Mégantic, comme initiateur, s'assurera qu'un programme d'inventaire, de classification et de caractérisation des puits à risque d'être impacté dans la zone des travaux soit intégré dans la prochaine phase de développement du projet (APD) et que ces mesures soient intégrées aux plans et devis et programmes de construction. Voir le résumé d'un programme type annexé.

- Une fois la voie ferrée en exploitation, advenant un assèchement ou une contamination de cette source d'eau, quelles seront les mesures déployées par l'initiateur pour rétablir la situation et ce, à court et moyen termes ?

Réponse:

Des tests sur les puits d'eau seront effectués avant le début des travaux et à la fin des travaux afin d'avoir une base de comparaison. Si les travaux ont causé des dommages en alimentation en eau, des mesures seront mises en place pour corriger la situation, telle que la construction de nouveaux puits si requis. Ces obligations seront incluses dans l'entente avec CMQR pour la construction de la voie de contournement ferroviaire.

Question 3 :

Les propriétaires de la Cabane à sucre Mégantic ont également rapporté à la commission leur inquiétude quant à la perte d'espaces de stationnement pour leur clientèle que pourrait engendrer l'implantation de la voie de contournement.

- La commission souhaiterait savoir quel est l'empiètement projeté (en superficie ou en nombre d'espaces de stationnement) de la voie de contournement sur les installations de la Cabane à sucre Mégantic ?

Réponse:

Le stationnement de la cabane à sucre consiste principalement en un chemin d'accès en gravier auquel les véhicules se stationnent perpendiculairement au chemin dans les zones aménagées le long de celui-ci. Une évaluation sommaire du stationnement de la cabane à sucre évalue la capacité à ± 60 véhicules.

L'emprise de la voie ferrée de contournement empiète sur 7368m² au nord du lot (voir plan mis en annexe).

À l'intérieur de cette emprise se retrouve une entrée/sortie au stationnement et environ 15 places de stationnement.

- Au-delà des compensations financières pour ce propriétaire, est-ce que des solutions pourraient être envisagées afin de lui garantir un espace de stationnement suffisant pour accueillir sa clientèle ?

Réponse :

Des mesures compensatoires pourraient être proposées au propriétaire pour réaménager les espaces de stationnement perdus par l'emprise ferroviaire. Le propriétaire pourrait se faire dédommager financièrement pour la perte encourue à sa propriété si aucune mesure compensatoire n'est possible ou souhaitée. Le propriétaire devra décider s'il souhaite être dédommagé financièrement ou avoir une mesure compensatoire. La combinaison des deux options n'est pas possible.

- À quelle distance de la voie ferrée les voitures pourront-elles stationner ?

Réponse :

Une fois la voie de contournement en place, le propriétaire de la cabane à sucre est libre d'aménager ses aires de stationnement à l'endroit où il le désire sur sa propriété. La localisation définitive de l'emprise ferroviaire sera précisée prochainement.

Question 4 :

Les entreprises du parc industriel de Lac-Mégantic utilisent actuellement les voies d'évitement de Nantes et de Frontenac (Vachon) pour entreposer des wagons. Le projet de gare de triage dans le parc industriel de Lac-Mégantic permettrait à ces industries de rapprocher leurs zones d'entreposage de wagons de leurs installations fixes. L'un des avantages avancés par le consultant qui a réalisé l'étude de préfaisabilité de la gare de triage (RIVVAL) est que la voie d'évitement de Nantes pourrait être soit « *démantelée, désaffectée ou désormais utilisée comme une vraie voie d'évitement en garant des rames de train sur une base temporaire durant les manœuvres quotidiennes* » (PR5.11, annexe 1, p. 4 et 9).

- Est-ce que la gare de triage de Lac-Mégantic serait à l'usage exclusif des entreprises de Lac-Mégantic ? Serait-elle cédée à CMQR comme la voie de contournement ?

Réponse :

La gare de triage pourra servir à toutes les industries locales et régionales qui désirent se prévaloir d'un service ferroviaire via l'opérateur de la voie ferrée CMQR. Il est trop tôt pour le moment pour le confirmer, mais la volonté est que les installations soient cédées à CMQR.

- Si la gare de triage de Lac-Mégantic n'était pas cédée à CMQR, qui en serait le propriétaire ?

Réponse :

Si les activités de triage ferroviaires sont déplacées au parc industriel, les nouvelles installations comme l'ajout d'une ou plusieurs voies pour réaliser les activités de triage seront cédées à l'opérateur ferroviaire, qui est CMQR. Si CMQR devait en refuser la propriété, les installations pourraient être cédées à la Ville de Lac-Mégantic, mais malgré tout, les activités devront inévitablement être coordonnées par CMQR puisqu'il demeure l'opérateur de la voie ferroviaire et l'intermédiaire avec les diverses industries usagères.

- Veuillez fournir une liste des usagers potentiels qui utiliseraient la gare de triage de Lac-Mégantic.

Réponse :

La MRC du Granit a dressé la liste des entreprises qui pourraient devenir des usagers potentiels (voir document annexé).

- Est-ce que la gare de triage de Lac-Mégantic pourrait satisfaire à la demande de tous les usagers potentiels ?

Réponse :

L'étude actuelle sur le déplacement des voies d'évitement vers le parc industriel comprend une consultation pour connaître les besoins opérationnels des compagnies desservies par le chemin de fer. Les solutions proposées devront répondre aux besoins opérationnels des entreprises du parc industriel et aussi de l'opérateur ferroviaire.

Question 5 :

Dans l'étude de préfaisabilité de la firme RIVVAL, il est mentionné que « *la direction des mouvements ferroviaires actuels de l'embranchement privé sera inversée de sorte que la fin de l'embranchement sera localisée au sud plus tôt qu'au nord [...]* La fin de la voie ferrée de l'embranchement privé sera alors positionnée au sud du futur quai touristique le long de la rue Villeneuve ». De plus, au sud du quai touristique, une butée de béton serait installée pour bloquer définitivement un wagon ou une rame de wagons qui partiraient à la dérive en direction du centre-ville (PR5.11, annexe 1, p. 10).

- Veuillez indiquer sur une carte l'emplacement prévu des éléments suivants :

- 1- la fin de l'embranchement privé
- 2- le futur quai touristique,
- 3- la butée de béton.

Réponse:

La Ville de Lac-Mégantic a déjà fourni à la commission une carte qui localise les trois éléments identifiés.

Question 6 :

L'étude de préfaisabilité de la firme RIVVAL propose un embranchement ferroviaire pour desservir la zone nord du parc industriel. Cet embranchement devrait traverser la route 161 à l'aide d'un pont d'étagement placé immédiatement au nord de l'échangeur de la rue Villeneuve. L'embranchement se poursuivrait ensuite sur plus d'un kilomètre au nord de la route. Selon le tracé présenté sur le plan VLM1116-200-01B, l'extrémité nord de l'embranchement serait située sur des terres agricoles, en dehors du zonage industriel de Lac- Mégantic (PR5.11, annexe 1, p. 11 et annexe 2 ; PR3.1, p. 2-65 ou carte 2.8).

- Veuillez énumérer les industries qui sont actuellement installées dans la zone nord du parc industriel. Veuillez également énumérer celles qui sont susceptibles de s'y installer à court ou moyen terme.

Réponse:

Comme présenté sur le plan de développement du parc industriel mis en annexe, dans la partie nord du parc industriel (phase 1), il y a l'usine de Billots Select Mégantic inc. (#11) et l'usine de production d'asphalte de Groupe Exca inc. (#10 en partie). En construction actuellement, l'entreprise Usinage Charles Faucher, spécialisée dans la fabrication de pièces et l'usinage industriel, sur une partie du lot 10. Les autres lots (#6, 8 et 10 en partie) sont toujours disponibles pour des industries qui sont intéressées à se localiser dans le parc. La Ville a été auscultée par 2 industries majeures en 2009 et 2016. Mais celles-ci ont finalement choisi d'autres sites potentiels. La Ville accueille toute industrie intéressée à son parc industriel. La Société de développement économique du Granit, en collaboration avec la Ville de Lac-Mégantic, rencontre chaque année des promoteurs industriels pour des projets d'expansion ou d'implantation et présente les avantages d'une localisation dans le parc industriel de Lac-Mégantic, notamment en raison du transport ferroviaire. Il est difficile d'énumérer des industries potentielles avec lesquelles nous travaillons ou qui nous ont contactés dernièrement compte tenu de l'importance de la confidentialité dans ces dossiers.

Le plan de développement du parc industriel a été réalisé en même temps que les plans pour la voie routière 161. Le plan de développement du parc industriel contient 3 phases. La première phase fut réalisée en 2003 avec l'acquisition des lots adjacents à la route 161. Lors des études à l'époque, la prolongation de la voie ferrée industrielle qui devait desservir la partie nord était incluse (voir plan de localisation mis en annexe). La Ville de Lac-Mégantic a demandé à RIVVAL d'inclure cet élément dans l'étude de préfaisabilité afin de valider s'il y avait possibilité de considérer un éventuel service à la partie nord afin de maintenir le même potentiel de développement, car la possibilité existait avant.

Question 7 :

En audience, vous avez mentionné ne pas avoir terminé la compilation des résultats obtenus concernant le sondage qui visait à connaître l'opinion des citoyens au sujet des quatre options envisagées pour le passage à niveau de la rue Pie XI (Mme Julie Morin, DT2, p. 14 et 15 ; DA3).

- Pourriez-vous maintenant déposer les résultats globaux de ce sondage, sans aucune information nominative (il n'est pas nécessaire de déposer les formulaires remplis par les citoyens).

Réponse:

La ville de Lac-Mégantic a déjà fourni à la commission les résultats des consultations.

Question 8 :

Cet extrait provient d'une lettre envoyée par les trois municipalités et la MRC impliquées dans le projet au ministre Martin Coûteux le 20 décembre 2017 : « Le 5 octobre 2017, le maire suppléant de Lac-Mégantic, monsieur Pierre Latulipe, vous faisait parvenir une lettre qui vous expliquait les prochaines étapes à réaliser à la suite de la publication du rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic. Dans cette lettre, les élus de la Ville de Lac-Mégantic vous mentionnaient plusieurs

attentes envers le gouvernement du Québec. ». Vous demandiez dans cette lettre que « les gouvernements autorisent des honoraires professionnels supplémentaires afin qu'AECOM puisse analyser la faisabilité technique de deux variantes au tracé privilégié en plus d'une troisième option, soit celle d'une demi-voie de contournement. » (DA12) .

- Veuillez déposer la lettre envoyée au ministre Coûteux datée du 5 octobre 2017.

Réponse:

La lettre du 5 octobre 2017 adressée au ministre Coûteux se retrouve en annexe du présent document.

- Vous évoquez « une troisième option, soit celle d'une demi-voie de contournement ». De quoi s'agit-il ?

Réponse :

Le croquis de la « Variante 2A » d'une demi-voie de contournement a été mis en annexe. Cette variante suivait le tracé du rondpoint de Nantes jusqu'au parc industriel de Lac-Mégantic et puis revenait au centre-ville de Lac-Mégantic via l'embranchement industriel pour rejoindre la voie existante au sud de la rivière Chaudière.

Considérant qu'avec cette demi-voie de contournement, le train traversait toujours le centre-ville de Lac-Mégantic, il a été constaté que cette alternative n'amenait aucun avantage par rapport au statu quo et, de surcroît, ne réduisait pas le risque d'incident au centre-ville. D'autres contraintes techniques associées à cette variante ont également été soulevées et ont contribué à son rejet.

Question 9 :

Les tableaux présentant les résultats de l'étude d'impacts sonores (PR5.5, annexe 6) montrent les niveaux de référence (situation actuelle) LAeq, 16 h (jour) et LAeq 8 h (nuit) pour chacune des maisons des 6 zones sensibles. La commission constate que ces niveaux correspondent à ceux mesurés dans chacune des zones (P1 à P9) sauf pour certaines maisons. Par exemple, pour les maisons M001 à M013, situées dans la zone SS01, les niveaux rapportés sont différents des niveaux mesurés aux points P1 et P2 situés dans cette zone. Il en est de même pour différentes maisons situées dans d'autres zones.

- Veuillez expliquer comment les niveaux de référence à chaque maison ont été établis.

Réponse:

Pour les points M001 à M013, la détermination du niveau de bruit de référence a été faite en considérant le niveau de bruit moyen entre celui du point de mesure P1 et P2. Comme la principale source de bruit dans le secteur provient de la circulation sur la rue Laval, cette hypothèse correspond environ à une diminution de 3 dBA par doublement de la distance à la rue, ce qui est

raisonnable. Pour les points M014 à M047, on a considéré les résultats de mesure au point P1, ce qui dans le contexte sous-évalue le niveau de bruit de référence.

Pour les maisons M050 à M054 en zone SS02, le niveau considéré est celui obtenu dans la zone SS06 au point de mesure P9. Ceci se justifie par le fait que ces maisons sont éloignées des sources de bruit importantes. A noter que la circulation sur le 10^e Rang, au nord du boulevard Jean-Marie-Tardif est relativement faible. Encore une fois, ces approximations ont pour objectif de minimiser le niveau de bruit de référence.

Pour les points M070 à M072, le climat sonore est similaire à celui du point de mesure P1.

Pour les points M081 à M083, en raison de la proximité au boulevard Jean-Marie-Tardif, le niveau de bruit retenu est celui du point de mesure P6 majoré de 3 dBA.

Dans la zone SS05, les niveaux de référence LAeq 8h (nuit) (situation actuelle) pour les résidences M121 à M125 sont 14 dBA plus élevés que ceux des maisons M126, M128 et M129 situées de l'autre côté de la rue (48 vs 34 dBA).

- Veuillez commenter 1) sur le fait que dans certains cas les niveaux rapportés pour deux maisons voisines soient si différents, 2) sur les limites de la méthode utilisée pour établir le niveau sonore à chaque maison et 3) sur l'impact de ces limites sur la validité des résultats.

Réponse:

Le niveau de bruit de référence aux points d'évaluation M121 à M125 a été défini selon le niveau mesuré au point P8, situé pratiquement à des distances similaires à la route. Pour les points M126, M128 et M129, le niveau de bruit de référence est fixé selon la mesure au point P7 (milieu plus calme).

On peut également remarquer quelques phénomènes comme cela à certains endroits. Comme il n'est pas possible de déterminer par mesure le niveau de bruit à chaque résidence, il convient d'extrapoler et d'approximer certaines valeurs de références.

Afin de simplifier le travail et la compréhension, ces extrapolations et approximations sont faites de manière à rester prudent dans l'interprétation des résultats. Dans le cas présent, les approximations tendent à sous-estimer le niveau de bruit de référence et ainsi être plus sévère sur l'application de l'impact sonore.

Certains écarts peuvent paraître surprenants, mais le travail et l'analyse sont réalisés en considérant l'impact le plus fort possible sur les citoyens (niveau de référence le plus faible et niveau anticipé par l'exploitation le plus fort).

Annexe Question 2.2

PAR COURRIEL

Québec, le 10 juillet 2019

Monsieur Conrad Lebrun

Ingénieur en chef

Ville de Lac-Mégantic

5527, rue Frontenac, bureau 200

Lac-Mégantic (Québec) G6B 1H6

conrad.lebrun@ville.lac-megantic.qc.ca

N/Réf. : 03-5585

**Objet : Projet de voie ferroviaire de contournement
Ville de Lac-Mégantic**

Monsieur,

Dans le contexte des audiences du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic, il est nécessaire de présenter un plan visant à évaluer les impacts sur les puits résidentiels d'alimentation en eau potable que pourraient avoir les travaux de construction de la voie de contournement projetée. Afin d'évaluer ces impacts éventuels, il est d'abord nécessaire de réaliser l'inventaire et la caractérisation des puits privés présents dans le secteur des travaux. Ainsi, la première étape du plan proposé consiste à effectuer l'inventaire des puits situés dans une zone de 200 m de part et d'autre de la voie ferrée projetée. Cet inventaire permettra de préciser certaines informations pertinentes telles que, sans s'y restreindre :

- Propriétaire actuel;
- Adresse (n° de téléphone, adresse courriel, adresse, ville et code postal);
- Type de puits;
- Profondeur et diamètre du puits;
- Longueur du tubage;
- Nom du puisatier;

QUÉBEC

1470, rue Esther-Blondin, bureau 230

Québec (Québec) G1Y 3N7

Tél. : 418 657-7999

Téléc. : 418 657-5999

Sans frais : 1 877 657-7999

BROMONT

65, rue du Pacifique Est, local 103

Bromont (Québec) J2L 1J4

Tél. : 450 266-4101

Téléc. : 450 919-1050

Sans frais : 1 800 826-4101

- Équipement de traitement présent;
- Équipement de pompage présent;
- Plan de localisation du puits;
- Photos;
- Coordonnées GPS.

À partir des informations relevées, il sera possible de classer le niveau de risque d'impact pour chacun des puits inventoriés. Suite à cet inventaire, une caractérisation de chacun des puits sera réalisée. Cette caractérisation consistera à réaliser un essai de capacité d'une durée de 2 h à chacun des puits identifiés comme étant à risque d'être impacté. Cet essai permettra d'évaluer la capacité des puits avant la réalisation des travaux. Par ailleurs, afin de caractériser la qualité de l'eau, des échantillons d'eau seront prélevés à la fin de l'essai de capacité pour l'analyse de certains paramètres susceptibles d'être impactés par les travaux d'excavation et de dynamitage projetés. A priori, les paramètres suivants seront analysés et il sera possible d'ajouter au besoin certains paramètres selon les informations obtenues lors de la phase d'inventaire :

- Turbidité;
- Perchlorate;
- Fer total et dissous;
- Manganèse total et dissous;
- Dureté;
- Solides dissous;
- Solides totaux;
- Paramètres listés aux paragraphes 1 et 2 de l'annexe 1 du *Règlement sur la qualité de l'eau potable* (RQEP), soit les paramètres microbiologiques et les paramètres concernant les substances inorganiques.

Au terme de cette caractérisation avant la réalisation des travaux, un rapport sera produit afin de confiner les informations obtenues. Ces informations permettront de vérifier si les caractéristiques d'un puits ont été modifiées par les travaux advenant qu'un propriétaire dépose une plainte à cet effet pendant ou après les travaux. Une seconde caractérisation, similaire à la première, serait donc réalisée afin de vérifier si les travaux pourraient avoir impacté le puits en question. Advenant qu'un puits ait été impacté et que cet impact cause un préjudice à l'exploitation du puits pour l'alimentation en eau potable de la propriété, il sera alors requis de réaliser des travaux afin de réparer ce préjudice. Ces travaux pourraient être de modifier ou encore de construire un nouvel ouvrage de captage pour la propriété touchée.

En espérant le tout à vous entière satisfaction, nous vous prions de recevoir, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Préparé sous direction et
supervision immédiate par :



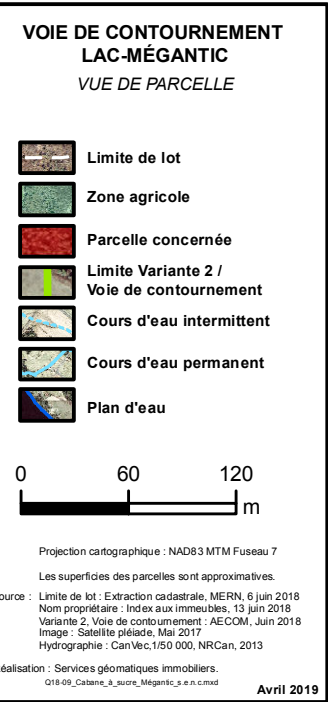
Geneviève Fillion, géo. stag.
Chargée de projet

GF/JPT/kb

Vérifié par :

Jean-Philippe Tremblay, géo., hydrogéologue
N° OGQ : 759

Annexe Question 2.3



Annexe Question 2.4

**ENTREPRISES MANUFACTURIÈRES
DE LA MRC DU GRANIT
UTILISATRICES ET CLIENTES POTENTIELLES DU TRAIN**



5600 rue Frontenac
Lac-Mégantic (Québec)
G6B 1H5
819-583-4411

COURCELLES

Estampro Assemblage et soudure Pour composantes éoliennes Marché : régional	104, rue Industrielle Courcelles, Qc G0M 1C0	Tél. : 418-459-3423 Fax. : 418-459-6214 sebastienf@estampro.com www.estampro.com	Sébastien Fortin	8
Granit Évolution inc. Comptoirs en granit Marché : Québec	106, rue Industrielle, CP27 Courcelles, Qc G0M 1C0	Tél. : (418) 483-5678 Fax. : (418) 483-5888 evolution@granitevolution.com www.granitevolution.com	Alain Goulet	20

LAC-DROLET

Acier Fastech Fabrication et érection de structures d'acier, construction industrielle. Marché: Québec	652, du Parc Lac-Drolet, Qc G0Y 1C0	Tél.: (819) 549-1010 Fax.: (819) 549-2020 fastech@axion.ca	Nancy Bélanger	40
Les Granits M.D.P. inc. Fabrication de monuments Marché : régional, Canada, USA	151-B Industrielle Lac-Drolet, Qc G0Y 1C0	Tél. : (819) 549-2637 Fax. : (819) 549-2358 info@granitmdp.com	Éric Paquet	10

LAC-MÉGANTIC

Bestar Meubles prêts à assembler, composantes de meubles Marché : USA, Canada	4220, Villeneuve Lac-Mégantic, Qc G6B 2C3	Tél. : (819) 583-1017 Fax.: (819) 583-5370 maube@bestar.ca www.bestar.ca	Mario Aubé	200
Bois Lambert Carrés de bois franc, planches de bois franc, copeaux, sciure, écorces. Marché : régional, Canada, USA	4640, rue Laflèche Lac-Mégantic, Qc G6B 0A2 Adresse postale : 800, rue Grondin Woburn, G0Y 1R0	Tél. : (819) 583-3503 Fax. : (819) 583-3503 boislambert@axion.ca	Pierre Lambert	9

Duchesne Lac-Mégantic Taille de pierre et autres produits en pierre	5084, rue Bonin, CP 10 Lac-Mégantic, Qc G6B 1Z9	Tél.: 819 303-0041 info@duchesneinc.com yves.duchesne@duchesneinc.com www.duchesneinc.com	Yves Duchesne William Duchesne	6
Energex inc. Granules de bois, Marché : USA, Europe, Canada	3891, Président Kennedy Lac-Mégantic, Qc G6B 3B8	Tél.: (819) 583-5131 Fax.: (819) 583-5862 mberaud@energex.com www.energex.com	Max Beraud	33
Masonite – division Premdor Portes et persiennes en bois.	4180, rue Villeneuve Lac-Mégantic, Qc G6B 2C3	Tél.: (819) 583-5885 Fax.: (819) 583-2509 aveillette@masonite.com www.masonite.com	Alain Veillette	210
Masonite - division Ind. Manuf. Mégantic Contreplaqués pour panneaux portes, composantes meubles Marché : USA, Canada,	6184, rue Notre- Dame Lac-Mégantic, Qc G6B 3B5	Tél. : (819) 583-1550 Fax.: (819) 583-5902 imm@masonite.com www.masonite.ca	Daniel Hamann	114
LOGIBEL Logistique transport Entreposage, transbordement	4545, rue Villeneuve Lac-Mégantic, QC G6B 2C2	Tél : (819) 583-3939 baudet@logi-bel.com www.logi-bel.com	Béland Audet	4
Métal Laroche inc. Quais et remorque d'aluminium Fabrication de composantes de métal	3965, Québec Central Lac-Mégantic, Qc G6B 2C8	Tél.: (819) 583-5451 Fax.: (819) 583-2896 metal.laroche@axion.ca www.quaisduphare.com	Steven Boulanger	16
Monuments S. Gagnon Fabrication de monuments funéraires, colombarium, accessoires Gravure et restauration	4235, Villeneuve Lac-Mégantic, Qc G6B 2C2	Tél. : (819) 583-0500 Fax. : (819) 583-5383 information@monumentsgagnon.com www.monumentsgagnon.com	Sylvain Gagnon	4
Panolite Panneaux légers Marché : Québec, USA	4815, rue Roberge Lac-Mégantic, Qc G6B 2Z5	Tél. : (819) 582-5071 Fax. : (819) 582-5006 a.pansera@panolite.com www.panolite.com	Antoine Pansera	8

Tafisa Canada inc. Manufacturier de panneaux de particules et mélamine Marché : USA, Canada	4660, rue Villeneuve Lac-Mégantic, Qc G6B 2C3	Tél.: (819) 583-3014 Fax.: (819) 583-2931 tafisa@tafisa.ca www.tafisa.ca	Louis Brassard	346
ULC Métal & Fabrication Atelier d'usinage et réparation Marché : USA, Canada, Québec	4799, rue Roberge Lac-Mégantic, Qc G6B 2Z5	Tél.: (819) 583-1324 Fax.: (819) 583-2872 louis.couet@ulcmetal.ca www.ulcmetal.ca	Louis Couet	15

LAMBTON

Les Mousses de L'Estrie Paillis horticole. Marché : USA, Canada, régional	121, Industrielle C.P. 369 Lambton, Qc G0M 1H0	Tél. : (418) 486-2700 Fax. : (418) 486-7309 info@moussesdelestrie.com www.moussesdelestrie.com	Martin Proteau	7
Portes Lambton Portes architecturales et commerciales Marché : USA, Canada, régional	235, 2ième avenue Lambton, Qc G0M 1H0	Tél.: (418) 486-7401 Fax.: (418) 486-7381 alexandra.jacques@porteslambton.com www.lambtondoors.com	Alexandra Jacques	140

MILAN

La Milanaise inc Meunerie de farine biologique Marché: régional, USA	108, route 214 Milan, Qc G0Y 1E0	Tél.: (819) 657-4646 Fax.: (819) 657-1011 info@lamilanaise.com www.lamilanaise.com	Steve Castegan	40
--	--	---	-------------------	----

STE-CÉCILE

Tranches Polycor inc. Tranches de granit Marché : Canada, USA	1070, rue Bussière Ste-Cécile, Qc G0Y 1M0	Tél.: (819) 652-2000 Fax.: (819) 652-2360 info@polycor.com aline.couture@polycor.com www.polycor.com	Denis Deshaies	44
--	---	---	-------------------	----

Tuiles Polycor inc. Tuiles et tranches de granit Marché : Canada, USA.	1040, rue Bussière Ste-Cécile, Qc G0Y 1M0	Tél.: (819) 652-2000 Fax.: (819) 652-2360 info@polycor.com www.polycor.com	Denis Deshaies	25
---	---	--	-------------------	----

ST-LUDGER

Les Équipements Lapierre Fabrication d'équipements acériques appareils de traitement d'eau Marché : Régional, Canada, USA	99, rue de l'Escale St-Ludger, Qc G0M 1W0	Tél.: (819) 548-5454 Fax.: (819) 548-5460 info@elapierre.com www.equipementslapierre.com	Donald Lapierre Pierre Pépin	105
Fabrication Dulac Fabrication de structures d'acier Marché : Régional, ailleurs au Canada	60, rue Industriel St-Ludger, Qc G0M 1W0	Tél.: (819) 548-5839 Fax.: (819) 548-5834 fabdulac@sogetel.net dave.harvey@fabricationdulac.com	Dave Harvey	20

ST-ROMAIN

R.G. Solutions Fabrication de bâtiments préfabriqués Marché : régional	200, Parc Industriel St-Romain, Qc G0Y 1L0	Tél. : (418) 486-2626 Fax. : (418) 486-2773 mlagace@rgsolution.ca www.roulottesrg.com	Richard Labrecque Martin Lagacé	45
Résolve Énergie Biocarburants	207, rue Principale St-Romain, Qc G0Y 1L0	Tél. : (581) 996-6840 aproulx@resolveenergie.com	André Proulx	4

ST-SÉBASTIEN

A. Lacroix Granit Granit de construction, tranches Marché : USA, Canada, Asie	450, rue Principale St-Sébastien, Qc G0Y 1M0	Tél.: (819) 652-2828 Fax.: (819) 652-2098 info@lacroixgranite.com www.lacroixgranite.com	Dominique Lacroix	103
Abressa Canada inc Meules abrasives	408, rue Principale St-Sébastien, Qc G0Y 1M0	Tél.: (819) 652-2772 Fax.: (819) 652-2773 suzie@abressacanada.ca	Maruxa Teijeiro	12

Granit Plus inc. Comptoirs de cuisines et salles de bain, bases de douches et autres Marché : Canada	386, rue Principale St-Sébastien, Qc G0Y 1M0	Tél.: (819) 652-2514 Fax.: (819) 652-2596 info@granitplus.com www.granitplus.com	Kevin Lacroix	28
Summum Granit inc Fabrication de comptoirs et meubles en granit. Marché : Canada, USA	460, rue Principale St-Sébastien, Qc G0Y 1M0	Tél.: (819) 652-2333 Fax.: (819) 652-2684 mpbernier@summumgranit.com www.summumgranit.com	Marie-Pier Bernier	150

WOBURN

Fontaine Inc. Scierie bois d'oeuvre Marché : USA, Canada, Québec	850, rue Fontaine Woburn, Qc G0Y 1R0	Tél.: (819) 544-4801 Fax.: (819) 544-9056 nfontaine@fontaine-lumber.com pierre@fontaine-lumber.com www.fontaine-lumber.com	Nicolas Fontaine Pierre Gariépy	55
Multibois F.L. inc Scierie. Marché : Régional, Canada, USA et autres	800, rue Grondin Woburn, Qc G0Y 1R0	Tél.: (819) 544-9249 Fax.: (819) 544-9250 boislambert@axion.ca	Pierre Lambert	31

Annexe Question 2.6

Le Parc industriel de Lac-Mégantic

Renseignements techniques

Utilisateurs potentiels	Sans restriction
Superficie totale brute	2 217 600 m ² (221,76 ha)
Superficie disponible	474 700 m ² (47,47 ha)
Nombre d'entreprises manufacturières	15
Superficie minimale des lots	Sans restriction
Prix des terrains	2,69 \$ / m ² (0,25 \$ le pied carré)

Qualité du sol

Topographie	En pente
Profondeur du roc	2,25 m et plus
Capacité portante	De 100 kPa à 200 kPa

Taxes municipales

Taux de taxe foncière – catégorie industrielle	1,7602 \$ / 100 \$ d'évaluation
Taxe d'affaires sur la valeur locative	4,1 % de la valeur locative

Tarification

• Eau au compteur		0,53 \$ / m ³
• Déchets		
Bac 360 l	78 \$ / bac	
Conteneur 2 v ³	1290 \$ / conteneur	
Conteneur 4 v ³	1766 \$ / conteneur	
Conteneur 6 v ³	2243 \$ / conteneur	
Conteneur 8 v ³	2743 \$ / conteneur	
• Matières récupérables		
Bac 360 l	50 \$ / bac	
Conteneur 2 v ³	200 \$ / conteneur	
Conteneur 4 v ³	400 \$ / conteneur	
Conteneur 6 v ³	600 \$ / conteneur	
Conteneur 8 v ³	800 \$ / conteneur	
• Égout		
Grand utilisateur		
Qjour > 50 m ³	0,60 \$ / Kg DB05 ou MES	
ou DBO ₅ > 30 Kg / jour	ou 0,30 \$ / m ³ eau usée rejetée	
MES > 30 Kg / jour	(Selon le plus élevée des deux (2))	
DCO > 60 Kg / jour		

Aqueduc

Fournisseur	Ville de Lac-Mégantic
Source	Puits artésiens
Dimension tuyau d'amenée	350 mm
Capacité de traitement	Non problématique
Pression statique	350 à 700 kPa (50 à 100 lbs / po ²)
Protection d'incendie	Oui, selon normes du GTA
Projet d'expansion	Oui

Égout sanitaire

Usine de traitement	Boues activées
Dimension des conduites	250 mm
Capacité de traitement	1 000 Kg DBO ₅ / jour 8400 personnes
Projet d'expansion	Oui
Égouts pluviaux séparés	Oui
Dimensions des conduites	1 050 mm

Électricité

Distance du poste	2,7 km
Fréquence et tolérance	60 Hz
Phases	Alimentation triphasée
Voltage	25 kv

Routes

Route nationale à proximité	161
Routes secondaires à proximité	204, 263, 214
Routes d'accès au parc	161 et 204

Chemin de fer

Compagnie	Montreal, Maine & Atlantic Railway * * Sur certains lots
-----------	---

Contraintes environnementales particulières

Aucune

Documents disponibles sur demande

- Certificat de localisation
 - Plan de zonage
 - Schéma d'aménagement de la MRC du Granit
 - Photographies aériennes
 - Carte topographique
 - Simulation de taxes
 - Répertoire des entreprises manufacturières de la MRC du Granit
 - Brochure promotionnelle de la Ville de Lac-Mégantic
 - Vidéo promotionnelle
-

Mesures incitatives à l'établissement ou à l'expansion d'entreprises

Ville de Lac-Mégantic

Dans le but de favoriser le développement industriel, la **Ville de Lac-Mégantic** accorde, sur deux ans, une subvention ayant pour objet de compenser l'augmentation des taxes foncières municipales pouvant résulter de la réévaluation des immeubles industriels après la fin des travaux dans les cas suivants :

- La **construction** d'un établissement industriel nécessitant un investissement immobilier d'au moins 100 000 \$
- L'**agrandissement** d'un établissement industriel nécessitant un investissement immobilier d'au moins 100 000 \$.

Les subventions sont versées une fois l'an et représentent **100 % des taxes foncières** de l'année en cours et **100 % des taxes foncières** de l'année qui suit l'investissement. Pour être admissible, l'immeuble industriel doit être situé dans le Parc industriel de Lac-Mégantic ou dans l'une des zones visées par la municipalité.

Organismes de développement économique

CLD de la MRC du Granit

Le CLD de la MRC du Granit offre aux entrepreneurs potentiels ou en activité un service de **support-conseil** :

- Consultation, orientation et référence
- Faisabilité, plan d'affaires et prévisions financières
- Accompagnement et suivi d'entreprise
- Opportunités, prospection et maillage

Le CLD offre également des services financiers par l'intermédiaire de ses fonds d'investissement :

- **Fonds d'investissement local (FIL) :**
Projets de consolidation de petites entreprises à but lucratif dans la MRC du Granit (prêt à terme ou capital-actions pour un montant maximal de 50 000 \$)
- **Fonds local d'investissement (FLI) :**
Projets de démarrage et d'expansion d'entreprises à but lucratif ou à but non lucratif (économie sociale) dans la MRC du Granit (prêt à terme ou capital-actions)
- **Fonds d'aide aux jeunes promoteurs :**
Projets de démarrage d'une première ou d'une seconde entreprise à but lucratif dans la MRC du Granit (contribution non remboursable pour la réalisation d'études, le démarrage du projet, la formation)
- **Fonds d'aide aux entreprises de l'économie sociale :**
Projets de démarrage, d'expansion ou de consolidation d'une entreprise à but non lucratif dans la MRC du Granit (contribution non remboursable).
- **Mesure de soutien aux travailleurs autonomes :**
Projets de démarrage d'une petite entreprise à but lucratif dans la MRC du Granit (soutien au revenu pour une période maximale de 52 semaines)

Organismes de développement économique (suite)

SADC de la région de Mégantic

La SADC de la région de Mégantic fournit aux gens d'affaires une **assistance technique et financière** dans la planification de leurs projets.

- **Portefeuille régulier :**

La SADC dispose d'un fonds d'investissement de près de 3,5 millions de dollars destiné aux entrepreneurs et promoteurs sur le territoire de la MRC du Granit. L'aide financière, sous forme de prêt conventionnel ou capital-actions, peut atteindre jusqu'à 125 000 \$.

- **Stratégie-Jeunesse :**

À l'intention des jeunes entrepreneurs de 18 à 35 ans, le programme Stratégie Jeunesse a pour objectif d'encourager la mise sur pied, l'expansion ou la modernisation d'une entreprise par un ou des jeunes. L'aide financière varie de 5 000 \$ à 15 000 \$ sous forme de prêt personnel.

Place de l'industrie

Place de l'Industrie assure l'acquisition ou la construction d'immeubles à vocation industrielle pour et au nom d'une entreprise dans le but de favoriser la réalisation de projets de démarrage, d'expansion ou d'acquisition nécessitant un apport financier additionnel aux fins d'immobilisations. Place de l'Industrie mets à la disposition des entreprises ayant leur principale place d'affaires sur le territoire de la Ville de Lac-Mégantic un fonds d'investissement de 200 000 \$.

En plus d'assumer la construction (ou l'acquisition) et la propriété du bâtiment industriel, Place de l'Industrie injecte une mise de fonds correspondant à vingt-cinq pour cent (25 %) du montant du prêt contracté auprès de l'institution financière pour la construction ou l'acquisition dudit bâtiment. Place de l'Industrie offre par la suite à l'entreprise un bail d'une durée de cinq (5) ans assujéti d'une clause de rachat obligatoire à l'échéance.

Les projets d'entreprises acceptés sont à vocation industrielle et s'inscrivent dans les limites des usages permis au règlement de zonage de la Ville de Lac-Mégantic. Les projets doivent présenter des perspectives de viabilité assurant la pérennité de l'entreprise. Par ailleurs, les bâtiments industriels devront répondre à certains standards.

Place de l'Industrie assure également la gestion du **Fonds de diversification économique de Lac-Mégantic**. Ce Fonds s'adresse aux entreprises manufacturières en démarrage ou en expansion désirant s'implanter dans le Parc Industriel de Lac-Mégantic et qui amènent un élément de diversification à l'économie du territoire que ce soit en termes de nouveaux produits à valeur ajoutée, de nouveaux marchés ou d'amélioration de produits et de procédés existants.

Données statistiques sur Lac-Mégantic et la région

Situation géographique

Distance des principaux centres urbains

Saint-Georges	75 km
Sherbrooke	105 km
Québec	179 km
Montréal	258 km
Portland	270 km
Boston	543 km
New York	786 km
Frontière américaine	30 km

Territoire

Superficie	21,76 km ²
Densité de la population	274,2 habitants / km ²
Climat	Temp. max. moyenne en juillet : 25° C Temp. max. moyenne en janvier : -5° C

Population (2006)

Population en rapport à la région de l'Estrie et à l'ensemble du Québec.

	1991	1996	2001	2006
Ville de Lac-Mégantic	6 025	5 991	6 026	5 967
MRC du Granit	21 427	21 632	22 239	22 062
Région de l'Estrie	274 365	283 295	291 928	291 928
Province de Québec	7 064 735	7 274 019	7 372 448	7 546 479

Emploi (2006)

	Ville de Lac-Mégantic	MRC du Granit	Province de Québec
Population de 15 ans et +	5090	17 430	6 293 620
Population active	3020	11 535	4 181 800
Chômeurs	165	640	318 100
Taux d'activités	62,7	66,2	66,9
Taux de chômage	5,5	5,5	7,6

	MRC du Granit	Région de l'Estrie	Province de Québec
Secteur primaire	14 %	5 %	3,9 %
Secteur secondaire	41 %	27 %	22,1 %
Secteur tertiaire	44 %	64 %	73,8 %

Communications

Journaux locaux	L'Écho de Fontenac MRG du Granit
Journal régional	La Tribune (Sherbrooke), Affilié à Cyberpresse
Télévision communautaire	Câble Axion
Station de radio locale	CJIT-FM 106,7
Service de câble distribution	Câble Axion
Connexion Internet	Globetrotter (accès commuté) Sympatico Haute vitesse Câble Axion (haute vitesse par câble)

Institutions financières

Caisses	Caisse populaire Desjardins de la Région-Ouest-de-Mégantic Caisse populaire Desjardins Notre-Dame-de-Fatima Centre financier aux entreprises Desjardins
Banque	Banque Nationale du Canada

Transport

Réseau routier	Routes principales : 161 et 108 Routes secondaires : 204, 214 et 263
Principales compagnies de transport desservant la région	Robert Mégantic Transport Transport Couët Quiroy Transport Inc. Transport Marco Fillion
Réseau ferroviaire	Montreal, Maine & Atlantic Railway (transport de marchandises)

Organismes de développement économique

- Centre local de développement de la MRC du Granit (CLD) / **(819) 583-4411**
- Société d'aide au développement de la collectivité de la région de Mégantic (SADC) / **(819) 583-5332**
- Centre local d'emploi de Lac-Mégantic / **(819) 583-1500**
- Place de l'Industrie / **(819) 583-4411**
- Rues Principales Lac-Mégantic / **(819) 583-5882**
- Chambre de commerce de la région de Mégantic / **(819) 583-5392**

L'activité économique sur le territoire

Principales filières et entreprises manufacturières présentes dans la région

Filière transformation du bois

Entreprises « leaders » sur le territoire,
2^e et 3^e transformation du bois

Lac-Mégantic	Tafisa Canada	• 255 employés * • Plus grande usine de panneaux de particules au monde • Fabricant de panneaux de particules bruts et mélaminés	
	Bestar	• 225 employés * • Fabricant de meubles prêts à assembler	
	Industries Manufacturières Mégantic inc.	• 187 employés * • Fabricant de panneaux de porte en contreplaqués	
	Masonite International	• 300 employés * • Fabricant des portes-persiennes et de composantes de bois pour portes en acier	
Région	Les Portes Lambton inc.	• 180 employés * • Fabricant de portes architecturales	
	Manufacture de Lambton Itée	• 85 employés * • Fabricant de composantes d'escaliers de bois franc	
Expertise régionale	Très élevée dans les secteurs des panneaux de particules, des contreplaqués de bois franc et du sciage de composantes destinées à l'industrie du meuble		
Qualification de la main-d'œuvre et capacité de formation dans la région	Centre de formation	Diplôme	Programmes
	Centre de formation Le Granit	DEP	• Aménagement de la forêt • Conduite de machines industrielles • Travailleur sylvicole
	Maison familiale rurale (MRF) du Granit	DEP	• Abatteur manuel
	Formation offerte en Collaboration avec D'autres Centres professionnels	DEP	• Abattage façonnage des bois • Affûtage • Classement des bois débités • Conduite de machinerie lourde en voirie forestière • Sciage

* Données au 1^{er} janvier 2007

Filière confection / mode-textile

Entreprises « leaders » sur le territoire

Région	La Chemise Perfection inc.	• 230 employés * • Fabricant de chemises pour hommes	
	Attraction inc.	• 80 employés * • Fabricant de vêtements promotionnels et touristiques	
	L.P. Royer inc.	• 115 employés * • Fabricant de chaussures et bottes de travail spécialisées en cuir	
Expertise régionale	Très élevée dans les produits de niches et la sous-traitance		
Qualification de la main-d'œuvre et capacité de formation dans la région	Centre de formation	Diplôme	Programmes
	Centre de formation Le Granit	DEP	Conduite de machines industrielles

* Données au 1^{er} janvier 2007

Filière transformation du granit

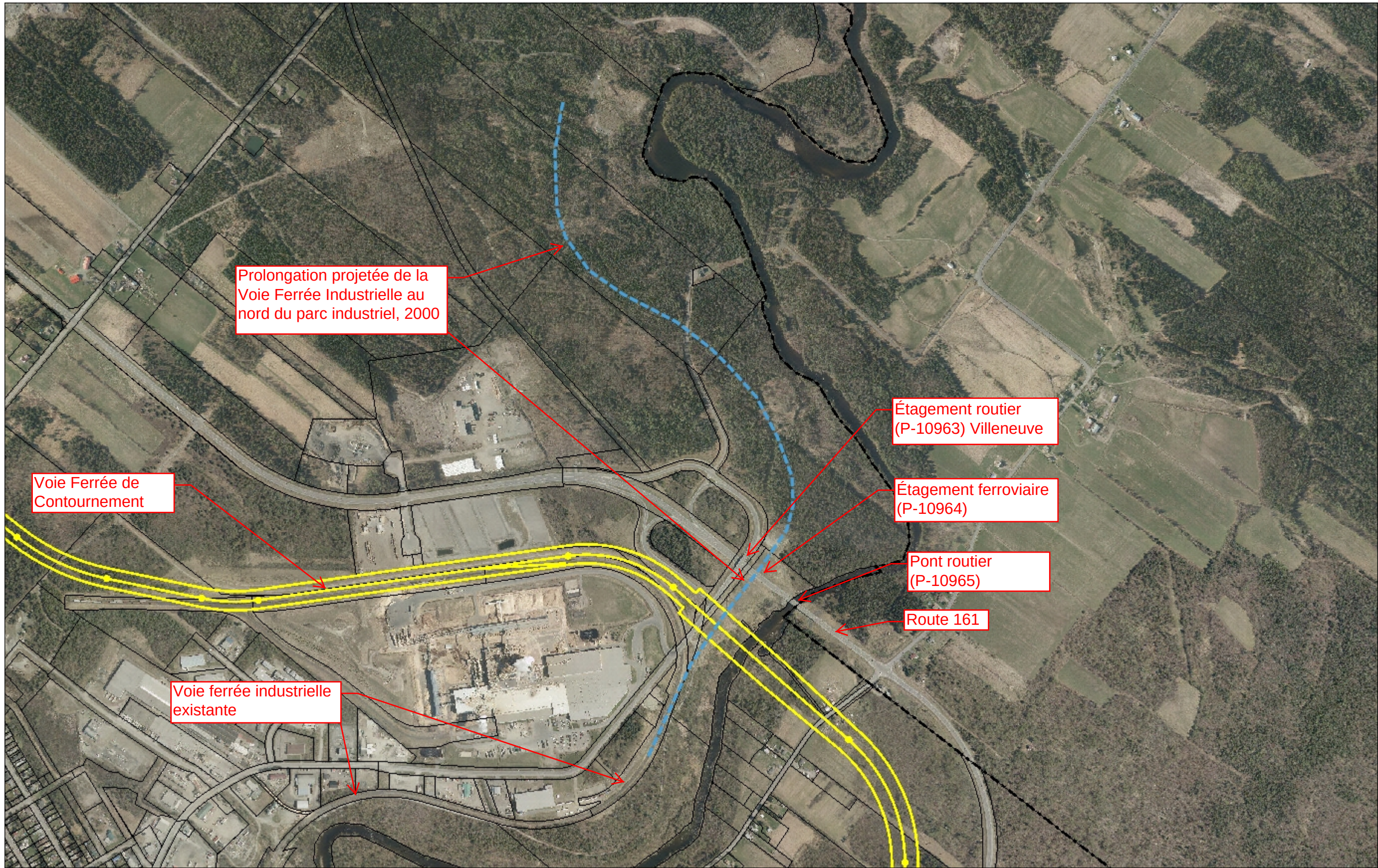
Entreprises « leaders » sur le territoire

Région	Polycor Granite Bussière inc.		• 35 employés * • Fabricant de granit, marbre, calcaire de construction	
	Tuiles et tranches Polycor inc.		• 50 employés * • Fabricant de tuiles et de granit de construction	
	A. Lacroix & Fils Granit Itée		• 130 employés * • Fabricant de granit de construction	
	Summum Granit inc.		• 94 employés * • Fabricant de comptoirs de granit et de marbre	
Expertise régionale	Très élevée			
	Centre de formation	Diplôme	Programmes	
	Centre de formation Le Granit	DEP	Taille de pierre	

* Données au 1^{er} janvier 2007



- Légende**
- Voie contournement ferroviaire
 - Lots renovés
 - Limite de Ville
 - Orthophoto 2018
 - Rouge : Band_1
 - Vert : Band_2
 - Bleu : Band_3



1: 10 000



Notes
This map was automatically generated using Geocortex Essentials.

508,0 0 254,00 508,0 Meters
NAD_1983_MTM_7

Annexe Question 2.8



Le 5 octobre 2017

Monsieur Martin Coûteux, ministre
Ministère des Affaires municipales et
de l'Occupation du territoire
Ministère de la Sécurité publique
10, rue Pierre-Olivier-Chauveau
Québec (Québec) G1R 4J3

Monsieur le Ministre,

Lors de la dernière rencontre du comité stratégique tenue le 13 septembre dernier, les membres du comité (MTMDET, MAMOT, DEC, Transports Canada et Ville de Lac-Mégantic) ont discuté des suites à donner à l'étude de faisabilité d'une voie de contournement pour Lac-Mégantic après la tenue du BAPE de mai 2017 et de la publication du rapport de la commission le 24 juillet 2017. Après une revue des constats et recommandations contenues dans le rapport du BAPE, les participants étaient d'avis que la meilleure démarche à ce stade-ci afin de relancer l'étude de faisabilité, serait de transmettre une lettre au MAMOT (dans son rôle de coordonnateur) résumant la position de Ville de Lac-Mégantic sur le rapport de la commission. C'est donc dans cet objectif bien précis qu'a été rédigée la présente lettre. La Ville de Lac-Mégantic y consigne ses commentaires sur le rapport du BAPE et établit ses attentes pour la suite des choses.

D'entrée de jeu, il est essentiel de rappeler ici que la Ville de Lac-Mégantic maintient fermement, et plus que jamais, sa position sur le besoin d'une nouvelle voie ferrée contournant le centre-ville. Selon nous, bien que le BAPE semble ambivalent sur la recommandation claire d'une option à favoriser pour la suite du projet entre le statu quo et une voie de contournement, contradiction sur laquelle nous élaborerons plus loin dans cette lettre, nous croyons au contraire que le rapport du BAPE vient conforter la position de la Ville à savoir que :

- ♦ *La commission d'enquête note que l'option 3, relative à la voie ferrée de contournement, fait consensus chez les élus de la Ville de Lac-Mégantic et des municipalités de Nantes et de Frontenac. La commission comprend également que des discussions doivent être poursuivies pour que des solutions respectant les conditions exigées par les parties prenantes soient trouvées avant qu'une entente finale soit conclue.*

Lors de nos rencontres préparatoires aux audiences publiques, les rencontres des maires de Frontenac et Nantes ont permis de dégager un consensus autour de la nécessité d'une voie de contournement. Seuls les impacts des acquisitions de terrain ont amené ceux-ci à proposer des variantes locales de tracé visant à minimiser ces impacts sur les propriétaires touchés. Nous avons depuis déjà tenu d'autres discussions avec tous les intervenants municipaux concernés qui nous permettent de confirmer cette situation et que tant et aussi longtemps que la question des coûts impliqués (variante vs acquisitions) ne sera pas réglée, le projet pour une voie de contournement demeurera très fragile.

... 2

Retour sur la démarche acceptée par la Ville

La démarche proposée par le gouvernement du Québec et acceptée par la Ville de Lac-Mégantic afin d'accélérer le projet de réalisation d'une voie de contournement était de réaliser un BAPE plus rapidement que prévu. Il était alors question d'un BAPE portant sur l'acceptabilité sociale du projet. Les documents déposés sur le site du BAPE pour information aux citoyens portaient uniquement sur les livrables de la Phase 1A, soit sur l'étude d'opportunité du projet, livrables déposés en mai 2016. Or, il s'est avéré que plusieurs questions des citoyens aux audiences publiques de mai 2017 auraient pu être répondues plus adéquatement si les documents de la Phase 1B (étude d'impact environnemental et étude d'avant-projet préliminaire) avaient été également rendus disponibles par le BAPE. Nous avons accepté cette contrainte, mais elle doit faire partie des considérations à retenir lorsque nous portons un jugement sur les constats et avis du BAPE. Malgré cette difficulté, la Ville de Lac-Mégantic a réussi à présenter adéquatement l'option de voie de contournement privilégiée, soit l'option 3, puisque le BAPE la reconnaît dans son rapport comme la meilleure option pour une voie de contournement, tel que mentionné précédemment.

La nécessité d'une intervention sur la voie ferrée actuelle

La Ville de Lac-Mégantic est très satisfaite du constat fait par le BAPE à l'effet que la situation actuelle est intenable quant aux risques potentiels encourus par ses citoyens dans le cas d'un déraillement au centre-ville :

- ♦ *La commission d'enquête est d'avis que, combinés, la longueur de la pente et la forte inclinaison de la voie ferrée actuelle, son degré de courbure et la proximité de nombreuses habitations peuvent être considérés comme des facteurs prépondérants et discriminants dans le choix de l'option ferroviaire en raison de la probabilité d'occurrence d'un accident aux graves conséquences qui serait associé au statu quo, même amélioré.*

Ce constat vient confirmer le résultat de l'étude d'opportunité réalisée par la Ville qui justifiait, dès mai 2016, la nécessité d'intervenir sur la voie ferrée actuelle. Cette conclusion avait d'ailleurs été présentée aux citoyens lors des journées portes ouvertes tenues à cette occasion. La commission ajoute également :

- ♦ *La commission d'enquête estime que la courbe plus prononcée de la nouvelle voie ferrée qui traverse actuellement le centre-ville de Lac-Mégantic accroît le risque potentiel d'accidents et amplifie le dilemme éthique entre choix populaire et choix sécuritaire.*

Sur ce constat à lui seul, la Ville de Lac-Mégantic croit que le BAPE avait le devoir de trancher considérant le risque à la population à chaque passage de trains transportant des matières dangereuses. En effet, la commission constate dans un premier temps la dangerosité et l'unicité du tracé actuel, mais hésite à le faire pour des raisons éthiques, la voie de contournement impactant d'autres citoyens. Autrement dit, selon la commission, on ne fait que déplacer le problème. Ce constat est fortement remis en cause par la Ville. Le nombre de citoyens impactés par le statu quo et celui d'une voie de contournement doit faire partie de cette équation. Il a été démontré par les études réalisées par la Ville que la nouvelle voie de contournement impacterait 192 résidences situées dans un rayon de 500 mètres de la nouvelle voie ferrée contre 1401 résidences dans le statu quo actuel. Nous sommes alors d'avis que ce constat du BAPE basé sur le choix éthique n'a aucun sens et que la reconnaissance par le BAPE du risque potentiel d'accidents aurait dû, à lui seul, justifier une recommandation claire d'une intervention rapide sur le tracé actuel. Après tout, c'est le MDDELCC qui a mandaté le BAPE et les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable.

Toutefois, la commission constate quand même que la proximité des résidences constitue un enjeu important :

- ♦ *La commission d'enquête note que la notion de proximité entre les résidences et la voie ferrée constitue un enjeu important. En conséquence, elle est d'avis que des modalités de cohabitation devraient éventuellement être bien définies dans le cadre d'une étude d'impact et que l'initiateur devra manifester une réelle volonté d'en arriver à des accommodements acceptables avec les résidents touchés.*

La Ville de Lac-Mégantic est entièrement en accord avec ce constat et celui-ci permettrait de définir la suite de l'étude considérant que des mesures peuvent être prises pour minimiser les impacts aux résidents touchés par la nouvelle voie de contournement (acquisition complète, relocalisation des bâtiments, bermes de terre, murs de protection, etc.). L'étude d'impact sur l'environnement permet déjà d'y répondre en grande partie. Une analyse plus pointue pour chaque propriétaire ne nous était pas possible jusqu'ici, tant que le Plan d'affaires (en cours) établirait clairement qui est l'initiateur du projet, qu'elle serait le partage financier et les responsabilités respectives des parties.

L'acceptabilité sociale du statu quo

Malgré les constats précédents du BAPE sur les conséquences graves du statu quo pour la sécurité des Méganticois, le BAPE constate que le statu quo est l'option qui répond la mieux aux critères d'acceptabilité sociale, soit :

- ♦ *La commission d'enquête constate que les participants à la consultation publique perçoivent majoritairement que le statu quo est l'option ferroviaire qui présente les meilleures retombées. En conséquence, aucune des voies de contournement proposées ne semble répondre adéquatement et de façon satisfaisante à leurs attentes.*

Essentiellement, pour en arriver à ce constat, la commission se base sur une grille d'évaluation interne à la commission (c.-à-d. : Tableau 6 du rapport). Un simple survol des résultats présentés dans cette grille d'analyse du BAPE, permet de constater des résultats extrêmement surprenants pour ne pas dire questionnables. Le tableau 6 tiré du rapport du BAPE est joint ci-après. On y constate, entre autres, que le statu quo est moins nuisible et bruyant qu'une voie de contournement, qu'il y a moins de passages à niveau pour le statu quo par rapport à une voie de contournement, et surtout, le risque moindre du risque d'accidents et de déversement de matières dangereuses sur le tracé actuel. La Ville de Lac-Mégantic est donc d'avis que ces résultats d'une incohérence absolue auraient dû rendre l'exercice non concluant. Selon la base des critères énoncés et les notes qui y sont consignées pour chacun, l'acceptabilité sociale du statu quo reste encore selon nous à démontrer. Outre notre questionnement sur la rigueur méthodologique de la démarche d'analyse faite à partir de 200 participants, il faut se rappeler que ce sont surtout les opposants qui se déplacent majoritairement aux consultations publiques sur les projets, quels qu'ils soient.

Tableau 6 Les facteurs déterminants de l'acceptabilité des options ferroviaires chez les participants à la consultation publique

L'option ou les options suivantes présentent...	Options				
	1	2	3	4	5
... une diminution du trafic dans votre quartier	72	22	35	29	27
... une réduction du risque d'accidents et de déversements de matières dangereuses	68	26	49	36	36
... une réduction du risque sur votre santé et celle de votre famille	78	31	41	32	32
... une plus grande quiétude et plus de tranquillité	79	33	48	37	35
... un regain des forces physiques et psychologiques	69	24	44	32	31
... une cicatrisation des plaies et des souvenirs liés à la catastrophe	66	25	46	34	33
... une amélioration de la fluidité de la circulation routière et une diminution du nombre de passages à niveau	65	21	39	28	30
... une augmentation de la valeur des propriétés	74	27	34	24	22
... une relance de l'économie locale et régionale	71	24	43	29	27
... une diminution des nuisances comme le bruit, les poussières et les vibrations	70	26	35	26	22
... une amélioration de la qualité visuelle des paysages	72	23	35	26	23
... une perception favorable de la qualité de vie	72	29	46	34	31
... une amélioration des lieux favorisant les rencontres	69	23	37	26	26
... une plus grande justice entre les citoyens et les villes concernés	79	30	36	18	15
TOTAL	1 004	364	568	411	390

À titre d'information, la Ville de Lac-Mégantic avait mené un sondage d'opinion aux portes ouvertes de mai 2016 et les résultats obtenus étaient diamétralement opposés à ceux de la commission. Soit, 87 % favorables à une option de voie de contournement par rapport au statu quo, alors que la grille d'analyse du BAPE montre un ration de 50 – 50 pour une voie de contournement vs le statu quo.

Position de la Ville sur la « non-considération » du statu quo par celle-ci

La commission porte deux constats sur l'option du statu quo non analysée par la Ville de Lac-Mégantic :

- ♦ *La commission d'enquête constate que l'option 1, relative au statu quo, a été exclue d'office par la Ville de Lac-Mégantic et n'a donc pas été évaluée de façon rigoureuse dans son étude de faisabilité.*
- ♦ *Considérant que l'option 1, relative au statu quo, n'a pas été évaluée par l'initiateur, qu'elle est perçue comme ayant les meilleures retombées et qu'elle est la plus acceptée par les participants à la consultation publique, la commission d'enquête est d'avis que cette option devrait être rigoureusement documentée et bien expliquée aux populations concernées par le projet de voie ferrée.*

La Ville de Lac-Mégantic n'est pas d'accord avec ces constats. L'option du statu quo n'a jamais été exclue d'office par la Ville. L'option du statu quo est incluse, détaillée et documentée dans le volet « Étude des besoins » de l'étude d'opportunité, qui faisait partie des livrables de la Phase 1A, et a été rejetée dans la démonstration sur la nécessité d'intervenir telle que mentionnée précédemment. Elle a aussi été incluse dans l'étude comparative des solutions aux fins de référence des solutions proposées avec la situation actuelle.

Par ailleurs, il faut rappeler que le mandat donné à la firme AECOM portait sur l'étude de faisabilité d'une voie de contournement de la Ville de Lac-Mégantic. L'étude du statu quo, auquel on peut attribuer 47 victimes, un centre-ville détruit, une population encore fortement touchée quatre ans plus tard et presque un demi-milliard en décontamination, bien qu'étant combiné à d'autres facteurs humains, ne fait assurément pas partie des priorités de Lac-Mégantic. L'utilisation de fonds publics en ce sens, n'est tout simplement pas justifiée. Quant à l'amélioration du statu quo actuel par diverses mesures (murs de protection, murs antibruit, etc.), un rapport technique, malheureusement non disponible pour les audiences publiques (Livrables de la Phase 1B), rejette la plupart de ces mesures pour des raisons de non-faisabilité technique et reconnaît le peu d'impact qui serait apporté à la sécurité des citoyens, la géométrie en plan et profil du tracé actuel ne pouvant être améliorée.

Enfin, un exercice de consultation publique sur l'option du statu quo serait selon nous non seulement peu productif, mais surtout inhumain. L'opposition, basée principalement sur le principe bien connu « pas dans ma cour », va continuer à demander le statu quo. Les citoyens déjà en faveur de la voie de contournement vont conserver leurs convictions. Cependant, plusieurs de ceux-ci sont épuisés de se battre. Ils ont d'abord vécu un deuil, soit de personnes chères ou de souvenirs faisant d'eux qui ils sont aujourd'hui. Leur vie a été chamboulée par un simple train à la dérive qui soit dit en passant n'aurait probablement pas déraillé en l'absence des pentes et courbes meurtrières qui sont propres à la voie ferrée actuelle. Plusieurs subissent encore aujourd'hui les contrecoups de chocs post-traumatiques et c'est toute une communauté qui en souffre. Avec le temps qui passe, nous constatons que la fatigue, voir même le manque d'intérêt ou le goût d'abandonner prend de plus en plus de place, ce qui est tout à fait normal, la mobilisation initiale s'effritant avec le temps. Malgré tout ça, la commission suggère d'informer cette population meurtrie, fatiguée et désabusée afin de s'assurer qu'elle est bien consciente des risques inhérents au statu quo. Entre ça et la torture, il n'y a pas beaucoup de différence. Sachez que le bruit du train transportant des matières dangereuses encore pires que le pétrole brut se charge lui-même plus d'une fois par jour depuis plus de quatre ans de rappeler aux citoyens qu'il est toujours là à circuler sur une voie à la géométrie qui ne pardonne pas.

Le rôle et la participation de CMQ

La Ville de Lac-Mégantic reconnaît que le propriétaire actuel de la voie ferrée, Central Maine and Quebec Railway (CMQ), a un important rôle à jouer dans la suite de l'étude et du projet, tel que reconnu par la commission :

- ♦ *La commission d'enquête note que le rôle du propriétaire actuel de la voie ferrée, le Central Maine & Quebec Railway, dans le cadre de ce projet n'est ni défini ni arrêté et que sa participation financière n'est pas établie.*

Plusieurs rencontres et discussions ont déjà eu lieu avec CMQ dans le cadre de la réalisation de l'étude de faisabilité. Par contre, seul le plan d'affaires actuellement en cours de réalisation, va permettre d'établir les rôles et responsabilités futures de CMQ dans le projet.

Conclusion

Pour terminer, la Ville de Lac-Mégantic continue de privilégier la solution d'une voie de contournement afin d'éliminer une fois pour toutes les risques reliés au tracé actuel. À cet effet, la position de la Ville est claire. Le rapport du BAPE est ambivalent, ce qui complique présentement la suite des choses en ce qui a trait à l'étude de faisabilité d'une voie de contournement. Monsieur Claude Castonguay, ex-ministre, a écrit une lettre d'opinions dans la Presse, qui résume très bien notre état d'esprit face au rapport du BAPE du 24 juillet 2017. Monsieur Castonguay soutient que le rapport du BAPE est incohérent. Nous partageons totalement son point de vue et nous prenons soin d'inclure une copie de sa lettre en annexe à la nôtre, puisqu'elle rejoint et résume très bien notre position.

Attentes de la Ville de Lac-Mégantic

1. Que le gouvernement du Québec reconnaisse qu'une voie de contournement est la seule option possible, compte tenu du caractère unique de la géométrie actuelle et des risques latents qui y sont encore associés;
2. Que le gouvernement du Québec travaille maintenant de façon prioritaire avec le gouvernement du Canada sur le dossier de la voie de contournement ferroviaire. En d'autres mots, que les gouvernements cessent de se « lancer la balle » et qu'ils s'engagent de façon commune à régler ce dossier une fois pour toutes;
3. Que le gouvernement du Québec ne tienne pas compte des recommandations du BAPE au sujet de sonder davantage l'acceptabilité sociale du statu quo;
4. Que les gouvernements autorisent des honoraires professionnels supplémentaires afin qu'AECOM puisse très rapidement analyser la faisabilité technique d'une variante de l'option 3 ainsi que les estimations de coûts qui lui sont associés. Ceci dans l'objectif de rapidement déterminer si un terrain d'entente est possible entre les trois municipalités;
5. Que les gouvernements autorisent l'embauche d'une équipe professionnelle d'évaluateurs spécialisés pour initier des discussions ciblées avec les citoyens impactés afin de régler la question des coûts de variante versus acquisitions;
6. Dès le dépôt du Modèle d'affaires en cours de réalisation, que le gouvernement provincial initie des rencontres avec le gouvernement fédéral pour bien définir le cadre de réalisation du projet de voie de contournement; et
7. Par la suite, obtenir l'aval du gouvernement / comité stratégique pour poursuivre la Phase 2 de l'étude de faisabilité (Étude d'avant-projet définitif), selon l'option privilégiée à l'avant-projet préliminaire (Option 3) ou sa variante tout dépendamment des points 4 et 5 plus haut.

Nous réitérons l'importance pour la Ville de Lac-Mégantic que l'étude de faisabilité soit remise « sur les rails » le plus rapidement possible afin d'éviter tout autre retard au projet de la voie de contournement initialement prévu pour la fin 2022. Nous restons disponibles pour en discuter en tout temps, à votre convenance, et ce, dans les plus brefs délais. Espérant une réception positive de votre part à la présente lettre, nous demeurons votre tout dévoué.



Pierre Latulippe,
Maire suppléant

p. j. Un rapport incohérent du BAPE par M. Claude Castonguay

CET ÉCRAN A ÉTÉ PARTAGÉ À PARTIR DE LA PRESSE+

Édition du 2 août 2017,
section DÉBATS, écran 6



OPINION VOIE DE CONTOURNEMENT À LAC-MÉGANTIC **UN RAPPORT INCOHÉRENT DU BAPE**

CLAUDE CASTONGUAY

EX-MINISTRE DE LA SANTÉ ET EX-PRÉSIDENT DU GROUPE LA LAURENTIENNE

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a récemment remis son rapport sur le réaménagement de la voie ferrée à Lac-Mégantic. Comme on pouvait s'y attendre, le rapport semble favorable au contournement de la municipalité.

Selon le rapport, la voie qui traverse actuellement la municipalité comporte des risques plus élevés qu'avant le désastre. Des risques qui sont parmi les plus élevés au Canada. De plus, comme on continue d'y transporter diverses matières dangereuses, il y a urgence à favoriser l'option du contournement. D'autant plus que, selon le rapport, le statu quo nuit au développement de la municipalité et de la région. Le détournement permettrait à la communauté de tourner une page sur le drame qui a coûté la vie à 47 de ses citoyens.

Surtout, quatre ans après le désastre, rien ne peut justifier de reporter encore plus longtemps la décision sur le détournement des rails.

Or, à ma grande surprise, au lieu de tirer la conclusion qui se dégage de son analyse, le BAPE recommande plutôt que l'on étudie davantage le scénario du maintien des rails à l'intérieur de la ville. Il s'agirait de tenir compte des objections d'un groupe de citoyens qui, selon le rapport, sont loin de représenter l'ensemble des citoyens de Lac-Mégantic, et faire en sorte qu'ils puissent avoir plus d'information quant aux risques associés au statu quo. À noter que plusieurs de ces personnes ne vivent pas à Lac-Mégantic, mais dans des municipalités avoisinantes.

LA RESPONSABILITÉ D'AGIR

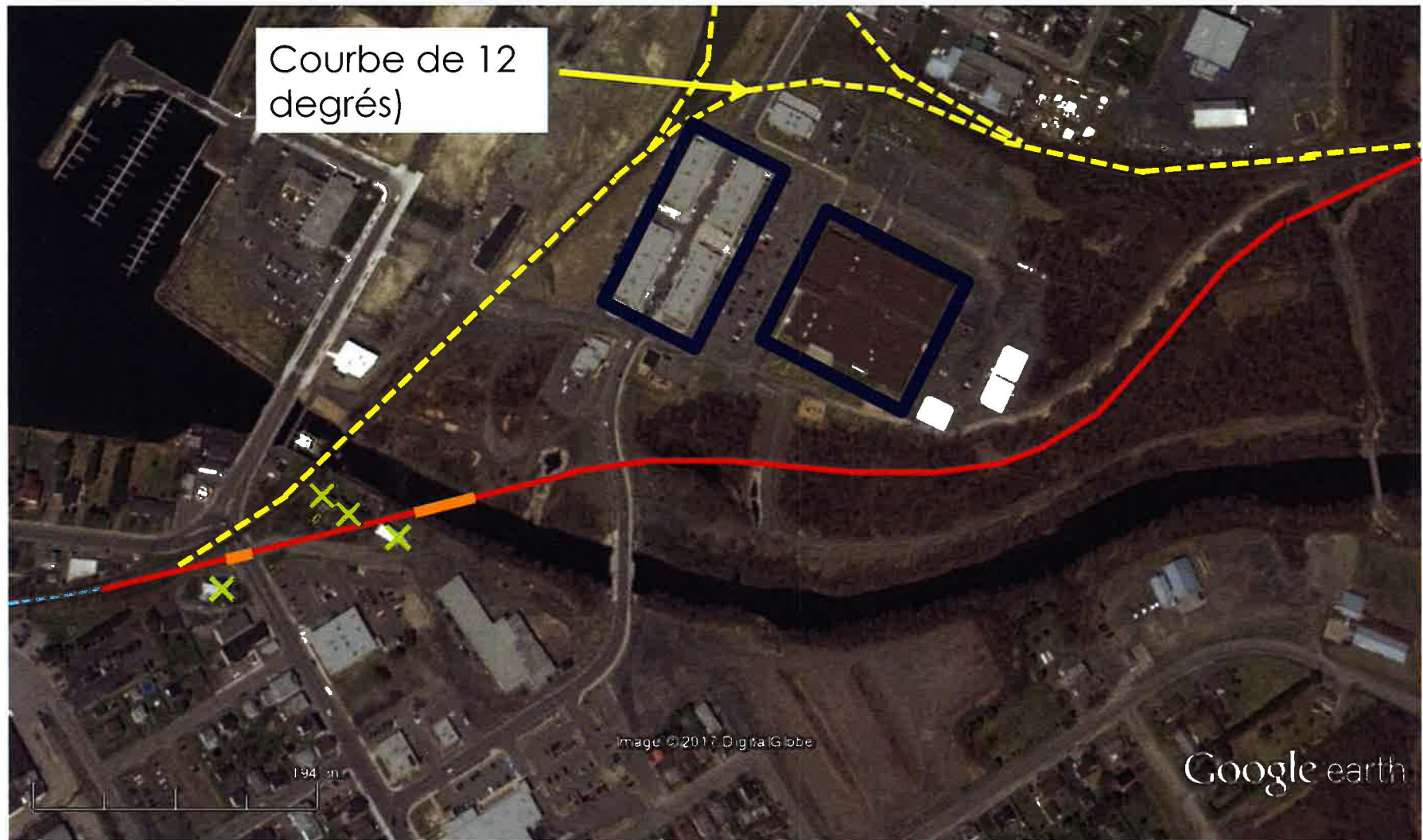
Le gouvernement ne doit pas se sentir tenu de suivre le BAPE dans son incohérence et ses contradictions. De toute évidence, ce dernier ignore qu'en démocratie, la règle n'est heureusement pas celle du

consensus et que, lorsque la sécurité des citoyens est en cause, les gouvernements ont la responsabilité d'agir.

Il n'existe plus de motifs sérieux qui pourraient justifier qu'Ottawa ou Québec reporte une fois de plus leur décision et prenne le risque qu'un autre accident se produise.

Étant donné que le gouvernement fédéral est responsable de la réglementation sur la sécurité des transports, il a sûrement une plus grande responsabilité quant à l'existence des conditions qui ont contribué au désastre. Il lui appartient de prendre l'initiative.





Légende:

- | | | | |
|---|---------------------------|---|---|
| ✕ | Bâtiments à acquérir | — | Nouveau pont riv. Chaudière et viaduc rue Salaberry |
| — | Tracé possible à analyser | | |
| □ | Zone bâtie à éviter | | |