

Lac-Mégantic, BAPE, juillet 2019

Voie de contournement ferroviaire, une nécessité

Afin que la commission saisisse bien l'imbroglio dans lequel nous patageons depuis six ans, voici quelques observations pour décoder les propos qu'elle entendra et le souhait qu'elle comprenne l'urgence d'en finir.

Actuellement, c'est un « statu quo amélioré » qui est sur la table : le facteur de risque reste en haut de la pente, mais les citernes ne traverseront plus le cœur de la ville. Pourtant et pour une fois, l'unanimité s'est faite autour du triage et du stationnement des convois dans la zone industrielle là où le bon sens le commande. Comment un gouvernement, parfois élu avec une marge frileuse ou largement inférieure à 50%, peut-il ignorer l'unanimité des gouvernements municipaux concernés, eux qui sont au cœur du problème et de la solution? Pourquoi s'entête-t-il à ne pas écouter leurs doléances? On n'en serait pas, aujourd'hui, à s'entredéchirer et à mettre à mal une petite société qui aurait bien besoin de serrer les coudes.

En 2013, le train nous est passé dessus; aujourd'hui, c'est le train politique qui nous roule et opère son « chantage » sur notre dos. La veille de l'ouverture des audiences du BAPE, en juin, Monsieur le ministre a annoncé, fort stratégiquement, qu'il allait se pencher sur l'idée d'une desserte ferroviaire dans le parc industriel; probablement que, dans un autre tantôt tout aussi stratégique, il l'autorisera ou non après avoir vérifié le sens du vent. C'est d'un cynisme révoltant et épuisant.

Ajoutez à ça un embrouillamini schizophrène : quatre niveaux de gouvernements impliqués, un initiateur de projet qui ne sera pas le maître d'œuvre de la voie de contournement, une compagnie de chemin de fer en situation de conflit d'intérêts et un BAPE obligé de rendre compte à Québec quand le décideur est à Ottawa. Au secours!

Depuis plus d'un an, les Méganticois ont laissé parler et écouté patiemment les expropriés de la voie de contournement parce qu'il y a là un réel drame humain, des conséquences à évaluer et des solutions à trouver. Les Méganticois ont vécu cette pénible expérience trois fois plutôt qu'une : en 1888, lors de l'implantation de la gare de triage, au lendemain de la tragédie pour soi-disant décontaminer le sol et finalement, sur Salaberry, pour permettre au marché Métro et à la pharmacie Jean-Coutu de s'y installer. Les Méganticois comprennent le malheur des expropriés; ils souhaitent qu'on les dédommage en tenant compte de l'évaluation et du drame humain; ils souhaitent aussi qu'on les traite avec le plus grand respect parce qu'une maison, si humble soit-elle, c'est un projet de vie qui dépasse en valeur la valeur foncière. La CMQR recevra en cadeau une voie ferrée toute neuve avec, en prime, une décontamination à nos frais. En

proportion, c'est énormément plus que n'importe quel exproprié. N'est-ce pas là un bel exemple d'iniquité?

Les coupables

D'abord, rappelons deux éléments fondamentaux qui auraient dû modifier du tout au tout la culture du ministère des transports (l'autorégulation) et notre rapport à l'économie. Le feu n'était pas éteint que l'on traitait la tragédie comme un dossier économique. C'est tellement vrai, que le ministère des transports et MMA n'ont pas été inquiétés par la justice pour leur négligence criminelle. À la demande des États-Unis, le Canada doit mettre sous arrêt madame Meng Wanzhou de Huawei et subir la mauvaise humeur de la Chine. Il ne traduira pas non plus, en justice, l'américain Burkhardt. Le Canada est-il à ce point colonisé qu'il n'a pas osé entreprendre les démarches d'extradition de peur de froisser M. Trump ou est-ce plutôt un pacte entre complices? On protège qui ou quoi, ici? Qu'on ne me rétorque pas que l'homme est ruiné. On ne demande pas à un petit voleur de dépanneur s'il est solvable. On procède. À l'évidence, là encore, deux poids, deux mesures. Je suis en colère depuis six ans : non seulement justice n'a pas été rendue, mais le ministère des transports, coupable et complice, trouve même le moyen de faire payer 40% de la facture par Québec. C'est à la fois cynique et immoral. En plus, il chique la guenille avec le triage et le stationnement des convois. Cela dépasse l'entendement.

Le coût

Ensuite, il y a ceux qui se scandalisent des 133 millions que coûtera la voie de contournement ferroviaire. Peut-être faudrait-il qu'elle coûte trois fois plus cher pour que les responsables prennent enfin au sérieux la sécurité? Si les pertes de vie et la misère humaine ne les touchent pas, si le cœur est dans le portefeuille -certains ont cette malformation congénitale- les centaines de millions les ramèneraient-ils enfin à la raison? Nous devons, par respect pour les victimes, les expropriés d'hier et d'aujourd'hui, réussir la voie de contournement parce que nous le devons aux victimes, aux survivants et au pays tout entier qui nous a supportés et mis son espoir en nous. Si nous échouons, par bêtise ou mesquinerie, ceux des prochaines tragédies n'auront même pas droit à l'espoir. Après avoir tant reçu, est-ce bien ce que nous voulons, tuer l'espoir? Qui oserait demander à son enfant d'aller promener le pitbull qui l'a défiguré en tentant de le rassurer sur la qualité de la muselière? Qui garderait le chien sous prétexte qu'ils ont grandi ensemble? Qui?

Le rapport du BAPE 2017

Lors de la séance d'information du 16 mai 2019, j'ai entendu quelqu'un prétendre que le BAPE 2017 n'avait pas recommandé la construction d'une voie de contournement ferroviaire, mais le statu quo. J'ai lu le document. Je vais donc citer le rapport afin de rétablir les faits. À la page X du sommaire, la commission conclut « que l'acceptation sociale de l'option 1 (statu quo) sous-tend une acceptation volontaire des risques qui lui sont associés s'éloignant ainsi de certains principes de développement durable, en particulier ceux relatifs à la prévention, à la précaution et à la protection de la santé. » On ne peut donc pas prétendre que l'option 1 soit recommandable. Dans la même page, la commission ajoute que

« l'option 3 représente la voie de contournement la plus avantageuse et qu'elle mérite une attention particulière en raison de ses avantages tant environnementaux que sociaux et économiques. » Finalement, à la page 41, on lit que « la commission d'enquête est d'avis que ces facteurs (déclivité et courbure de la voie ferrée) méritent d'être considérés comme prépondérants dans le choix de l'option ferroviaire en raison de la probabilité d'occurrence d'un autre accident aux graves conséquences, assimilables au statu quo. On ne peut être plus clair.

L'acceptabilité sociale

Douter de l'acceptabilité sociale du projet, c'est une manière de dire que les Méganticois n'ont pas de principe, mais une cale à la place du cœur. C'est aussi mal comprendre la réaction des humains à un choc traumatique. Pensez aux soldats, aux victimes d'inceste ou de viol, aux enfants de Duplessis ou aux pensionnats autochtones, elles mettent parfois des dizaines d'années, voir une vie avant d'oser la parole libératrice. Comme des animaux blessés, souvent, elles s'isolent dans un lourd silence et laissent à d'autres le débat parce qu'elles se sentent encore trop fragiles. Je l'ai constaté parce que j'ai eu à rencontrer les familles des victimes lors de la commémoration du cinquième anniversaire de la tragédie. Tout est encore au bord des larmes quand ce n'est pas la colère qui étrangle la voix. On ne les a pas beaucoup vus lors du BAPE 2017 et sûrement pas davantage aujourd'hui : elles se soignent confiantes que les élus pour qui elles ont voté feront ce qu'il faut pour que cela ne se reproduise plus jamais. Cela est aussi vrai pour les expropriés de demain qui laissent débattre ceux qui montent au front, sachant qu'ils sont des leurs, faute d'avoir été élus. Les victimes luttent pour garder la tête hors de l'eau; c'est à la société, au nom de la solidarité et de l'empathie, de prévoir la suite du monde. C'est ici que l'expression « bien commun » prend tout son sens. Sommes-nous une communauté ou une collection d'individus réduits au rôle de consommateurs? On peut et doit nommer sa détresse sans oublier celle des autres.

Milieu humide, milieu humain

Depuis un certain temps, on entend beaucoup parler du milieu humide que traversera la voie ferrée de contournement. Malgré que l'argument soit fondamental, je n'arrive pas à y croire parce que ce n'est pas ce que je constate sur le terrain. Bien que les jeunes me semblent plus angoissés que les adultes face à notre avenir environnemental et semblent vivre moins de contradiction que leurs parents, ce que je vais dire nous concerne tous, peu importe que nous ayons ou non des réserves vis-à-vis la voie d'évitement.

Personne ne se surprend que l'on vienne parfois défendre avec vigueur les milieux humides en camionnette ou au volant d'un VUS? Je n'entends personne dénoncer la publicité des jeeps, Ram et tout-terrains qui circulent allègrement dans le lit des rivières et des ruisseaux. Pourtant, ce sont aussi des milieux humides. Je constate également que les ruisseaux et rivières qui traversent nos terres agricoles ne sont pas bordés d'arbres, qu'on y sème presque dedans. Ajoutez à ça l'emploi des herbicides tel le glyphosate. L'hiver, quand nous levons les yeux sur nos montagnes, nous sommes convaincus que les coupes à blancs persistent et signent. Qu'on ne prétende pas qu'il s'agit des coupes par bandes; je les trouve bien étroites ces bandes. Si c'est le cas, nos pauvres montagnes passent l'hiver en string. Encore là, peu d'émoi et de dénonciation. Au ruissellement tranquille succède les trombes d'eau destructrices. On s'inquiète avec raison de l'état de la nappe phréatique, mais on oublie que les Québécois consomment en moyenne 387 litres d'eau par personne par jour quand les Français en utilisent 177. J'en vois encore, qui

au lieu de se pencher pour arracher l'effronté pissenlit qui ose se dresser entre les pierres de leur entrée, lui pisser dessus quatre gallons d'eau pour l'orgasme de le voir partir à la dérive. Pendant des heures, ils pompent l'eau de la nappe phréatique, eau traitée en plus, pour un « driveway » impeccable. Impeccable?

L'argument a beau être vital, je ne sens pas qu'on l'utilise dans l'esprit de résolution d'un problème, mais plutôt comme obstacle dont l'arrière-pensée serait de faire dérailler le projet, échec dont on ne mesure pas les conséquences néfastes à la fois pour les survivants, la région et le pays. Si l'intention était autre, on ferait des suggestions, des propositions pour atténuer l'impact du tracé. On se demanderait si une toile géotextile X ou Y pourrait retenir l'essentiel des contaminants, on proposerait des traverses non créosotées ou en béton comme en Europe, des plantes phagocytes, un suivi serré et des comptes à rendre de la part de la compagnie de chemin de fer. On ne se contenterait pas de ronger l'os, on se donnerait la peine d'en atténuer l'impact. On se scandaliserait aussi de la culture du secret de CMQR concernant les produits dangereux qui circulent sur ses rails. On ne chercherait pas tant des puces qu'à les éradiquer.

À l'éternel argument économique s'ajoute celui des milieux humides, oubliant les victimes et même les futurs expropriés. S'il faut être humide pour être entendu, sachez que le milieu humain qu'est le centre-ville de Lac-Mégantic est aussi un milieu humide : il s'y est versé assez de larmes pour y noyer le cœur et l'esprit, c'est les yeux embués par les émotions que l'on se souvient. Pour être plus terre à terre, j'ai vu plusieurs fois des gens s'y promener en canot, lors de pluies diluviennes. Si les ouaouarons sont le point de référence, sachez que le centre-ville est à ce point humide que les Anglais qui en contrôlaient l'économie nous traitaient de « frog ». Est-ce assez humide pour qu'on se souvienne de la tragédie, des vivants et des morts?

Bref, c'est le JE, ici, qui se mesure au NOUS. Les deux souffrent, il nous faut donc écouter, respecter et nous organiser pour faire le moins de mal possible parce que nous avons à vivre ensemble. Tout ce gâchis parce qu'une compagnie de broche à foin voulait faire la piasse. Est-ce que pour la sainte piasse, on voudra, encore une fois, sacrifier l'espoir? Nous avons à panser des plaies encore béantes et le devoir de corriger les erreurs du passé. Quand j'entends dire que Mégantic s'est construit autour des trains et que c'est son problème; je me dis qu'avec un pareil raisonnement, la planète est foutue. Il y a là un péché contre l'intelligence, d'autant plus que l'argument n'est pas tout à fait exact. Il y a d'abord eu cinq scieries et des concessions forestières, il fallait donc un train pour sortir le bois. Quel bois? Celui de toute la région. Il n'y a pas que Mégantic qui a profité du passage du train. Elle en a profité, mais elle en a payé le prix dès le début et aujourd'hui encore. C'est M. Pope de Cookshire, d'abord ministre de l'agriculture et ensuite ministre des Chemins de fer dans le gouvernement de John A. McDonald, qui a décidé que le train passerait par Mégantic au lieu de Stornoway. Comme on voulait faire des affaires avec les Américains, c'est la présence des scieries qui a influencé le choix du tracé de la voie ferrée. Aujourd'hui encore, c'est un ministre qui décidera qu'on passera par là.

En 1888, International railway a obligé le village de Mégantic à exproprier les gens déjà installés sur le terrain qu'elle convoitait et à le lui donner. Vous voyez comme l'histoire se répète. En 1956, La Société Historique Industrielle, dans le volume LES CANTONS DE L'EST, section 3, page 282, dans laquelle on raconte l'histoire de Lac-Mégantic, on identifie, sans équivoque, le problème d'une voie ferrée au cœur de la ville.

« De tout ce méli-mélo, l'évènement le plus marquant et le plus préjudiciable au développement pratique de la ville fut sans contredit l'installation des voies de chemin de fer Pacifique Canadien et de sa cour de triage, aux endroits mêmes qui auraient été les plus propices et les plus avantageux pour le développement résidentiel et commercial de la ville. Évidemment, au temps où ces installations furent faites, il n'était pas question des considérations, même les plus élémentaires, d'urbanisme, et les pratiques du temps étaient sans doute conformes aux exigences des populations de cette époque. Des événements aussi marquants que ceux-là n'avaient pas encore atteint et éveillé la petite population des paysans-défricheurs, habitués au train paisible d'une journée de travail dans l'isolement. Il fallait attendre cette incubation. Le temps étant le seul professeur efficace. Le sens de la prévoyance s'acquiert parfois par des expériences centenaires. » L'expérience centenaire, ça vous dit quelque chose? 1918, 2013. L'incubation a assez duré.

La souffrance et l'amertume

La suite, c'est pour que la commission comprenne ce qui se vit afin de déceler l'amertume et la souffrance derrière les propos qu'elle a entendus et qu'elle entendra. Quand le ministère des transports, responsable des expropriations, dit qu'il procèdera au cas par cas, il laisse entendre que le fort en gueule ou celui qui a des contacts obtiendra plus que le propriétaire réservé ou timide. Il faut que les critères soient publics et que la transparence soit une règle imposée afin que chacun ait des repères et puisse se comparer à ses voisins. Sinon, c'est une invitation à la surenchère et aux propos acerbes. Exproprier une personne, un couple ou une famille, ce n'est pas la même chose, même si la valeur foncière est semblable. C'est toute la différence entre être ou ne pas être.

On l'a dit, justice n'a pas été rendue et elle ne le sera pas parce qu'on a décidé que les compagnies seraient privilégiées. Non seulement la CMQR décide et dessine la voie ferrée, elle obtient le gros lot : un tronçon tout neuf qui dépasse généreusement sa valeur foncière actuelle, elle pourra récupérer le fer et le remblai de l'ancienne voie. Et cerise sur le sundae : nous allons décontaminer, à grands frais, sa pollution et celle de ses prédécesseurs. Enfant, qui n'a pas vu le baril d'huile usée sur les marches du fourgon de queue déverser son contenu sur les traverses? Une fois le convoi lancé, on ouvrait le robinet pour le bien de l'humanité. On me dira que ce n'est pas CMQR mais le CP et MMA, les coupables. Je réponds que c'est la même industrie qui, aujourd'hui encore, résiste aux mesures de sécurité et à la transparence, sans compter qu'après la tragédie de Mégantic, elle se contente d'une police d'assurance absurde : 75 millions quand on sait que Mégantic atteindra probablement le milliard. Les politiciens néo-libéraux s'inquiètent de voir les gens virer à droite; pourtant, c'est leur asservissement qui les pousse dans ce cul de sac. Faute de justice, peut-on au moins espérer la paix : celle du cœur, celle de l'esprit. Il y a urgence.

Quatre raisons qui justifient la nécessité et l'urgence d'une voie de contournement :

1. La voie de contournement, c'est avant tout un geste humanitaire. Quand la locomotive hurle aux huit passages à niveau, quand la colère ne décolère pas, quand tout continue comme avant parce que l'économie passe avant les vivants qui n'ont qu'à être résilients, la paix devient une urgence santé.
2. C'est urgent aussi pour des raisons de sécurité. Certains ont beau répéter que la probabilité est faible, pourtant, ils achètent un billet de loterie qui leur concède une chance sur quatorze millions. Cependant, il est arrivé que l'on gagne deux fois le gros lot. On en a que pour la pente, mais on oublie que les longs convois (plus 1,5 km) vont se multiplier, longs convois qui encerclent littéralement le centre-ville et ne laissent que le lac comme porte de sortie. On oublie qu'il y a des produits encore plus dangereux que le pétrole qui entrent dans la ville, que les passages à niveaux en milieu habité augmentent le risque d'une collision entre un camion et un convoi de citernes, que le principe de précaution devrait être au cœur du développement durable et de la protection de la vie. L'Autriche vient de bannir le glyphosate au nom de ce principe.
3. Il est urgent que l'on construise cette maudite voie ferrée parce que la survie du centre-ville en dépend. Avant la tragédie, la ville avait un cœur. Même s'il n'y aura pas de conséquences punitives, de tout temps, la justice a toujours recherché une forme de réparation. Il faut, à tout prix, donner une chance au nouveau cœur de battre.

Un centre-ville de 2,3 kilomètres de tour, c'est énorme pour une petite municipalité. La voie ferrée en son centre, c'est garder le couteau dans la plaie et refuser de secourir une ville en danger parce que la voie gardera isolé chacune des parties qui la composent : Papineau, Frontenac et Salaberry. La promenade Papineau restera un centre commercial; Frontenac, un projet parallèle hésitant et Salaberry, hors les murs. Il faut que ces parties forment un tout, il faut qu'elles se voient et se parlent. Pour que tout ça vive, il faut que le train sorte de la ville et aille sur les lieux de sa raison d'être, la zone industrielle; il faut que le train cesse de nous narguer aux passages à niveau, de nous dire que nous ne sommes rien et ne comptons pour rien.

4. Urgence aussi parce que le monde nous regarde : nous sommes devenus, malgré nous, le symbole de quelque chose de plus grand que nous, de plus grand que notre seul intérêt. Nous ne pouvons pas être le symbole de rien ou celui, vulgaire, de la consommation. Nous devons réussir parce que nous sommes porteurs d'espoir pour les suivants parce qu'il y aura, ici ou ailleurs, d'autres tragédies. Nous devons être inspirants par solidarité sinon par charité. Si la ville meurt à petit feu, nous aurons alors tout raté et rien appris sinon la honte. Et ça, Monsieur, ça finira par nous tuer.

Paul Dostie

Notes : L'altitude en pieds et en mètres parce qu'une pente de 1,4 n'est pas une information claire. Il faut se rappeler que la déclivité de la pente n'est pas linéaire, que le centre-ville de Lac-Mégantic est une cuve dont les rebords sont relativement abrupts. Il faut aussi prendre conscience que les convois pétroliers vont se multiplier.

Si la commission allait constater l'état de la voie ferrée le long de la piste cyclable entre les rues Millette et Victoria, il y a fort à parier qu'elle y interdirait le passage des autres produits dangereux : les crampons sont souvent soulevés et les traverses en piteux état.

Lac-Mégantic : 1294 pieds (395 mètres)

Nantes : 1687 pieds (508 mètres)

Milan : 1650 pieds (513 mètres)

Scotstown : 1300 pieds (390 mètres)

1480 pieds (440 mètres) à McLeod's Crossing

Cookshire: 712 pieds (219 mètres)

Sherbrooke: 590 pieds (181 mètres)