

Pour une voie de contournement à Lac-Mégantic



(Crédit Photo Pierre Lebeau)

La tragédie ferroviaire du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic a fait 47 morts, 27 orphelins, 2,000 personnes évacuées, 44 bâtiments détruits comprenant 60 appartements et 35 commerces. Malgré les apparences de changements apportés depuis à la réglementation sur la sécurité ferroviaire par les autorités gouvernementales, rien n'a vraiment changé pour les citoyens de Lac-Mégantic visant à les sécuriser face aux dangers que comporte le transport sur rails des matières dangereuses. Avant même que débute la décontamination des sols du centre-ville sinistré, la première infrastructure reconstruite à Lac-Mégantic fut celle de la voie ferrée. L'économie locale devait redémarrer avant même que les gens puissent cicatriser leurs craintes et blessures infligées par le monstre de fer et de feu qui venait de ravager la petite ville de Lac-Mégantic. Le train recommença à y circuler seulement cent trente-deux jours après la tragédie du 6 juillet 2013. Dès janvier 2014, le bal des citernes transportant des produits dangereux tels du gaz propane, de l'acide sulfurique, de l'essence d'automobile et du chlorate de sodium s'est remis à sillonner de nouveau le centre-ville meurtri de Lac-Mégantic. Comble de l'horreur, la nouvelle compagnie ferroviaire la CMQR qui a racheté à rabais les actifs de son prédécesseur la MMA, a rapidement repris le stationnement et le triage de centaines de wagons sur la voie d'évitement en haut de la pente de Nantes. Il s'agit du point ferroviaire le plus élevé du Québec avec ces 727 mètres au-dessus du niveau de la mer. Cette pratique très à risque et très critiquée par plusieurs ne laisse aucune possibilité de stationnement d'urgence à un éventuel train en difficulté en provenance de Sherbrooke ou du Maine. Le cas échéant, la compagnie serait encore obligée de laisser un train en difficulté sans surveillance sur la voie principale soit en haut de cette pente meurtrière à Nantes où bien sur celle de Frontenac à Vachon. Cette dernière est aussi considérée à très grands risques de dérives. Il s'agit de la répétition probable du même scénario que celui du vendredi 5 juillet 2013.

Selon le journaliste Bahador Zabihyan de Radio-Canada (4 juillet 2015) entre le 7 juillet 2013 (lendemain de l'accident de Lac-Mégantic) et le 7 juillet 2014, le Bureau de la sécurité des transports a enregistré 17 incidents ou accidents concernant du matériel

ferroviaire parti à la dérive. Entre le 8 juillet 2014 et le 27 mai 2015, 26 wagons ou locomotives sont partis à la dérive, soit une augmentation de 53 %.

En juillet 2016, il y a moins d'un an, la présidente du Bureau de la sécurité des transports, Mme Kathy Fox, lançait un sévère cri d'alarme à Transport-Canada face à l'augmentation du nombre de trains partis à la dérive au Canada en 2015. Selon Mme Fox, l'année 2015 serait une année record, 42 trains auraient roulé à la dérive sans conducteur, comparativement à 30 convois en 2014. Ces chiffres confirment que depuis la tragédie de juillet 2013 de Lac- Mégantic, les risques de dérive de trains au Canada sont toujours très élevés. Ce facteur de danger est encore bien réel pour Lac-Mégantic compte tenu de la présence de deux importantes pentes au nord (Nantes) et au sud (Vachon) menant directement au cœur du centre-ville dans la cuvette formée par le bassin du lac Mégantic et de la rivière Chaudière. De plus, il ne faudrait pas minimiser la dangerosité accrue de ces deux pentes par présence de nombreuses courbes et contre-courbes, dont la dernière très prononcée en plein centre-ville à l'endroit même où a déraillé le train de la MMA, le 6 juillet 2013 (photo).

Très récemment le 16 février 2017, le BST revenait à la charge avec sa recommandation (R17-01) et demandait à Transport Canada d'élaborer rapidement des stratégies pour atténuer la gravité des déraillements des trains transportant des matières dangereuses. Cette nouvelle mise en garde faisait suite à son enquête sur le déraillement en février 2015 d'un train bloc de pétrole du CN près de Gogama en Ontario. L'enquête avait démontré que la rupture d'une éclisse de rail était à l'origine du déraillement et cela malgré une vitesse moins élevée du convoi.

En février 2016, La Direction de la Santé publique en Estrie établissait dans son deuxième rapport portant sur l'Enquête de santé populationnelle estrienne que l'impact de la tragédie du 6 juillet 2013 affectait toujours deux citoyens de Lac-Mégantic sur trois. Ces derniers présentaient toujours des manifestations de stress post-traumatique à des niveaux moyen et sévère plus de deux ans après que le train eut déraillé et tué 47 personnes au centre-ville. Le troisième rapport de l'organisme publié en février 2017 n'était guère plus optimiste en établissant que le nombre de personnes moyennement et fortement affectées par la tragédie avait peu diminué. Ce dernier rapport statuait que plusieurs personnes présentaient toujours des manifestations modérées (49 %) et de niveau sévère (68%) de stress post-traumatique lié à la tragédie.

Avantages économiques:

Selon la Firme AECOM chargée de l'étude du projet au chapitre 4.3 de la page 81 (DA-2), les avantages engendrés par le projet dépassent ses coûts. Les principaux avantages

économiques du projet no 1 de la voie de contournement sont les gains de temps au niveau des nombreux temps d'attente actuelle pour les véhicules routiers traversant les multiples passages à niveau au cœur de Lac-Mégantic, la réduction des coûts d'exploitation ferroviaire, la réduction de la pollution, la valeur des terrains libérés en créant une voie de contournement, les gains de santé pour la population, ainsi que les gains de sécurité.

Toujours selon AECOM à la page 64 (DA-2) le potentiel de développement de L'Option 1 qui traverserait tout le parc industriel de Lac-Mégantic serait aussi très avantageux pour le développement industriel des deux nouvelles phases projetées par la ville.

En résumé, voici les principales raisons qui invoquent clairement le cas très particulier de Lac-Mégantic et qui justifient amplement la construction urgente d'une voie de contournement ferroviaire visant à sécuriser la population méganticoise.

- Une population toujours très éprouvée et qui tarde depuis quatre ans à se remettre d'un niveau de stress post-traumatique majeur subi lors la tragédie.
- La reprise trop rapide du transport des produits pétroliers et des matières dangereuses qui accentue chez la population les sentiments d'anxiété, de dépression et de détresse psychologique.
- La présence d'une voie ferrée avec deux fortes pentes, dont la principale à l'entrée nord (1.32 degré) qui est considérée comme la deuxième pente ferroviaire en importance au Canada après celle des Rocheuses.
- Le stationnement et le triage des wagons de la CMQR en haut de cette pente à Nantes qui demeurent un facteur de risque de dérive meurtrière de wagons.
- Les nombreuses courbes et contre-courbes à l'entrée, au centre-ville et à la sortie de la Ville de Lac-Mégantic.
- Les 12 traverses à niveau de l'entrée à la sortie de la Ville de Lac-Mégantic.
- La rentabilité avec avantages économiques du projet de voie de contournement selon l'analyse avantages-coûts de la Firme AECOM.

- Robert Bellefleur Porte-parole Coalition des citoyens OESF de Lac-Mégantic.

- Robert.bellefleur@axion.ca ■■■■■■■■■■