

*Présentation du mémoire de la
Coalition des citoyens et organismes
engagés pour la sécurité ferroviaire
de Lac-Mégantic*

*Aux audiences du BAPE
29 mai 2017*

*André Blais, Gilbert Carette, Gilles Fluet,
Richard Poirier, Robert Bellefleur porte-
parole
robert.bellefleur@axion.ca*

*La sécurité ferroviaire dans la région de
Lac-Mégantic commande une solution
plus sécuritaire que le statu quo actuel!*



Crédit Photo Pierre Lebeau

*La sécurité ferroviaire dans la région de
Lac-Mégantic exclut aussi le statu quo
amélioré (Non aux murs de Béton!)*



*La voie ferrée actuelle qui traverse
Lac-Mégantic est peu sécuritaire*



Parce que la population est toujours gravement affectée par l'horreur de la tragédie ferroviaire du 6 juillet 2013



*La population a beaucoup perdu:
47 vies et ses repères collectifs par la
destruction complète du centre-ville*



Le rapport de la Santé publique

Tragédie de Lac-Mégantic : La souffrance de la population s'accroît PUBLIÉ LE JEUDI 4 FÉVRIER 2016



Deux citoyens de Lac-Mégantic sur trois présentent des manifestations de stress post-traumatique plus de deux ans après la tragédie qui a tué 47 personnes. C'est ce qui ressort de la seconde Enquête de santé populationnelle estrienne portant sur l'impact de la tragédie du 6 juillet 2013.

Les rapports de la Santé publique

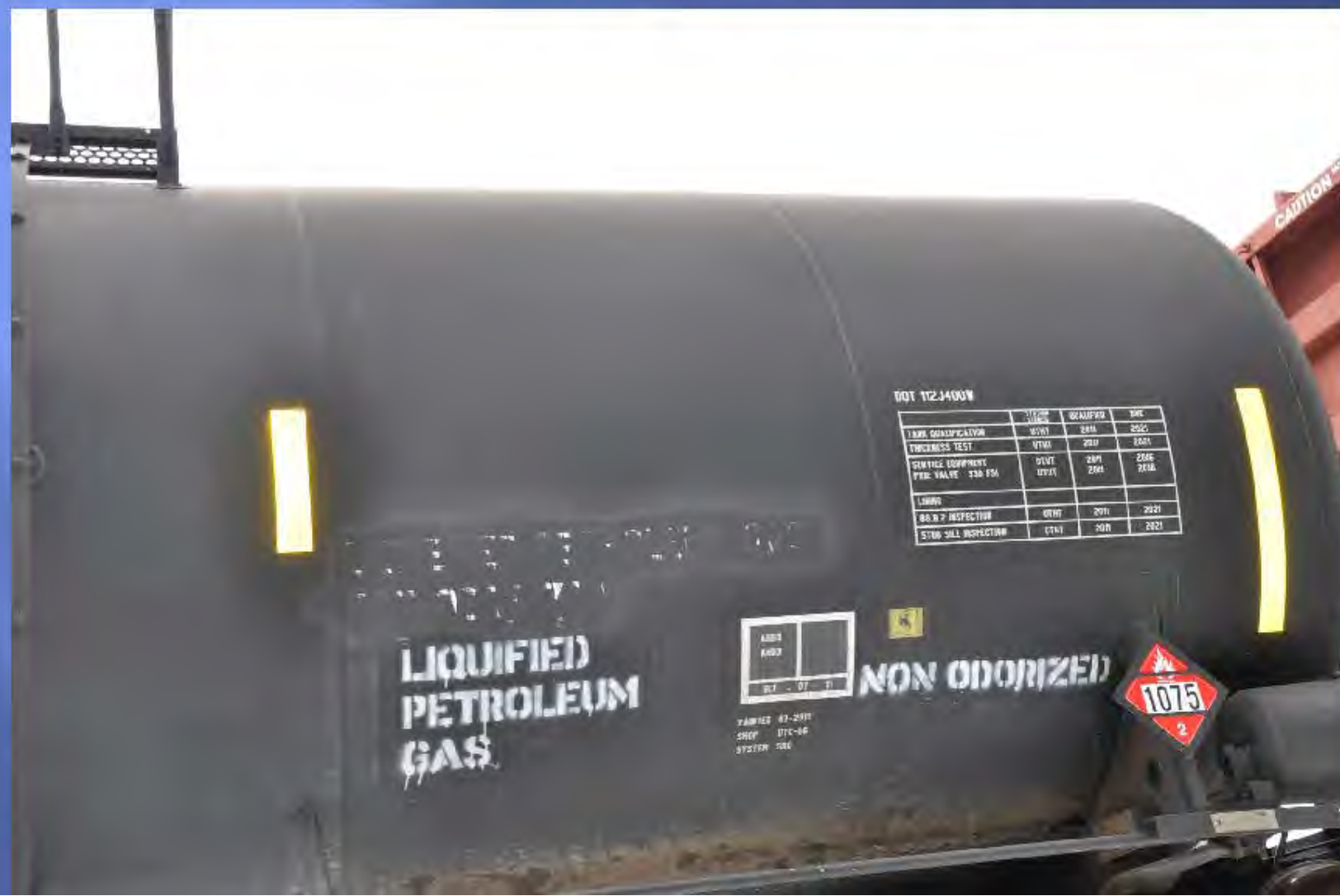
Deux rapports de la Santé publique démontrent que même deux ans après la tragédie du 6 juillet 2013, la santé de la population subit les contrecoups du passage répété des trains au cœur de la ville de Lac-Mégantic.

Les deux enquêtes effectuées auprès de la population permettent de confirmer l'insécurité ressentie par les résidants suite à l'accident.

La reprise trop rapide du transport ferroviaire de matières dangereuses par la CMQR, dès le 17 déc. 2014.



*De nombreuses citernes de pétrole
liquéfié (1075) passent jour et nuit
(118,000 livres, 59 TONNES)*



Selon le BST (Rapport d'enquête ferroviaire R99T0256 du déraillement du CN près de Britt en Ontario) le 23 septembre 2009 à la page 7 (Une zone évacuation de 1.6 kilomètre)

Le propane présente un risque d'incendie très élevé. Il s'agit d'un « gaz inflammable », classe 2.1, UN 1075, STCC. Le point d'éclair du propane est de moins 156 degrés Fahrenheit (moins 104 degrés Celsius). Il est explosif quand il est mélangé à l'air ou à un autre oxydant. À de fortes concentrations, il affecte le système nerveux central et il est aussi un gaz asphyxiant. Aux États-Unis, il figure dans l'inventaire des produits toxiques qui relève de la Toxic Substances Control Act.

Des citernes d'essence d'automobile avec acétone (3475)(très inflammable)



*Des citernes d'acide sulfurique (1830)
très toxique et explosif (92 Tonnes)*



*Selon le BST (Rapport d'enquête ferroviaire
R00T0067 Déraillement Ontario Northland
Railway du Train numéro 402 à Temagami en
Ontario 14 mars 2000 à la page 11*

L'acide sulfurique est considéré comme représentant un risque grave pour la santé en cas de contact du corps avec le liquide ou d'inhalation du brouillard. Il est extrêmement irritant, corrosif et toxique au contact, provoque la destruction rapide du tissu qu'il touche et cause de graves brûlures.

*Lorsqu'il vient en contact avec une partie importante de l'épiderme, il provoque un état de choc, un collapsus et des symptômes apparentés à ceux qui accompagnent des brûlures sévères.
(Réaction violente avec l'eau et les chlorates)*

*Des citernes de Chlorate de sodium
(1495) aussi très toxique et explosif*



*Selon le BST (Rapport d'enquête R99H0010
Déraillement et collision de Train à Saint-Hyacinthe
Mont-Saint-Hilaire (Québec), 30 décembre 1999 p.3*

Le chlorate de sodium numéro 1495 est un oxydant cristallin solide, qui accélère la combustion lorsqu'il est affecté par un incendie et peut se décomposer de façon explosive lorsqu'il est chauffé. Il peut aussi avoir une réaction explosive en présence d'hydrocarbures et peut enflammer des combustibles comme le bois, le papier, l'huile ou les tissus. Le chlorate de sodium peut dégager des gaz irritants et corrosifs lorsqu'il est exposé au feu. Le contact avec cette substance ou avec ses vapeurs peut présenter des risques potentiellement mortels ».

Nombre de citernes

*Il passe entre 1 et 3 convois ferroviaire
par jour dans les deux directions
(est et ouest) à Lac-Mégantic.*

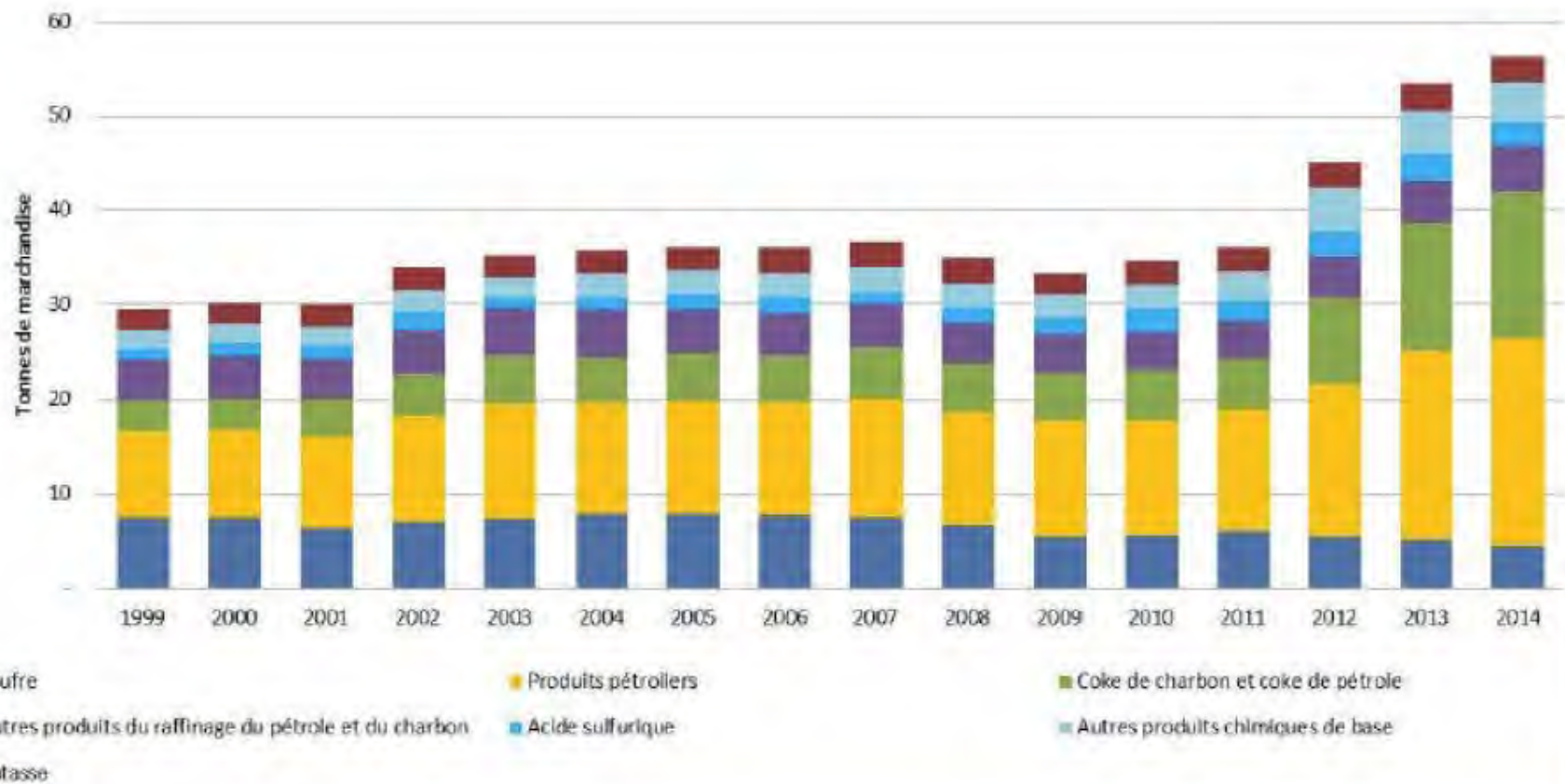
*Du 8 au 17 mai 2017 (10 jours),
14 trains de 261 citernes de matières
dangereuses sont passés au centre-ville
de Lac-Mégantic dans les deux
directions.*

(Vidéos de référence)

(Une moyenne de 26 citernes par jour).

Selon le Rapport AÉCOM DA.1 P47

Tableau 4-C Marchandises dangereuses transportées par voie ferrée au Canada⁴⁵



La tragédie de Lac-Mégantic n'est pas une catastrophe isolée due au hasard ou la malchance.

Elle s'inscrit dans une longue liste de désastres ferroviaires répétés au fil des ans

Rapport AÉCOM DA.1 p.48 de 1995 à 2013, 9 déraillements

Tableau 4-D Accidents ferroviaires considérés comme des catastrophes⁽¹⁾

Endroit	Type d'incident	Date	Fatalités	Blessés	Évacués	Matière impliquée	Volume déversé
Lac-Mégantic (QC)	Déraillement et explosion	6 juillet 2013	47	0	2 000	Pétrole brut	Plus de 5 560 000 litres
Gainsford (AB)	Déraillement et incendie	19 octobre 2012	0	0	110	Pétrole brut et gaz de pétrole liquéfié	-
Bellevue (NB)	Déraillement	10 mai 2007	0	0	100	Produits inflammables	-
Estevan (SK)	Déraillement	10 août 2004	0	0	150	Ammoniac anhydre	Pas de déversement
Canton de Tyendinaga, Première Nation (ON)	Collision et explosion	21 février 2003	0	2	300	Matières dangereuses	-
Branford (ON)	Déraillement	16 novembre 2002	1	0	120	Résidu de butylène et butane	Pas de déversement
Saint-Hilaire (QC)	Déraillement et explosion	30 décembre 1999	2	0	1 400	Produits pétroliers	-
Portage la Prairie (MB)	Déraillement et déversement	10 juillet 1998	0	0	Non connu	Glycol	-
Hervey Junction (QC)	Déraillement et déversement	21 janvier 1995	0	0	0	Acide sulfurique	234 000 litres ⁽¹⁾

(1) Destruction de toute la faune et la flore, activités récréatives interdites pendant 8 ans.

Rapport AÉCOM DA.1 (p48)

Avant 2013, 9 déraillements considérés comme catastrophes ferroviaires depuis 1995

- 21 janvier 1995 Hervey Junction (QC)*
- 10 juillet 1998 Portage la Prairie (MB)*
- 30 décembre 1999 Saint-Hilaire(QC)*
- 16 novembre 2002 Brantford (ON)*
- 21 février 2003 Canton de Tyendenaga, (ON)*
- 10 août 2004 Estevan (SK)*
- 10 mai 2007 Bellefleur (NB)*
- 19 octobre 2012 Gainsford (AB)*
- 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic (QC)*

Après la tragédie de Lac-Mégantic en 2013, 19 déraillements importants de convois de pétrole (19 catastrophes)

- 25 septembre 2013 Landis, Saskatchewan (C)*
- 19 octobre 2013 Grainforf, Alberta*
- 8 novembre 2013 Pickens Country, Alabama USA*
- 30 décembre 2013 Classelton Dakota USA*
- 7 janvier 2014 Plaster Rock, N.B. Canada*
- 23 février 2014 Sud-Ouest Montréal, Québec*
- 30 avril 2014 Lynchburg, Virginie, USA*
- 10 mai 2014 La Salle, Colorado, USA*
- 07 oct 2014 Village Clair, Saskatchewan*

(Source: Site Métropolitique)

Après la tragédie de Lac-Mégantic en 2013, 19 déraillements importants de convois de pétrole (19 catastrophes)

- 15 février 2015 Timmins, Ontario, Canada*
- 16 février 2015 Charleston, Virginie, USA*
- 05 mars 2015 Joe Daviess Contry, Illinois USA*
- 07 mars 2015 Gogama (Ontario), Canada*
- 07 mai 2015, Heimdal, au Dakota (USA)*
- 10 juillet 2015 Chapple, Ontario, Canada*
- 17 juillet 2015, Culberrson, Montana (USA)*
- 08 novembre, 2015 Watertown, Wisconsin USA*
- 03 juin 2016, Mosier, Oregon F. Colombie USA*
- 21 août 2016, Toronto, 1,1000 litres, Canada*

(source Métropolitique)

*Selon les statistiques du BST
Nombres d'accidents sur rails avec
marchandises dangereuses au Canada*

Entre 2011 et 2015

*Une moyenne annuelle de 141 accidents
avec marchandises dangereuses au Canada*

Entre 2015-2017

- 145 accidents en 2015*
- 107 accidents en 2016*

*Selon le journaliste Hugo Joncas
du Journal de Montréal, le 17 juillet 2014*

*Le 11 février 2009 à Nanticoke
Ontario, un train de la Southern
Railway de Rail America appartenant
à Forteress (John Giles) a déraillé et
laissé s'échapper 31,000 litres
d'essence.*

*“Les employés, mal formés, avaient
alors laissé le convoi sur la voie
principale sans appliquer un nombre
suffisant de freins.”*

Selon le BST, nombre de déraillements mineurs, secteur de Lac-Mégantic:

- 15 déraillements entre 2004 et 2017
- 8 déraillements de 2014 à 2017



Évènements ferroviaires de la CMQR selon le BST en 2014-2015

(16 petits déraillements au total)

2 déraillements de 1 à 2 wagons en 2014

1 déraillement de 3 à 5 wagons en 2014

12 déraillements de 1 à 2 wagons en 2015

1 déraillement de 3 à 5 wagons en 2015

Évènements ferroviaires de la MMA selon le BST en 2013-2014 (14 déraillements au total)

8 déraillements de 1 à 2 wagons en 2013

2 déraillements de 3 à 5 wagons en 2013

3 déraillements de 1 à 2 wagons en 2014

1 déraillement de 3 à 5 wagons en 2014

Déversements de carburant diesel et d'huile à moteur de locomotive

- 18 août 2015: Bris de locomotive
déversement d'huile à moteur sur 1/2 kilomètre
à Lennoxville par la CMQR



CMQR: Déversements de carburant d'huile à moteur de locomotive

- *Le 3 mai 2016 Bris de locomotive déversement d'huile à moteur à Vachon dans Frontenac (CMQR).*
- *Le 05 avril 2017 déversement d'huile à moteur dans plusieurs courbes de Lac-Mégantic à Sherbrooke par la CMQR. (Manque d'entretien des locomotives)*



*Pièces de freins et d'attelage
trouvées sur la voie ferrée entre Lac-
Mégantic et Sherbrooke*



Croyez-vous toujours à la thèse du banal accident à Lac-Mégantic ???

La récurrence des déraillements et des problèmes d'entretien des voies ferrées et des trains est bien réelle

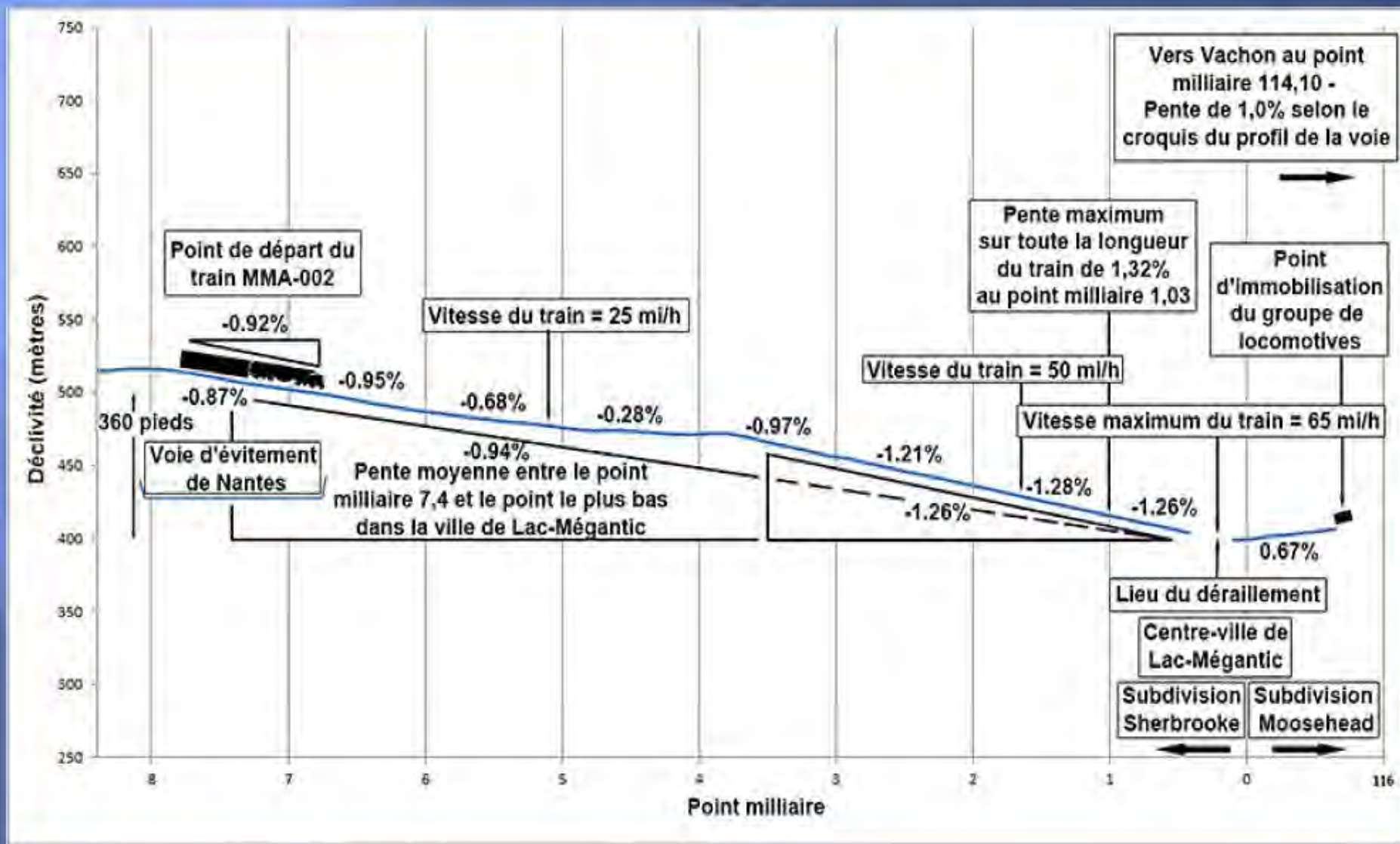
Le transport par train des marchandises dangereuses n'est pas totalement sécuritaire!

Le stationnement et le triage de wagons en haut de la pente à Nantes

*Nantes: un des plus hauts points ferroviaire au Québec à
508 mètres (1666.8 pieds) d'altitude /mer, un dénivelé
de 360 pieds vers la ville de Lac-Mégantic*



La pente entre Nantes et Lac-Mégantic: 2e en importance au Canada (BST)



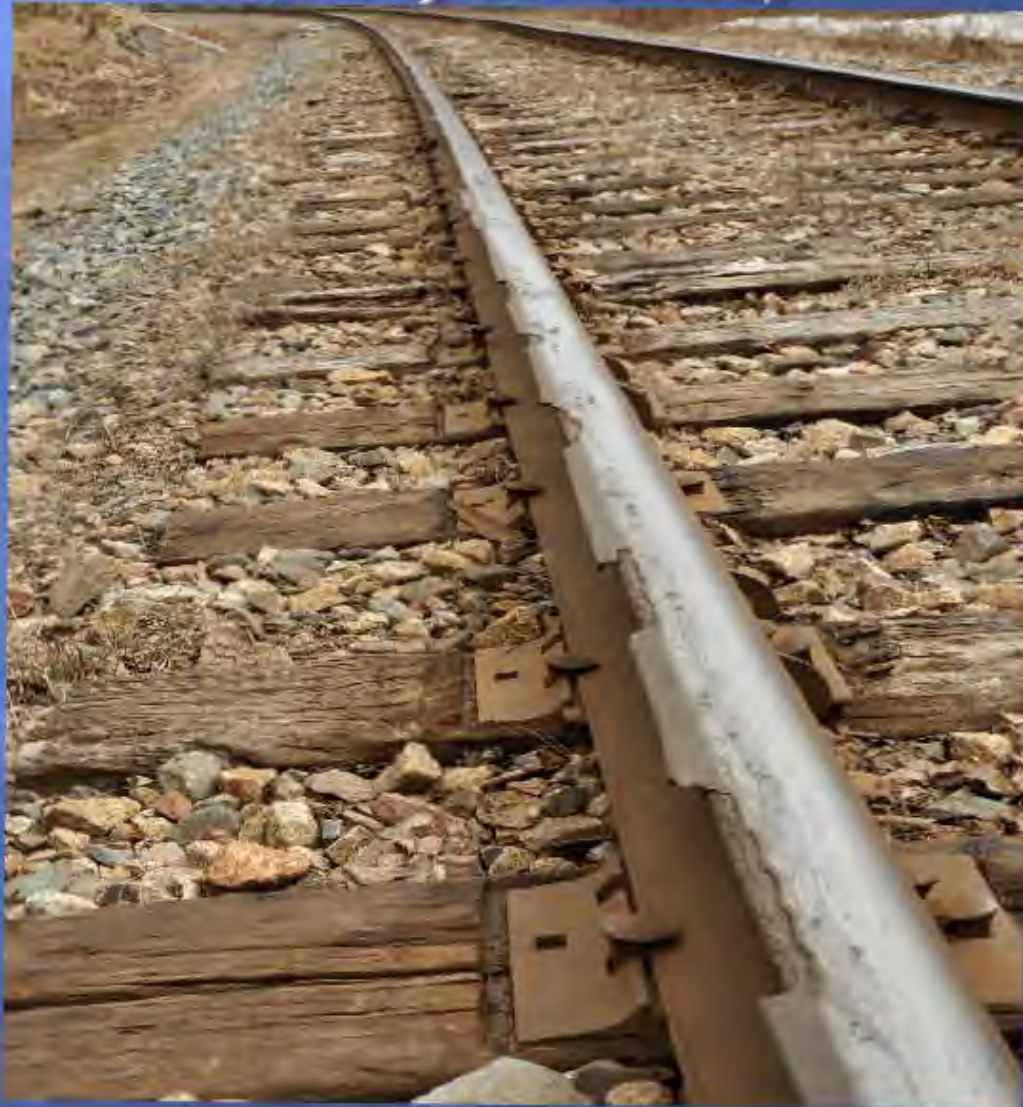
*La pente de la voie ferroviaire
sur la subdivision Sherbrooke
menant au centre-ville de Lac-
Mégantic serait la plus
importante en milieu urbain au
Canada*

*Selon le Rapport de AECOM
Étude d'opportunité DA-1 p13*

“Le centre-ville de Lac-Mégantic se trouve au point bas de la voie ferrée. À l'ouest du centre-ville, sur la subdivision Sherbrooke, la pente moyenne est de 1,26 %, descendante vers l'est, avec une pente maximale de 1,37 % près du P.M. 1.60 (Polyvalente).

À l'est du centre-ville, sur la subdivision Moosehead, la pente est ascendante vers l'est à environ 1 % jusqu'au P.M. 113.45 où la pente maximale est de 1,32 % (Vachon).”

*État du rail dans la pente 1.37%
subdivision Sherbrooke
(Polyvalente)*



État de rail subdivision Moosehead au passage à niveau Vachon à Frontenac



*Un ponceau qui menaçait Lac-
Mégantic (réparé en mai 2016)
(Réparée après plusieurs représentations de la
Coalition des citoyens OESF)*



Érosion du ponceau derrière l'hôpital de Lac-Mégantic (réparé)



État de la voie ferrée septembre 2016

*(Réparée après plusieurs représentations de la
Coalition des citoyens OESF)*



Présence de nombreuses courbes entre Nantes et Lac-Mégantic (AÉCOM DA-1 P.3)



Figure 2-A Localisation de la zone d'étude

*La présence d'une très longue courbe
prononcée dans la cuvette du centre-
ville de Lac-Mégantic*



Crédit Photo Pierre Lebeau

Les courbes *selon AÉCOM DA-1 p13*

« Entre les P.M.s 0.26 et 0.00 (gare), la voie principale traverse la ville dans une courbure horizontale de 8°. Il y a un dévers de 1 et 3/16 pouce sur cette courbe au passage à niveau de la rue Frontenac.

La géométrie horizontale de la voie principale sur la subdivision Moosehead, entre les P.M.s 117.14 et 108.0, est très sinueuse, composée d'environ 45 % de courbes et contre-courbes ayant des longueurs et des degrés de courbures variables »

*Selon la Presse Canadienne (12 juillet 2016),
Le BST a recensé une augmentation
importante du nombre de trains fantômes
partis à la dérive depuis le 06 juillet 2013 :*

- 30 trains partis à la dérive en 2014*
- 42 trains partis à la dérive en 2015*
- 33 trains partis à la dérive en 2016*
- 36 trains/a à la dérive (moyenne sur 5 ans)*

*La CMQR, 1 train parti à la dérive à
Farnham le 10 Août 2015, 15 wagons de
marchandise*

10 passages à niveau de l'entrée à la sortie de Lac-Mégantic = sérieux retard pour les Services d'urgence



*Distances actuelles de la voie ferrée:
1263 bâtiments à moins de 500 mètres
880 bâtiments à moins de 300 mètres
321 bâtiments à moins de 100 mètres
(AECOM)*



La problématique environnementale

Le tracé actuel (statu quo) de la voie ferrée implique des risques accrus de contamination pour le bassin versant du lac Mégantic sur plusieurs kilomètres advenant un deuxième déraillement et déversements de matières dangereuses.

Le pire désastre environnemental au Canada, six millions de litres de pétrole brûlés et déversés dans le centre ville, le Lac Mégantic et la Rivière Chaudière



*Ministère du Développement durable, de
l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques Tragédie
ferroviaire de Lac-Mégantic*

*Deuxième rapport du Comité expert sur la
contamination résiduelle de la rivière Chaudière par
les hydrocarbures pétroliers - Constats -
Recommandations- Actions proposées pour 2015-17*

*« Les sédiments du lac Mégantic, devant le Parc des
vétérans et près de la marina, sont contaminés par
les hydrocarbures pétroliers et les HAP, mais une
partie de cette contamination ne semble pas due au
déversement de juillet 2013 » p. iii*

Pour assurer la sécurité et le rétablissement de la santé de la population de Lac-Mégantic et de toute la région, une seule option possible:

le contournement ferroviaire de la Ville de Lac-Mégantic

Selon AECOM DA-1 P.85

Les caractéristiques des risques de l'emplacement actuel de la voie ferrée

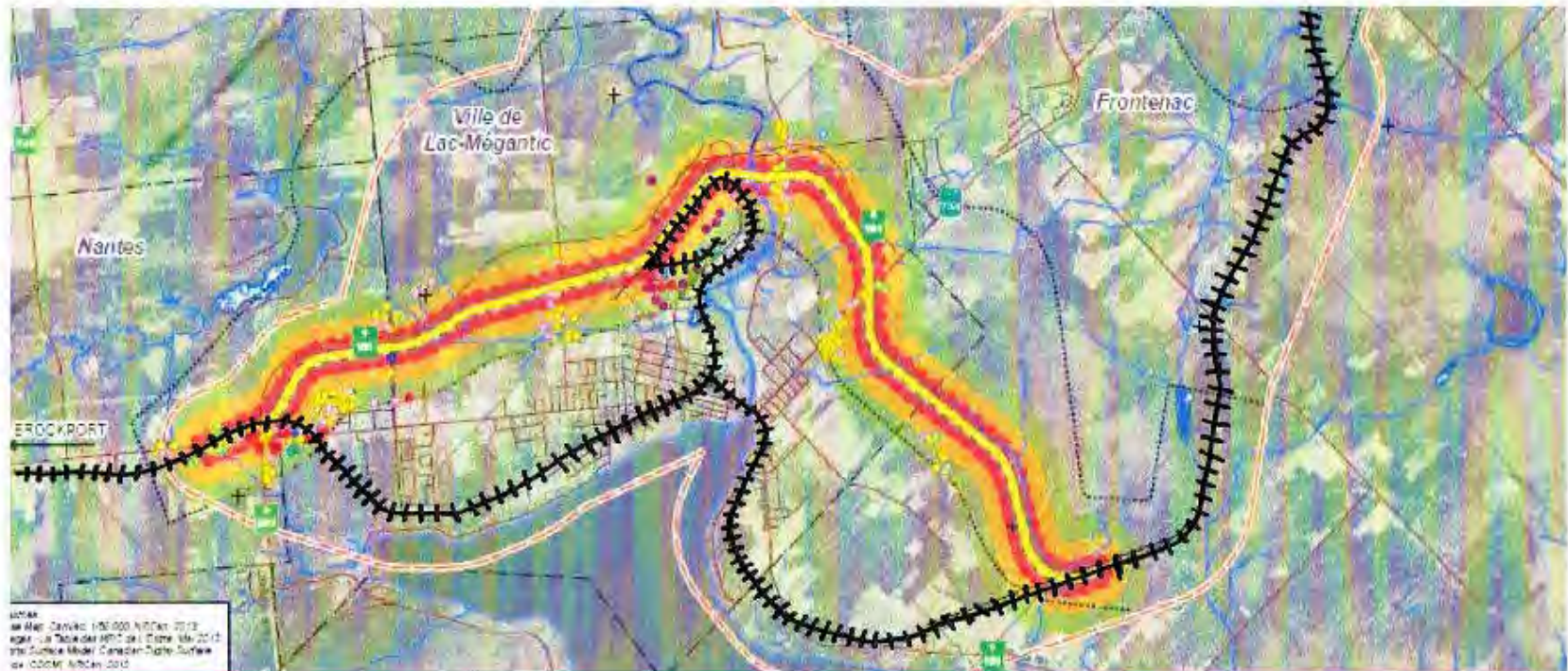
- Un autre accident en milieu urbain.
- Une augmentation des coûts du système de santé associée aux répercussions du passage des trains sur la population.
- Un soulèvement (manifestation) de la population entraînant la fermeture de la voie et des retards sur le transport des marchandises.

Selon AECOM DA-1 P.85 (suite)

- Des risques financiers en lien avec l'incapacité de Lac-Mégantic à redévelopper les terrains à proximité de l'emplacement actuel de la voie ferrée.*
- Des pertes économiques locales et régionales dues à la réduction de capacité du transport des marchandises.*

Les avantages de la voie de contournement ferroviaire

Étude des solutions - Voie de contournement Corridor 1



Longueur du tracé dans chaque municipalité :

Nantes 2,2 KM

Lac-Mégantic 7,1 KM

Frontenac 2,6 KM

Corridor 1 - - - Limite de l'étude
des solutions

Tampon
150-300 m

Tampon
50-150 m

Selon la Firme AECOM chargée de l'étude du projet, au chapitre 4.3 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 .

Selon la Firme AECOM chargée de l'étude du projet, au chapitre 4.4

DA-2 page 85

La valeur économique des gains de temps sans attente aux passages à niveau est de 238 586 \$ par année pour l'Option 1. Cet avantage économique est constant dans le temps.

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 aussi ses coûts pour 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.

*Selon la Firme AECOM chargée de
l'étude du projet, au chapitre 4.3
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.*

Manifestation de la population le 4 juillet 2015 et d'autres à venir!





Fin

Références

Portrait de santé psychologique de la population du Granit en 2015. P2

BST (Rapport d'enquête ferroviaire R13D0054 page 5

BST (Rapport d'enquête ferroviaire R99T0256, page 7

BST (Rapport d'enquête ferroviaire R00T0067, page 11

BST (Rapport d'enquête ferroviaire R99H0010 page 3

Rapport AÉCOM, Étude de faisabilité Réalisation d'une voie ferroviaire contournant 4 le centre ville de Lac-Mégantic, DA.1, P 3, 13, 47, 48, 64, 81, 85

*Site internet Métropolitique - [Environnement](#) - [Fiche Le pétrole](#) - [Déversements par années](#)
Journal de Montréal, Hugo Joncas, le 17 juillet 2014*

Site internet BST, Données sur les événements ferroviaires à partir de janvier 2004

M DDELCC Tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic Deuxième rapport du Comité expert sur la contamination résiduelle de la rivière Chaudière par les hydrocarbures pétroliers, Constats, Recommandations, Actions proposées pour 2015-17

La Tribune, 18 août 2015 Bris de Locomotives

BST (Rapport d'enquête ferroviaire p.5

La Presse Canadienne, 12 juillet 2016?