

Le 31 juillet 2019

Madame Caroline Cloutier

Coordonnatrice de commission

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

Édifice Lomer-Gouin

575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10

Québec (Québec) G1R 6A6

349

DA15

Projet de réalisation d'une voie
ferroviaire contournant le centre-ville de
Lac-Mégantic

6211-14-011

BAPE2 – 2^e partie – Rectifications

Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic

DM14 – M. Ghislain Lessard

Affirmation : « De plus coté sécurité ce sera pire qu'avant car il y aura 2 courbes de 5 degrés tout près d'un réservoir de plus de 100,000 litres de propane. »

Rectification : Par rapport au réservoir de propane de Bell Gaz

- La distance entre la voie ferrée existante et le réservoir passe de 90m à 215m avec le tracé retenu – Variante 2.
- La courbe existante près du réservoir de propane est de 4° vers le sud contournant le réservoir et la 1^{ère} courbe prévue au nouveau tracé est de 4° vers l'est en s'éloignant du réservoir de propane. La deuxième courbe est de 4° également et son début se retrouve à 610m du réservoir sur un versant de drainage opposé au réservoir.

DM22 – Mme Yolande Boulanger, Conrad Boulanger, Richard Boulanger, Micheline Boulanger, Isabelle Boulanger (réf.S4.12)

Affirmation : « Ils éviteraient de passer aussi près de la maison de fin de vie, La Cinquième Saison, parce que c'est... ils passent... actuellement, c'est à peu près 500 pieds de la maison de fin de vie... »

Rectification : La distance entre le centre de la voie ferrée projetée (Variante 2) et la maison 5^e Saison est de 286m (940 pieds) et de 253m (830 pieds) en rapport à l'emprise.

DM24 – SPFSQ & UPA-Estrie (réf.S5.8)

Affirmation : « .. et prévoit une nouvelle voie d'évitement à Frontenac qui n'est pas actuellement existante. » Réf. DM24, p.7, a.10

Rectification : La voie d'évitement « Vachon » est existante.

DM36 – Mme Josée Morin (réf.S4.5)

Affirmation : « Il y a un gros développement à Laval-Nord qui est situé... en tout cas, ça passe à 200 mètres et moins de là, avec une grosse courbe juste au-dessus, avec des gros réservoirs de propane entre les deux et deux stations-service... » Réf. DT4, p.28, 11-13

Rectification :

1. Par rapport au développement « Lafontaine » de Laval-Nord à Nantes : (Annexe 1)
 - La courbe du tracé retenu, Variante 2, est de 4° et contourne le périmètre du développement « Lafontaine » du secteur Laval-Nord de Nantes par 300m à 400m au nord et est de 10m à 20m plus bas en dénivellation.
 - Le tracé existant est de 160m à 290m au sud des résidences du développement.
 - La moyenne géographique du développement est à 320m de la voie existante et est à 550m du tracé retenu – Variante 2.
2. Par rapport au réservoir de propane de Bell Gaz : (Annexe 2)
 - La distance entre la voie ferrée existante et le réservoir passe de 90m à 215m avec le tracé retenu – Variante 2.
3. Par rapport aux stations-services : (Annexe 2)
 - Ultramar demeure inchangé à 80m.
 - Pétro-T passe de 140m à 230m avec la nouvelle voie - Variante 2.

Affirmation : « Quand ça passe dans la... le stationnement d'une cabane à sucre commerciale, à 200 pieds de la cabane à sucre... » Réf. DT4, p.28, 16-17

Rectification : La voie ferrée passe à 122m (400 pieds) de la cabane à sucre.

Affirmation : « Protection de l'environnement : Dans le secteur de Nantes, il y a beaucoup plus d'hectares de milieux humides au sud de la route 161 qu'au nord, si on longe la route à même distance. En fait, une bonne partie des milieux humides recensés par AECOM en réponse aux questions du BAPE de juin 2019 situés au nord a été détruite puisque les matériaux déplacés lors de la construction de la route 161 (souches, terre noire) ont été déposés par-dessus. » Réf. DM36, p.5

Rectification : Le recensement des milieux humides (Réf. DA13, Question S1.4 et Annexe 2) au nord de la route 161 est basé sur une mosaïque d'orthophotos de 2013, donc post-construction de la route 161 (2010) du secteur de Nantes.

DM40 – M. Kurt Lucas et Mme Monique Lacroix

Affirmation : « Il est donc intéressant d'apprendre qu'il y a des plans de faire passer un train pour passagers au centre-ville de Mégantic (annonce publique faite par François Jacques, Député de Mégantic pour la CAQ, lors de la séance du BAPE du 11 juin, 2019.» Réf. p.1

Rectification : Le député de Mégantic, M. François Jacques, n'était pas présent à la séance du 11 juin 2019.

DM41 – M. Robert Bellefleur (réf.S4.2)

Affirmation : « Ce tracé 2-2C plus au nord de la route 161 demandé comme variante au tracé retenu par la Municipalité de Nantes présenterait selon notre analyse une pente moyenne diminuée à 0,83% avec une pente maximum de 1,02%. À titre comparatif la pente moyenne proposée par l'initiateur au sud de la 161 serait selon nos observations légèrement plus inclinée à 0,87%, avec une pente maximale à 1.15% » Réf. DM41, p.13

Affirmation : « On aurait un peu moins de pente. On retrouve ça au tracé C-2C. Il y aurait un dénivelé de 0,83 %, alors que le tracé retenu est de 0,87 %. Bon, c'est... Mais les pentes maximums sont quand même différentes, sans... on a un petit bout à... de 1.15 dans le secteur du tracé retenu. Donc, on voit que probablement que passer au nord ça aurait atténué les pentes, mais pour d'autres raisons, on a choisi -- on n'a pas choisi cette option-là. » Réf. DT4, p.13, 24-28

Rectification : Dans l'option 2C, les pentes sont plus douces entre le rondpoint de Nantes et le parc industriel du fait de passer sous les routes (Rang 10 et rte 161) ce qui permet une déclivité plus uniforme. La pente maximale est de 1,02%. (Coûts +38M\$)

L'option 2Ci au nord de la route 161 à Nantes augmenterait la pente vers le parc industriel de 1,06% à 1,20% compte tenu du passage à niveau à prévoir au niveau de la route 161. (Coûts +5M\$)

Affirmation : « Un autre constat qu'on a fait, c'est qu'il y a plus de courbes dans le tracé retenu -- nous, on les comptabilise à 12, je ne sais pas si c'est 11 ou 12, mais en tout cas -- mais dans... sur la vieille voie ferrée, là, qui est jugée dangereuse, il y en a huit. » Réf. DT4, p.14, 11-13

Affirmation : « ...le nouveau tracé retenue de voie ferrée traversant Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac passerait de 8 à 12 courbes. » Réf. DM41.1, p.27

Rectification : La voie ferrée existantes comporte 10 courbes à l'intérieur de la zone étudiée pour la variante 2. La variante 2 contient 12 courbes (*donc un segment en courbe composé de 2 mini courbes et une mini tangente qui sont considérées comme 2 courbes*).

DM__ - M. Daniel Poirier (réf.S4.11)

Affirmation : « et puis on demande qu'ils passent du long de la tracée de la 161 pour éviter une maison à la place de cinq, c'est ça qu'on a... qu'on demande » Réf. DT4, p.67, 8-9

Rectification : L'option 2Ci au nord de la route 161 aura un impact sur 3 propriétaires supplémentaires. Deux (2) propriétés avec résidences construites et aménagements et une (1) propriété avec une construction d'entreposage.

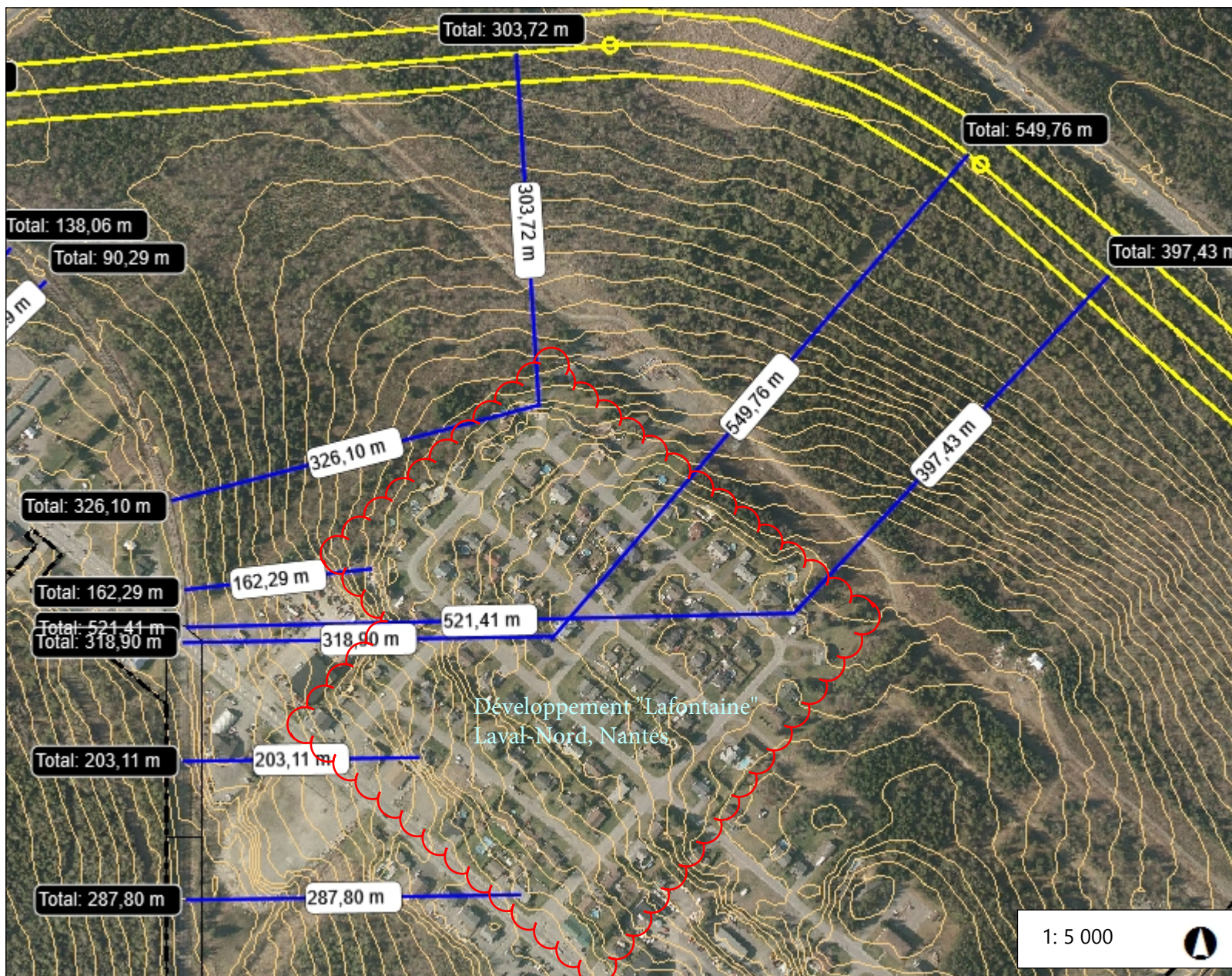
L'option retenue, Variante 2, ne rencontre pas de résidence construite pour le même segment au sud de la route 161.

DM__ - M. Émery Boulanger (réf.S4.14)

Affirmation : « Nous autres, on va être chanceux, on va avoir un canal de 145 pieds. » Réf. DT4, p.75, 17-18

Rectification : À ce stade-ci de l'étude, la tranchée la plus profonde projetée est de l'ordre de 90' (25,5m) au chainage 23+750.

Annexes



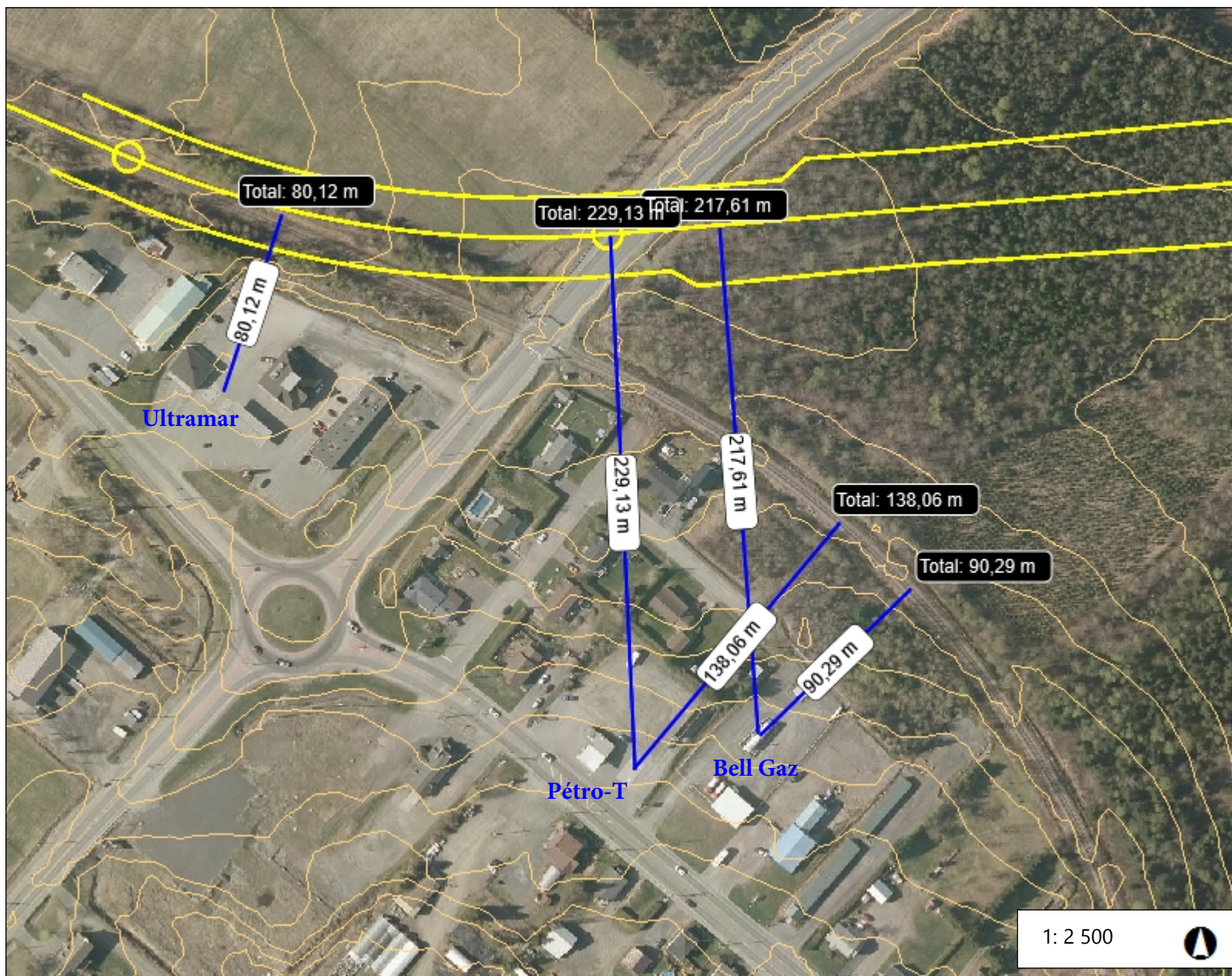
Légende

- Voie contournement ferroviaire
- Lots renovés
- Limite de Ville
- Courbe hypso 2013 - 1m
- Orthophoto 2018
- Rouge : Band_1
- Vert : Band_2
- Bleu : Band_3

Notes

254,0 0 127,00 254,0 Meters

NAD_1983_MTM_7



Légende

- Voie contournement ferroviaire
- Lots renovés
- Limite de Ville
- Courbe hypso 2013 - 1m
- Orthophoto 2018
- Rouge : Band_1
- Vert : Band_2
- Bleu : Band_3

1: 2 500



127,0 0 63,50 127,0 Meters

NAD_1983_MTM_7

Notes