

10 juillet 2019



349 P NP DM27

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

6211-14-011

Mémoire sur le transport ferroviaire dans la municipalité

Bonjour, messieurs et mesdames du Bureau d'Audiences publiques en Environnement,

Ce document a été réalisé, à l'interne de la municipalité de Nantes, et non par des spécialistes. Mais moi en tant que maire je vis depuis plus de 55 ans près de la voie ferrée donc j'ai une bonne connaissance de tout ce qui s'y est passé à travers les époques, alors je peux répondre à beaucoup de questions que vous pourriez vous poser avec franchise et discernement. N'hésitez pas à me poser des questions.

Les trains circulent sur cette voie ferroviaire depuis plus d'un siècle et il y a eu plusieurs accidents ferroviaires à différents endroits dans la municipalité, des légers déraillements jusqu'à plusieurs déraillements de wagons, avec différents degrés de gravité. Je souhaite que ce soit des éléments comme ça qui soient étudiés afin de bonifier le dossier pour que l'étude ne soit pas juste basée sur un seul évènement.

Le Canadien Pacifique a possédé longtemps cette voie, et que dire de son entretien, c'était de bonne qualité pour son type d'usage. Les types de matériaux transportés, dans les années 1800 c'était le charbon et au début de 1900, se sont ajoutés les matériaux comme le bois brut transformé et scié. Les panneaux de contre-plaqué, fer de toute sorte, machinerie roulante, machinerie industrielle, wagons à bétail, wagons à grain, wagons à toutes sortes de marchandises livrables en magasin, wagons à machine d'entretien des rails, wagons pour conteneurs, mais très peu de wagons-citernes. Alors les risques étaient bien différents de ceux d'aujourd'hui. Depuis 2009, les convois de citernes ont augmenté de plus en plus, ceci combiné à une diminution des matières qui auparavant voyageaient par train. On a vu ces matières s'en aller par le transport routier ce qui était un manque à gagner pour les exploitants de lignes ferroviaires. Ils se sont alors tournés vers le pétrole de schiste, et on a assisté à une augmentation fulgurante des longueurs de convois pour en venir à des convois de 50, 60 ,75

et jusqu'à 100 citernes uniquement de pétrole de schiste. Cela a complètement bouleversé la vocation de cette ligne ferroviaire qui à ce jour ne posait pas de problème. Alors, que s'est-il passé pour que nous en arrivions au résultat que nous avons vécu le 6 juillet 2013 lors de la terrible tragédie de Lac-Mégantic.

Il est à noter que tous les exploitants ont toujours exploité les convois de trains à deux hommes, jusqu'au jour où la compagnie Montréal Maine Atlantique est venue nous faire une présentation. Dorénavant, ils allaient opérer leurs convois à un seul homme ce qui selon nous était **INACCEPTABLE**. Mais nous n'avions pas d'autre choix, car ils avaient déjà le consentement de Transport Canada??? Nous leur avons énuméré les multiples risques qui pouvaient arriver, mais ils avaient des solutions plus ou moins crédibles. La décision était déjà prise sans qu'on puisse la revendiquer.

Les pratiques d'exploitation de la M.M.A. étaient plus que douteuses. Elles étaient irresponsables, car on ne voyait plus de grosses machines venir entretenir et réparer les traverses ou encore replanter les clous manquants et serrer les boulons de jonction des rails qui étaient manquants à plusieurs endroits. Et que dire du rail trop usé qui était bien en dessous de la limite acceptable par l'industrie ferroviaire. La voie ferrée est **TELLEMENT** usée que la surface roulante s'est fissurée d'un côté à l'autre des rails. À plusieurs endroits, on peut apercevoir des plats d'usure de démarrages de locomotives arrêtées à un endroit, ce qui affaiblit le rail. Des rails et traverses sont assez enfoncés dans la boue qu'on ne voit plus qu'une partie du rail en sortir. Des locomotives qui sont là pour tirer et contrôler ces charges de plusieurs milliers de tonnes de matière dangereuse sont en si piteux état qu'elles auraient dû être retirées depuis longtemps vus leurs états de décrépitude. (Voir rapport du B.S.T. pour confirmer mes dires).

Quand M.M.A. a fait l'acquisition de Canadien Pacifique, la compagnie n'avait pas obtenu le droit d'entreposer ses wagons à la gare de triage de Montréal, mais par contre ils les ont laissés au centre-ville de Lac-Mégantic. Ce n'était pas vraiment beau pour le tourisme. Dans un désir d'agrandir le stationnement arrière du centre-ville afin de construire un nouveau centre sportif, la ville a acheté beaucoup de terrains appartenant à la compagnie M.M.A, ce qui a mené au démantèlement de toutes les voies d'évitement qui existaient. Alors où va-t-on entreposer ces wagons? Ce sera sur la voie d'évitement à Nantes. Une très mauvaise décision, qui a peut-être mené à la terrible tragédie de Lac-Mégantic, car le train était opéré par un homme et n'avait plus d'endroit où stationner. Donc le train restait sur la voie principale, ce qui n'est ni sécuritaire ni pratique. Il fut une époque où un autre conducteur attendait l'arrivée du train et repartait aussitôt avec ce train. Mais juste avant la tragédie, les conducteurs allaient coucher au centre-ville et laissaient le train sans surveillance. L'hiver, c'était encore pire. Le train était sans surveillance et en marche, parce que trop difficile à redémarrer le lendemain. Et pourquoi ne pas le laisser en marche l'été aussi ? Mais il ne faut pas oublier que les locomotives sont déjà désuètes pas à peu près. Et là on a un paquet de mauvaises décisions prises au fil du temps. Les conséquences de ces décisions vont mener à la tragédie survenue le 6 juillet 2013.

Il faut tenir compte et surtout ne pas oublier que nous avons une très forte pente en gravité à partir de Nantes descendant vers le centre-ville de Lac-Mégantic, une des plus fortes pentes

au Canada. L'entretien des wagons ne devait pas être mieux que l'entretien de la voie ferrée. Alors posons-nous la question suivante : y avait-il assez de freins conformes sur ceux-ci pour empêcher le convoi de partir seul sans opérateur? Est-ce que la norme de sécurité était suffisante vu que les types de convois avaient réellement changé et qu'ils étaient beaucoup plus lourds qu'autrefois? Dans notre plan de sécurité civile de la municipalité de Nantes, nous avons évalué que le train était un aléa des plus importants vu les matières dangereuses qu'il transportait. Les pompiers de Nantes avaient reçu une formation adéquate de comment intervenir en cas d'incendie ferroviaire. Les pompiers de Nantes connaissent très bien la procédure à suivre. La compagnie du M.M.A. a été irresponsable dans tous les domaines de cette histoire. La compagnie du M.M.A. a eu l'audace de venir nous accuser d'être mal intervenus sur le feu qui s'était déclaré quelques heures auparavant. Leur locomotive était déjà mal en point. Je tiens à rassurer la population que tout s'est fait dans les règles de l'art et nous avons été blanchis de toutes les accusations. Mais peu de temps après, seulement une année, le train a repris ses activités et ils nous ont avisés qu'il n'y aurait pas de convoi de citernes de pétrole. Bonne nouvelle en soi, mais de courtes durées. On voit encore passer de belles grosses citernes avec des matières encore plus dangereuses que le pétrole brut. Donc nous avons du gaz de pétrole liquéfié, de l'acide sulfurique et du chlorate de sodium et probablement du propane.

Malgré les critiques sévères à notre égard, nous avons quand même fourni toute l'aide possible à la ville de Lac-Mégantic avec tous nos effectifs. Plusieurs citoyens de Nantes ont été bénévoles dans bien des domaines. L'après du 6 juillet 2013 la ville ressemblait à une zone où la guerre avait passé, comme on voit à la télévision, surtout dans d'autres pays loin de chez nous. Dans ce petit coin paradisiaque pour nous, les gens de la région ont une grande cicatrice à guérir. Dans nos locaux du centre communautaire, nous commençons à réaliser l'ampleur de la tâche pour décontaminer le sol et reconstruire ce centre-ville. Le bâtiment de la MRC a été détruit par cet incendie, par conséquent nous n'avons plus aucun document des architectures de l'époque, plus aucun document pour nous aider à la reconstruction de notre centre-ville d'autrefois. Je pourrais vous en raconter long sur le rétablissement de notre centre-ville, mais ce n'est pas le but de cette séance publique.

À la suite de cette tragédie, plusieurs personnes ont eu des symptômes post-traumatiques. 47 décès ont mis plusieurs familles et amis en deuil et ces gens ont encore beaucoup de difficulté à accepter cette douloureuse situation, en connaissant la cause de la négligence de cette compagnie qui avait pour seul but de toujours augmenter les profits de la compagnie M.M.A.. Ma mère qui n'était pas dans la zone d'évacuation a même eu ces symptômes et elle a dû consulter, car elle avait besoin de cette aide psychosociale. Plusieurs autres cas se sont déclarés. C'est le pourquoi de cette séance.

L'Étude de faisabilité de **LA VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE** a débuté seulement avec la ville de Lac-Mégantic. Je me demandais si cela aurait un impact sur les municipalités de Nantes et de Frontenac, car nous devons être impliqués dans le processus pour décider de ce qui est bien pour notre municipalité ainsi que nos citoyens. La ville de Lac-Mégantic nous a invités ainsi que la municipalité de Frontenac à une première rencontre de travail avec la firme d'ingénierie Aecom. Cette rencontre nous a permis de nous renseigner sur les cinq options disponibles voici les détails :

- Options 1 : Statu quo avec amélioration ferroviaire de la voie (pas acceptable);
- Options 2 : Statu quo amélioré avec des murs de béton de 12 pieds de haut tout le long du tracé au centre-ville (ça aurait l'air du mur de Berlin, pas acceptable);
- Tracé no1: doit couper les terres en deux en entrant dans la municipalité de Nantes. Nous faisons une demande de modification afin de faire suivre la voie ferroviaire le plus près possible de la voie de contournement routière qui passe déjà dans le parc industriel du côté de la compagnie Tafisa et poursuit la voie de contournement routière jusqu'à la route 204 et entre dans les terres de Frontenac en les coupant en diagonale, ce qui pose un problème avec les propriétaires de terrain. Tracer le plus court et semble acceptable avec modifications.
- Tracé no2 et 3 : Beaucoup trop longs et pas vraiment fonctionnels, autant pour le parc industriel que pour les expropriations dans chacune des municipalités. Le tracé est beaucoup plus cher.

Tout de suite, dès la première rencontre, je signifie que le tracé no:1 serait celui qu'on privilégierait. Cependant, il faudrait apporter une modification au tracé afin de coller la voie ferroviaire le plus près possible de la voie de contournement routière, ce qui nous bloquerait beaucoup moins de terrain pour d'autres projets futurs. Le tracé actuel de la voie ferrée a un bassin versant vers le camping Baie-des-Sables ainsi que vers le lac Mégantic et je comprends l'inquiétude de la ville à voir ces risques au-dessus de leurs têtes à cause de la forte pente qui descend vers eux en cas de déversement. Ils n'auraient même pas le temps de le voir venir. Sinon, on peut déplacer la voie ferrée sur l'autre versant qui est du côté du lac de l'Original. Les citoyens vont être inquiets à leur tour : comment allons-nous protéger ce lac d'un nouveau risque? Ce qui nous amène à regarder la topographie de la voie de contournement routière. On voit que l'eau s'écoule à partir du tracé actuel, va jusqu'à la fin de la courbe où il y a un premier ponceau qui s'écoule vers le Lac de l'Original, et quand ça redevient droit sur la voie de contournement routière, il y a un deuxième ponceau à peu près au centre de la partie de Nantes. Le reste s'écoule vers le dixième rang qui passe dessous pour s'en aller vers Lac-Mégantic. Il y a une forte pente aussi du côté du Lac de l'Original donc on fait juste déplacer le problème.

Je suis pour la voie de contournement ferroviaire, mais je ne veux pas juste changer le problème de place, je crois que si tout le monde y met du sien, ensemble on peut réaliser quelque chose de bien, un exemple ou une référence pour un projet d'avenir ailleurs. Alors il faut qu'on soit proactif et je pense à une solution pour protéger le Lac de l'Original. Le corridor de voie de contournement ferroviaire devrait être bordé de chaque côté par un remblai d'une bonne hauteur et il y aurait juste deux ponceaux et un système de blocage en cas de déversement de matière dangereuse. Cela sécuriserait grandement les citoyens de ce secteur, car s'il y a un déversement, la configuration devrait faire une fosse de rétention et la compagnie de chemin de fer pourrait contenir ses propres déversements. Selon moi, ce serait une façon responsable de mieux faire à l'avenir et léguer à notre génération future une sécurité accrue.

Je ne suis pas un ingénieur, mais je crois que cela devrait être réalisable afin de protéger notre lac et son écosystème fragile vu sa faible contenance et profondeur. Un déversement lui serait fatal étant donné que cela arriverait dans son marais et s'écoulerait sur toute la longueur du lac. Une bonne partie du tracé est déjà défrichée, car il y a une érablière avec une partie boisée qui est principalement en conifères là où passerait le tracé de la voie ferrée. Avec la firme Aecom, il y a peut-être possibilité que tout l'écoulement des eaux soit dirigé vers le dixième rang ou vers Lac-Mégantic. Cela reste à déterminer.

Dans ce secteur, on voit différentes espèces d'oiseaux, des marmottes, chevreuils, porcs épiques, et je ne crois pas qu'il y ait des espèces végétales menacées d'extinction. Le sol est stable et il n'y a jamais eu de glissement de terrain dans ce secteur. Il n'y a pas de maison le long du nouveau tracé et on passerait à moins de 100 mètres d'une seule maison existante qui est située sur le coin du dixième rang. On n'a jusqu'à maintenant eu aucune protestation citoyenne sur le sujet. Mais des gens inquiets de voir présentement le train derrière leur résidence seraient soulagés de savoir que la voie de contournement ferroviaire se ferait. Ça leur enlèverait un gros poids des épaules et leur offrirait une bonne quiétude.

Par le passé, il y a peut-être eu des décisions de laisser exploiter des lignes de chemin ferroviaire par des compagnies comme M.M.A. Par souci d'intérêt économique, régional ou commercial local, l'acceptabilité sociale de la situation a été forcée. Mais il ne faut plus faire confiance aveuglément aux compagnies de chemin ferroviaire. Il faudra toujours les surveiller, car on a vu que la réglementation canadienne est beaucoup trop permissive envers eux et les inspections sont négligées et insuffisantes.

Nous sommes trois municipalités impliquées dans ce dossier et je crois que nous sommes toutes solidaires les unes envers les autres. La municipalité de Nantes va appuyer par résolution la correction du tracé no:1 dans Frontenac, car pour avoir entendu la rencontre d'information avec les citoyens, pour qu'il y ait acceptabilité, cela prend la correction du tracé dans la ligne des lots. Et Lac-Mégantic va l'appuyer aussi.

Monsieur le président, je suis impliqué à bien des niveaux pour qu'il y ait des changements quant à la voie de contournement ferroviaire localement. Je suis allé à des représentations dans la MRC du Granit et à la Fédération Québécoise des Municipalités (F.Q.M.) pour faire changer des réglementations qui doivent être plus resserrées. Le dossier est maintenant rendu à la Fédération Canadienne des Municipalités (F.C.M.). Ses représentants sont venus de toutes les provinces, car il y a des accidents à la grandeur du pays. Il faut voir la voie de contournement comme une solution au mal être qu'il y a dans la région pour bien des gens qui voient le train de beaucoup trop près, et ainsi donner un coup main à l'économie de la région qui en a grandement besoin. En effet, cela pourrait amener de nouvelles industries dans la région ainsi que l'amélioration de la sécurité des gens. J'ai fait de mon mieux pour vous donner des informations qui, je pense, pourront vous être très utiles et qui, j'espère, vous aideront à conseiller les ministres à prendre des décisions plus éclairées sur la situation dans notre région. Je reste à votre disposition pour des questions que vous auriez à me poser.

Quand on a été convoqué par la ville de Lac-Mégantic pour être impliqué dans le processus d'établir le tracé de la voie de contournement ferroviaire, je croyais qu'on pourrait faire valoir nos points de vue. Les rencontres se sont bien passées au début, en revanche on ne pouvait pas en parler à nos citoyens à cause de l'entente que nous avons signé concernant la confidentialité des documents, exigés par la ville de Lac-Mégantic. Alors un gros dilemme se posait à nous comment peut-on savoir si ça convient à tout le monde si on ne peut pas en parler. Après avoir consulté nos avocats, la clause de confidentialité est tombée, car on était très mal à l'aise dans cette situation envers nos citoyens.

Plusieurs discussions ont eu lieu avec la ville de Lac-Mégantic ainsi qu'avec la municipalité de Frontenac, des décisions devaient être prises pour un tracé. Dans un premier temps, on parlait d'un tracé au sud, mais après analyse, suite à la rencontre du BAPE en 2016, on s'est aperçu que, ce qui serait le mieux pour la municipalité de Nantes c'est que le tracé soit au nord, car il nuirait beaucoup moins à la municipalité et c'est ce qu'on a toujours revendiqué dans toutes les discussions subséquentes. Mais pour la ville de Lac-Mégantic qui est porteur du projet, c'est un changement à leurs plans de match, car ils vont devoir jongler aussi avec les changements demandés par Frontenac. Nos deux changements sont ajoutés au tracé avec évaluations des coûts.

Les chiffres sortent pour les variantes au tracé et les discussions se poursuivent et les premiers ministres donc monsieur Trudeau, monsieur Couillard ainsi que monsieur Garneau, ministre, de transport Canada sont tous d'accord d'étudier les variantes, ils nous ont dit de vive voix dans une réunion qui a eu lieu au sous-sol de l'Hôtel-de-Ville de Lac-Mégantic que les variantes seraient étudiées. Mais c'était juste pour qu'on reste tranquille la journée de l'annonce publique de la voie de contournement au centre-ville. Une semaine après, la nouvelle tombe, pas de variante pour Nantes et Frontenac, le tracé reste tel qu'il était au début.

L'ingénieur de la ville de Lac-Mégantic de la firme Stantec était supposé de nous appuyer dans nos suggestions de variantes avec les deux paliers de gouvernements, et comme appui il n'a pas recommandé nos variantes. Qui lui a donné l'ordre de ne pas recommander nos variantes? Est-ce que c'est la ville de Lac-Mégantic ou la pression des premiers ministres pour leur campagne électorale? Il y a anguille sous roche et je crois sérieusement qu'il y a eu des pressions politiques des gouvernements pour que ce soit fait avant les élections.

Par la suite, on a refait une demande par résolution municipale, cette dernière est envoyée au parlement du Canada par l'entremise de notre député fédéral, monsieur Luc Berthold, la réponse reste la même, pas de changement au tracé même si le coût n'était pas énormément plus cher. Les propriétaires de terrains sérieusement touchés comme des terrains coupés en deux, en diagonale, avec des parties restantes qui ne valent rien après, un développement résidentiel compromis avec une zone de compensations construisible, une érablière coupée en deux, une cabane à sucre commerciale qui offre des repas, un projet d'expansion sérieusement compromis.

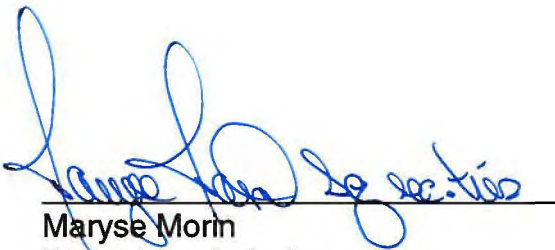
Les citoyens ont fait une mobilisation pour leurs futures diminutions de valeur foncière et personne ne les écoute dans ce dossier. De plus, le ministre des Transports dit qu'il n'y a

aucune compensation pour les propriétaires pas touchés directement. Or donc, il y a les zones humides à traverser (voir annexe 1) qui elles aussi ne sont pas évaluées dans le dossier, et personne n'en parle. Présentement ce projet ne présente aucun avantage pour nos citoyens et notre municipalité et nous perdons sur toute la ligne et sans aucune compensation. Probablement que nos citoyens seront compensés au prix du marché, ce qui veut dire des montants dérisoires. Alors comment pouvons-nous être heureux de ce projet qui apporte malheur et déception quand il serait censé être rassembleur pour une communauté déjà meurtrie par la tragédie.

La municipalité de Frontenac aura aussi plusieurs lots à bois et terre agricole dévaluer par le tracé, donc si nous sommes objectifs, le seul gagnant est Lac-Mégantic. En se débarrassant de la voie ferrée au centre-ville il vient d'agrandir substantiellement leur espace constructible, pendant que nous réduisons notre périmètre constructible. La valeur des bâtiments au centre-ville va augmenter, et nous la valeur de nos résidences va diminuer. De plus, il gagne des voies de triage en bonus.

Je suis franchement déçu de l'indifférence des décideurs impliqués dans ce dossier, car ils ont été là pour écouter, mais sans vraiment écouter. Les personnes fausses sont les pires de tous. Les générations qui nous suivront devront vivre avec les décisions des décideurs d'aujourd'hui, qui auront favorisé une municipalité au détriment des deux autres en lui permettant de s'enrichir plus que les deux autres. Je me sens trahi et désabusé; et j'espère que ces mots auront un sens pour quelqu'un qui sait écouter et analyser les choses telles qu'elles le sont.

Merci de l'attention portée à la présente et mes salutations cordiales et distinguées à vous et toute votre équipe.



Maryse Morn
Directrice générale
Secrétaire-trésorière
Pour le maire monsieur Jacques Breton

COMPENSATION POUR L'ATTEINTE AUX MILIEUX HUMIDES

Le projet de voie de contournement prévoit de traverser un nombre important de milieux humides. Le Gouvernement du Québec a adopté le *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques* en juin 2017 ainsi que la *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques* en mars 2018. Ces textes de loi prévoient notamment le paiement de compensations lorsqu'un projet a des impacts sur des milieux humides. Bien que le projet de voie de contournement soit financé à même des fonds gouvernementaux, nous sommes d'avis qu'il devrait être assujéti au paiement d'une compensation, tel que prévu dans la loi et le règlement qui en découle. Par la suite, la législation prévoit que ces contributions financières soient versées au *Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État* mais ne spécifie cependant pas les moyens de gestion ou de répartition de ces fonds. Nous sommes d'avis, qu'étant donné les impacts ressentis par les citoyens des municipalités visées ainsi que sur l'environnement du territoire de la Municipalité régionale de comté du Granit, que ces fonds devraient être exclusivement réservés à des projets à caractère environnementale réalisés sur le territoire de la MRC du Granit. De plus, étant donné la connaissance approfondie de son territoire et des enjeux qui y sont reliés, nous sommes d'avis que les fonds versés en lien avec le projet de voie de contournement ferroviaire prévus pour la compensation financière pour l'atteintes aux milieux humides soient gérés par la MRC du Granit.