

MÉMOIRE

PROJET DE RÉALISATION D'UNE VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE CONTOURNANT LE CENTRE-VILLE DE LAC-MÉGANTIC

Mémoire déposé par Sylvain Côté

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

À l'attention de Mme. Caroline Cloutier

Coordonnatrice du secrétariat de la commission

Présentation

Je suis propriétaire avec ma conjointe à Nantes d'un terrain de 28 acres en grande partie en érable et une partie en milieu humide, ayant comme projet de longue date y bâtir une maison et une cabane à sucre !

Tracé 2Ci

Depuis l'annonce du tracé le 11 mai 2018 qui fût pour nous une surprise , puisque nous propriétaire l'avons su en même temps que Mr. et Mme. tout le monde ! Bien des efforts ont été fait, mais on trouve toujours des arguments

pour refuser ce tracé 2Ci pourquoi ?

- Mr. Garneau parle incidence sur les cours ! Le tracé 2C évite 2 cours d'eau, le tracé 2Ci passe sur le 3 mêmes cours d'eau que le tracé retenu.

- On parle de multiples passages a niveau sur une route où la limites de vitesse est a 90 km/h lorsqu'il y en aurait seulement un !

- On parle de DJMA de 3000 véhicules sur le rapport Stantec, mais sur un autre rapport routier on parle de 1198 véhicules DJMA pour la portion de la route 161 contournement !

- Mr. Garneau parle d'une résolution des Maires le 19 juillet 2018 acceptant ce tracé ! Mais Mr. Garneau ne parle pas de la résolution du 20 juin 2018 accepté par ces mêmes Maires pour la variantes 2Ci, mais qui finalement Lac-Mégantic a fait volte-face une semaine plus tard curieusement tout juste avant la réponse du ministre Garneau à la MRC refusant la variante 2Ci et qu'un document trouvé sur le site du BAPE que l'ingénieur ne recommande pas cette variante et de continuer avec le tracé prévu pour pas perdre de temps ! Une rencontre avait eu lieu le 18 juillet avec les Maires de la Mrc dans un drole de climat ou plusieurs questions sont encore sans réponses à ce jour !

- Il serait bien de clarifier le % de pente, car dans certain rapport on parle 1.2 %. d'autre 1.15 % , 1.06% pour le tracé retenu. Par contre le 2Ci on parle de 1.2 % et le 2C

1.02 % donc encore plus douce pente et pourtant ne semble pas important dans la décision !

- Pourquoi parler d'enclavement des services d'urgence du Lac Orignal si la voie passe au nord ? Nous répondons à 2-3 appels par années tout au plus pour une population d'environ 150 personnes pour le service ambulancier ! Si la préoccupation du Lac Orignal est si importante dans les raisons de refuser de passer au nord. Qu'allons nous faire pour se rendre à l'hôpital par le 10e rang même si le train passe au sud et ce pas seulement pour les 150 personnes du Lac Orignal, mais les 1000 personnes de Lac Drolet et environ 200 de Ste Cécile de Whitton étant sur cette route environ 50-75 appels / année, si la route Pie X1 fermée et l'extrémité de la route 161 coupée par ce même train ! Le chemin du barrage aura le même problème d'enclavement on en parle pas ? Il pourrait y avoir possibilité de revenir sur rue Wolf, Salaberry et revenir prendre la 161, ça sera probablement le même temps que d'attendre la fin du passage du train ! Pour les gens des municipalités de Audet 734 personnes, une très grande partie des 1715 personnes de Frontenac et une partie des 1100 personnes de St Ludger environ 100 -150 appels/ année devront allonger le temps transport ambulancier puisque la route PieX1 sera fermée !

Que va t il arriver avec la nouvelle caserne d'ambulance qui sera sur Papineau, pour se rendre vers le Lac Orignal le chemin plus court sera le chemin du barrage et route 161, que feront nous si Villeneuve est bloqué, ou rang 10 sud. il

y aura plus que le Lac-Original d'enclavé ? Qui va nous dire qu'il passe un train, chose que l'on peut éviter avec le voie de contournement, le pont de la solidarité et Pie X1 ouvert pour se rendre plus rapidement à l'hôpital, avez vous pensé à ceci ?

Pour le service incendie, l'entraide automatique entre Nantes et Ste -Cécile assure une présence de chaque côté du Lac Original, même que Ste-Cécile De Whitton sont plus rapide étant à 10.3 km de leur caserne à l'entrée de la route du Lac Original tandis que Nantes sont à 10.9 km !

Ici je parle en connaissance de cause, étant Paramedic depuis 11 ans et ayant été le directeur incendie de Ste Cécile de Whitton pendant 13 ans !

Pour ce qui est de l'écoulement, que la voie ferrée soit au sud ou au nord le bassin versant Glen est vers le Lac Original selon les plans Aecom !

On parle d'être obligé de refaire la route sur une partie de 161 si on passe au nord, mais on ne dit pas que si on passe au nord qu'on aura pas vraiment de travaux pour le passage a niveau et on évite les importants travaux de la route du 10 e rang sud devra être refait sur une bonne distance, déblai de 6.57 mètres selon Aecom, qui aura des impacts important pour les accès aux propriétés de cette rue ! Et lors de la séance du BAPE il a été mentionné que la variante 2Ci et 2 n'était pas majeur !

- Il est important de noter que de passer au nord évite la destruction de 5 hectares de milieu humide à valeur écologique élevé, tourbière boisée de 18 pouces d'épaisseur, ainsi qu'un habitat propices aux EFMVS. et de plus éloigne 51 résidences à 500 mètres du tracé !

- en lisant sur le site du Bape pour la gare de triage on pense faire un étagement pour déservir le côté nord du parc industriel et d'un autre article pour passer sur l'ancien Québec Centrale ça semble douteux et exigerait un étagement au dessus de la route 161 donc tout ceci pourrait être profitable et épargner Pie X1 d'autant plus que le tracé est plat et au point le plus bas !

- Depuis cette annonce de voie de contournement, j'ai fait plusieurs demandes, ceci n'a pas été facile, impossible de rencontrer qq des deux gouvernements, plusieurs questions encore sans réponses, nous n'avons jamais été considéré, on s'invite comme ça chez nous à détruire nos rêves pour faire simplement plaisir à une ville qui nous cache bien de choses aucune transparence !

achat mar' 17

Jean-François Brisson <jean-francois.brisson@ville.lac-megantic.qc.ca>
'ibenan@yahoo.com'

Bonjour Jacques.

Tel que discuté, je te transmet le plan de la voie de contournement dans le secteur de Nantes. Comme je t'ai mentionné, l'information peut être sensible donc il ne faudra pas la rendre public.



Passe une excellente journée !

819-582-2903

Jean-François Brisson, URB, DESS SIG

Directeur du Service d'urbanisme et de géomatique

Service d'urbanisme et de géomatique - Ville de Lac-Mégantic

5527, rue Fronterac, bureau 200, Lac-Mégantic, G6B 1H6

Téléphone : (819) 583-2394 poste 2239

Télécopieur : (819) 583-5920

Jules K.

ISABELLE LARIVIÈRE

Envoyé : 7 décembre 2016 14:56

À : Conrad Lebrun

Objet : Développement Nantes

Salut Conrad,

La voie ferrée projetée traverse la zone RU-6 de la municipalité de Nantes. Depuis 2004, il n'est plus possible d'ouvrir de nouvelle rue dans les zones rurales sans l'approbation du MAMROT. De plus, le MTQ prohibe les nouvelles accès à la route 161.

En résumé, suite à une discussion avec M. Jacques Pichardie, inspecteur en bâtiment de la municipalité de Nantes, le développement de cette zone est peu probable et nécessiterait plusieurs autorisation en amont. Ce dernier va rester à l'affût s'il y a des demandes pour développer cette zone. Actuellement, il n'y a eu aucune demande de fait depuis la présentation du tracé projeté.

Nous avons envoyé une lettre à M. Pichardie et à la mairie de la municipalité de Nantes afin que tout le monde reste à l'affût du développement dans cette zone critique.

Finalement, la résidence projeté sur le lot 4 242 641 ne sera pas dans l'axe de la voie de contournement ferroviaire. Le demandeur projette de la localiser au sud du terrain ce qui limite l'impact au niveau de la voie de contournement.

Bonne fin de journée !

Jean-François Brisson, URB, DESS SIG

Directeur du Service d'urbanisme et de géomatique

Service d'urbanisme et de géomatique - Ville de Lac-Mégantic

5527, rue Frontenac, bureau 200, Lac-Mégantic, G6B 1H6

Téléphone: (819) 583-2394 poste 2239

Télécopieur: (819) 583-5920

www.ville.lac-megantic.qc.ca



De : Conrad Lebrun
A : "Hardy, Jean"
Cc : Marie-Claude Arguin
Objet : RE: Développement Nantes
Date : 15 juin 2018 11:40:07
Pièces jointes : Zonage.msg

Bonjour Jean,

J'ai communiqué avec M. Jacques Pichardie, l'inspecteur municipale de Nantes, et celui me confirme que le secteur est toujours zoné rural (RU).

Voir son courriel joint confirmant que c'est zone RU-6.

Conrad Lebrun, ing.

Ingénieur en chef - Ville de Lac-Mégantic

Tél: (819) 583-2441 #2233 ; fax: (819) 583-5920

De : Hardy, Jean [mailto:Jean.Hardy@stantec.com]

Envoyé : 15 juin 2018 10:16

À : Marie-Claude Arguin

Cc : Conrad Lebrun

Objet : TR: Développement Nantes

Point à éclaircir, si toujours zoné rural, important...

Jean Hardy, ing., MSA, PMP

Chargé de projet pour ville de Lac-Mégantic

Voie de contournement ferroviaire

5527, rue Frontenac, bureau 200, Lac-Mégantic

Tél. : (418) 626-2054 X5464

Cell. : (418) 446-1927

jean.hardy@stantec.com

Le contenu de ce courriel est la propriété confidentielle de Stantec et ne devrait pas être reproduit, modifié, distribué ou utilisé sans l'autorisation écrite de Stantec. Si vous avez reçu ce message par erreur veuillez supprimer sans délai toutes ses copies et nous en aviser immédiatement.

 Avant d'imprimer ce courriel, réfléchissez à l'impact sur l'environnement.

De : Conrad Lebrun <conrad.lebrun@ville.lac-megantic.qc.ca>

Envoyé : 14 juin 2018 13:29

À : Hardy, Jean <Jean.Hardy@stantec.com>

Objet : TR: Développement Nantes

Bonjour Jean,

Voici des éclaircissement concernant le territoire de Nantes ceinturé par la rte 161, le 10^e Rang et la ligne HQ (Notre urbaniste avait déjà transmis des infos en décembre 2016) :

- Le zonage du secteur est rural (blanc) mais ne permet pas le développement de nouvelles rues sans autorisation.
- Il n'y a personne à la Municipalités de Nantes ajd qui peut me confirmer si des plans de développement sont prévus/déposés à ce jour. (L'inspecteur sera présent vendredi)

Conrad Lebrun, ing.

Ingénieur en chef - Ville de Lac-Mégantic

Tél: (819) 583-2441 #2233 ; fax: (819) 583-5920



Lac-Mégantic

De : Jean-François Brisson

13 septembre 2017

Comité stratégique – Ferroviaire	Commentaires
Après identification des participants, M. Jean Hardy prend la parole pour présenter les 11 livrables déposés par Aecom dans le cadre du mandat phase 1A et 1B de l'étude de faisabilité.	
M. Hardy mentionne entre autres que :	
- L'étude d'impact sur l'environnement (EIE) est prête pour un dépôt au MDDELCC; - L'EIE comprend l'analyse du scénario de statu quo amélioré; - Il a ajouté une description supplémentaire au statu quo amélioré;	
M. Martin Arsenault questionne M. Hardy sur le degré de précision des coûts présentés. M. Hardy mentionne que le degré de précision est de -10 % à 25 % tel que le prévoyait l'appel d'offres.	Une analyse plus en profondeur du livrable 1B permettra de préciser ce point.
M. Hardy présente un bilan financier des coûts générés pour la réalisation des phases 1A et 1B par Aecom et par Stantec. Sans compromettre les résultats attendus, certaines étapes de la phase 1B de Aecom ont été escamotées ce qui libère des montants pour la phase 2.	
M. Arsenault demande à ce qu'une liste des éléments budgétaires non compris dans les livrables de Aecom soit faite. Entre autres on retrouverait dans cette liste :	M. Hardy s'est engagé à fournir cette liste.
- Le démantèlement du corridor actuel; - La décontamination des sols du corridor actuel; - Le renouvellement du corridor actuel après son démantèlement;	
La Ville aurait souhaité que le rapport du BAPE soit reçu et commenté par le ministre du MDDELCC.	
M. Latulippe fait état de l'inconfort de la Ville en lien avec les conclusions du rapport du BAPE. Notamment celle qui recommande de pousser davantage sur l'acceptabilité sociale du statu quo et le consensus entre les municipalités touchées par le tracé de contournement. Ces dernières recommandations semblent placer la Ville dans une situation inconfortable face aux municipalités voisines.	Le MAMOT précise qu'il serait étonnant que le MDDELCC donne suite au rapport et invite la Ville à analyser ses besoins et à lui en faire part le cas échéant.
M. Dufour questionne la position de la Ville en lien avec le tracé ajusté proposé par la municipalité de Frontenac.	
M. Hardy fournira un estimé du différentiel de coût du tracé le plus logique proposé par Frontenac.	La Ville mentionne être au fait que de tenir compte de ce tracé nécessitera des travaux additionnels substantiels
Le MAMOT mentionne qu'avant de réaliser des études additionnelles et donc d'engager des coûts additionnels, il serait pertinent de valider le	



Pelletier, Christian

De: Marie-Claude Arguin <marie-claude.arguin@ville.lac-megantic.qc.ca>
Envoyé: 7 octobre 2016 16:58
À: 'Jean-Marc.Bissonnette@mtq.gouv.qc.ca'; 'cedrick.lefebvre@canada.ca'; 'stephane.dufour2@canada.ca'; Pelletier, Christian; Cayouette, Bertrand; 'Hardy, Jean'; Jean-Guy Cloutier; Arsenault, Martin (MAMOT); 'Côté, Marie-Elen'
Objet: Questions - Suivi comité stratégique - Étude voie de contournement

Roxanne, Martin

Je suis un peu étonnée de la réponse à la première question et je pense que tout est question de compréhension et d'interprétation. La réponse telle que donnée bloque nos efforts de répondre adéquatement à la demande du ministre **Gameau de trouver des façons d'accélérer le projet et elle ne permet pas de produire la meilleure étude possible en vue de faciliter son acceptation.** Enfin, elle ne permet pas non plus d'allouer des fonds à l'élaboration d'un plan d'affaires, essentiel à la prise de décision gouvernementale en 2017. Selon moi, elle vient finalement à l'encontre des discussions tenues lors de la dernière rencontre du comité stratégique.

Dans l'approche qui avait été proposée à la dernière réunion du comité stratégique, **il avait été proposé ce qui suit :**

- 1- Annulation de la Phase 2 de l'étude de faisabilité d'AECOM (167 572,25 \$), ce qui permet de réaliser les deux activités suivantes de la Phase 1B pour lesquelles il n'y a pas de budget prévu.
 - a. Afin d'accélérer l'étude, il faut minimiser le temps pris par le processus de révision environnementale et du BAPE. C'est pourquoi durant la période de Go / No go, nous pensions réaliser l'analyse de recevabilité (réponses aux questions du MDDELCC sur l'Étude d'impact), activité qui fait partie du mandat d'AECOM mais qui restait à être négociée (pas de budget prévu)
 - b. Présence d'AECOM au BAPE, activité qui fait partie du mandat d'AECOM mais qui restait à être négociée (pas de budget prévu)
- 2- Afin de bonifier le projet et d'assurer son acceptabilité sociale et par CMQ, deux activités non prévues au mandat d'AECOM pour la Phase 1B mais qui s'ajoutent à son étude d'impact et d'avant-projet actuelle, pourraient aussi être autorisées et réalisées. L'Annulation de la Phase 2, permettrait également de réaliser les deux activités additionnelles suivantes :
 - a. Pour l'ÉIE, mesurer l'impact du nouveau tracé sur la santé des citoyens dans un rayon de 500 mètres de la nouvelle voie de contournement; et
 - b. Pour l'APP, modélisation ferroviaire sur le statu quo amélioré et la voie de contournement permettant d'établir les caractéristiques opérationnelles (vitesse, temps de parcours, etc.). Ceci sera utile aux décideurs mais également lors des discussions avec CMQ.

Lors de la dernière rencontre du comité stratégique, il a été proposé que ces 4 activités font partie de l'étude de faisabilité d'AECOM et devraient pouvoir être réalisées en réaffectant le budget rendu disponible par l'annulation de la Phase 2.

Par ailleurs, s'il est éventuellement accepté que les montants de la Phase 2 annulée soient réaffectés tels que décrits ci-dessus, il restera à régler la question de **l'élaboration du modèle d'affaires** (activité essentielle à la prise de décision pendant le Go / No go mais non prévu dans le mandat actuel d'AECOM). Selon nos premières démarches, il semblerait que l'élaboration d'un modèle d'affaires couvrant les volets financier, économique, stratégique et de livraison, puisse coûter au moins 50 K \$. Si le montant ne provient pas de la Phase 2 annulée, il n'y a aucun budget disponible pour réaliser ce modèle d'affaires, ce qui ne nous permet pas de faire cheminer le projet aux instances gouvernementales à la fin de la Phase 1B.

Au besoin, il y aurait lieu de tenir un appel conférence avec tous les membres du comité stratégique afin d'avoir une vision commune sur la suite des choses. J'ai laissé la dernière réunion du comité stratégique confiante mais là j'ai l'impression d'avoir retournée en arrière. Aujourd'hui encore ma responsable des comms me rapportait les propos de citoyens qui mentionne que la ville et le gouvernement ne font rien pour accélérer l'étude. Je crois qu'il y a lieu de revoir la question et de l'analyser sur tous les angles. Qu'en dites-vous?

Compte-rendu de réunion

A	Conrad Lebrun	Page 1 de 4
CC		
Sujet	Compte-rendu de rencontre avec le comité stratégique – Présentation du rapport préliminaire sur l'élaboration du modèle d'affaire pour la voie de contournement ferroviaire à VLM	
Préparé par	Claude Baillargeon, revu par Geneviève Charette	
Personnes présentes	Julie Morin, mairesse VLM Marie-Claude Arguin, DG VLM Conrad Lebrun, VLM Christian Pelletier, MAMOT Joanna Manger, TC Jennifer Taylor, TC Jacques Breton, maire de la ville de Nantes Maryse Morin, DG ville de Nantes Gaby Gendron, maire ville de Frontenac Bruno Tummel, DG ville de Frontenac Marielle Fecteau, préfet, MRC du Granit Sonia Cloutier, DG MRC du Granit Jean-Marc Bissonnette, MTMDT Frédéric Auger, MTMDT Stéphane Dufour, DEC (par téléphone) Lise Talbot, MTMDT (par téléphone) Pascal Grenier, MTMDT (par téléphone) Jean Hardy, Stantec Claude Anne Baillargeon, AECOM Geneviève Charette, AECOM	
Date	15 février 2018	Numéro de projet 60550240

L'objet de la rencontre était la présentation par AECOM du rapport préliminaire sur le modèle d'affaire pour la VC et la réception des commentaires du comité stratégique

L'ordre du jour émis par les villes est accepté et les intervenants se sont présentés à tour de rôle.

PRÉSENTATION DU RAPPORT PRÉLIMINAIRE SUR LE MODÈLE D'AFFAIRE POUR LA VC

Mme Charette présente les résultats de l'étude et invite les participants à poser des questions.

En ce qui concerne les cas similaires d'expropriation, le MTMDT souligne que lors de l'expropriation pour la construction de l'aéroport de Mirabel, la subdivision Monfort du CN aurait été expropriée. Comme à l'époque le CN était une compagnie de la couronne, il se peut qu'il ait eu un simple transfert de propriété d'un organisme fédéral à un autre. Dans la mesure du possible, ce cas sera documenté.

En ce qui concerne les approbations environnementales, on se questionne à savoir quelle est la route environnementale la plus courte. Il est probable que ce soit celle où le projet n'a pas besoin de passer au BAPE.

Le gouvernement fédéral souhaite savoir si le projet serait soumis au BAPE dans l'éventualité où le fédéral serait le propriétaire et l'OBNL le promoteur du projet. M. Bissonnette du MTMDET se renseigne à ce sujet.

En ce qui concerne les expropriations, la présentation d'AECOM indique qu'il y a plusieurs possibilités (municipal, provincial, fédéral ou par le chemin de fer). Par principe d'équité, Mme Arguin souligne qu'il sera probablement plus simple qu'il y ait entente entre les municipalités en vue de mandater une seule équipe d'experts évaluateurs pour fixer les montants des indemnités pour toutes les propriétés à exproprier.

Il est également mentionné qu'il est probablement plus simple que les expropriations soient faites au niveau provincial qu'au niveau fédéral. L'avantage du processus provincial est que les négociations de gré à gré peuvent se poursuivre avec les propriétaires même si le dossier a été soumis au TAQ. Si les parties en arrivent à une entente avant l'audience au TAQ alors l'audience n'a pas lieu. Ce processus de négociation de gré à gré est tel qu'il est rare que l'on se rende jusqu'au TAQ. Par contre, si le gouvernement fédéral est impliqué, une fois l'expropriation annoncée, alors il n'y a plus de négociation.

À la demande du comité stratégique, une liste d'acronyme sera incluse au rapport.

À la demande du comité stratégique (MTMDET en l'occurrence), l'option d'un organisme à but non lucratif (OBNL) sera ajoutée. Cet OBNL serait constitué des villes et des gouvernements, y compris le propriétaire de l'emprise et de l'infrastructure. Cet OBNL serait préférable à une régie car les gouvernements en feraient partie. L'établissement de cet OBNL devra inclure l'établissement des limites de négociations par les parties constituantes, ainsi que des règles claires de fonctionnement.

Notons qu'un protocole est en voie d'établissement entre les gouvernements provincial et fédéral, afin de procéder de l'avant dans le projet de VC.

Les porteurs du dossier au provincial et au fédéral sont maintenant le MAMOT et TC.

En ce qui concerne le propriétaire de l'emprise, il est souligné qu'un OBNL est l'option la plus avantageuse. Il en est de même pour le rôle de promoteur du projet.

En ce qui concerne le rôle de promoteur du projet, bien que le MTMDET possède trois chemins de fer, les travaux de conception et d'exécution sur ces chemins de fer sont donnés à contrat. Le MTMDET a une équipe d'ingénieurs qui peut vérifier ces travaux mais non les exécuter eux-mêmes. TC indique que ce rôle ne fait pas partie de son mandat.

Mme Morin (VLM) souligne qu'il faut modifier le 2^e commentaire inclus à la page 11 de la présentation d'AECOM (promoteur du projet) afin d'indiquer que les villes ne sont pas prêtes à être gérant du projet et que l'issue la plus probable est l'OBNL.

Le modèle d'affaire de l'OBNL serait de constituer un bureau de projet dans lequel des experts seraient recrutés pour gérer le projet. Cette option d'OBNL semble à priori être la plus avantageuse.

En ce qui concerne le receveur des terrains rétrocedés, le MTMDET indique que le Ministère pourrait être propriétaire des terrains et pourrait donner un droit d'usage aux villes dans l'éventualité où l'usage n'était pas modifié. En effet, si l'usage n'est pas modifié, alors aucune décontamination n'est requise.

En ce qui concerne les modes de réalisation, il est souligné que le PPP n'est pas une option car il n'y aura aucun revenu. Le MTMDET pense que le mode en gérance est probablement le meilleur en l'occurrence. En effet, il est courant d'aller en appel d'offres pour la conception (interne ou non), la construction et la surveillance des travaux.

En ce qui concerne l'échéancier du mandat d'AECOM, il est entendu qu'AECOM soumettra son rapport final au plus tard le 1^{er} mars afin de recevoir les commentaires finaux au plus tard le 7 pour une soumission finale le 12 mars.

Caron, Éléonore

De: Hardy, Jean <Jean.Hardy@stantec.com>
Envoyé: 31 août 2017 07:45
À: Mill, Marie-Andrée; Laquoc, Francois (DEC/CED); Bissonnette, Jean-Marc
Cc: Marie-Claude Arguin; Arsenault, Martin (MAMOT); Dufour2, Stephane (DEC/CED)
Objet: Étude de faisabilité d'une voie ferrée contournant le centre-ville de Lac-Mégantic -
Derniers livrables et avancement du budget AECOM

Bonjour,

Voici les derniers livrables de la Phase 1B de l'étude de faisabilité d'une voie ferrée contournant le centre-ville de Lac-Mégantic, soit :

- Étude d'impact sur l'environnement, dernière révision
- Synthèse de l'étude d'impact sur l'environnement et la dernière analyse de risques (dernière révision).
- Synthèse de l'avant-projet préliminaire, dernière révision
- Demande à la CPTAQ,
- Registre du troisième atelier de risques

Les livrables ci-haut sont accessibles au lien suivant :

Information de connexion

Lien du navigateur : [redacted] Article 48 L.A.I.
Nom d'utilisateur : [redacted]
Mot de passe : [redacted]
Date d'expiration : 9/13/2017

Ceci complète la transmission des livrables de la Phase 1B au nombre de dix (10), dont les autres livrables vous ont été transmis le 13 juillet dernier.

Avec ces livrables, le mandat de AECOM est suspendu jusqu'à une décision Go/No Go du comité stratégique sur la poursuite éventuelle de la Phase 2 (Avant-projet définitif), tel que spécifié au devis d'AECOM pour la réalisation de l'étude. Veuillez noter que le mandat d'AECOM va se terminer avec un montant de 41 071 \$ non dépensé pour la Phase 1B. En effet, la présentation de l'étude d'impact de même que les consultations publiques n'ont pas été réalisées dans le cadre de la Phase 1B avec la tenue du BAPE spécial en mai 2017.

Notez aussi qu'il reste un montant de 167 572.25 \$ (avant taxes), prévu à la soumission d'AECOM pour la réalisation de la Phase 2.

Donc, compte tenu de l'interruption du mandat d'AECOM jusqu'à une décision du comité stratégique, le mandat de Stantec (chargé de projet) est également interrompu en date d'aujourd'hui, à l'exception de la présence du chargé de projet à la prochaine rencontre du comité stratégique du 13 septembre 2017.

Salutations

Jean Hardy, ing., MBA, PMP
Chargé de projet pour ville de Lac-Mégantic
Voie de contournement ferroviaire
5527, rue Frontenac, bureau 200, Lac-Mégantic
Tél. : (418) 626-2054 X5464
Cell. : (418) 446-1927
Jean.hardy@stantec.com

Voilà avec de nombreuses heures de travail et de recherche ce qu'on peut trouver ce qu'on nous cache !

Une tranchée a été fait sur notre terrain en décembre 2018 pour analyse de sol et voilà ce qui en est !



Nous avons dû faire la demande de sécuriser les lieux de la tranchée car devenue dangereux semblable à un sable mouvant !

Nous qui après la tragédie avons fait le choix de quitter la ville pour s'éloigner du train sans demander la charité à

personne, avons investi dans une terre pour la tranquillité, la qualité de l'air avec les arbres et le milieu humide, voilà qu'il veut venir détruire notre milieu de vie adorable en faisant passer un train qui va venir nous polluer la vie ! Dans le contexte d'environnement que nous vivons dans le secteur de Lac-Mégantic présentement, il serait préférable d'éviter les milieux humides pour laisser un bel héritage écologique à nos enfants, la variante 2Ci serait un bon choix !