

**Bureau d'audiences publiques en environnement
sur le projet de voie de contournement ferroviaire à Lac-Mégantic**

349 **P** ☒ **NP** ☐ **DM30**

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

6211-14-011



**MÉMOIRE DE LA VILLE DE LAC-MÉGANTIC
DÉPOSÉ PAR MADAME JULIE MORIN, MAIRESSE,
AU NOM DU CONSEIL MUNICIPAL**

Le 11 juillet 2019

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières

INTRODUCTION.....	4
Mise en contexte : le 6 juillet 2013.....	4
UNE VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE NÉCESSAIRE.....	5
Les facteurs topographiques singuliers et problématiques	5
Le rétablissement essentiel de la population	6
APPUIS ET PRESSIONS CITOYENNES.....	8
Appuis politiques.....	8
Pression citoyenne.....	10
OCTROI DE CONTRATS ET RÉALISATIONS DES ÉTUDES REQUISES.....	12
Historique et modèle de gouvernance.....	12
Rigueur des études.....	14
CONSULTATIONS PUBLIQUES ET CONCERTATION RÉGIONALE.....	15
Consultations publiques.....	15
Concertation régionale.....	19
Consensus : Un défi annoncé, mais.....	20
ÉLECTIONS MUNICIPALES.....	21
UN MANDAT CLAIR : LA VOIE DE CONTOURNEMENT ET RIEN D'AUTRE!.....	21
Un mandat clair.....	23
ANNONCE DES DEUX PALIERS DE GOUVERNEMENT (11 MAI 2018).....	26
Les maires tentent l'ultime effort.....	27
ACTIVITÉS DE TRIAGE DANS LE PARC INDUSTRIEL DE LAC-MÉGANTIC.....	28
Rapport de la SDEG.....	29
Avantages multisectoriels.....	30
LE TRACÉ PRIVILÉGIÉ.....	30
DES RISQUES QUI DEMEURENT - DES CRAINTES AUSSI.....	33
CONCLUSION.....	37

ANNEXES

Annexe 1 – Vision santé publique Lac-Mégantic 6 ans - Figure 10

Annexe 1 – Vision santé publique Lac-Mégantic 6 ans - Figure 8

Annexe 2 – Résolution 13-402 - Ville

Annexe 3 – Résolution 2014-59 - MRC

Annexe 4 – Lettre Fédération canadienne des municipalités (FCM)

Annexe 5 – Résolution de la Table des MRC de l'Estrie (TME)

Annexe 6 – Lettre de la Société d'aide au développement de la collectivité de la région de
Mégantic (SADC)

Annexe 7 – Lettre au ministre Coûteux

Annexe 8 – Résolution 2018-123 - MRC

Annexe 9 – Réponse du ministre Garneau à la MRC

Annexe 10 – Résolution 15-612

Annexe 11 – Lettre de la Société de développement économique du Granit (SDEG)

Annexe 11 – Lettre de la Coalition des citoyens engagés pour la sécurité ferroviaire

Annexe 12 – Lettre Anne-Julie Hallée

Annexe 13 – Article Rémi Tremblay l'Écho de Frontenac « Mémoire non achevé »

Annexe 14 – Article La Tribune

Annexe 15 – Avis assorti d'un ordre de Transport Canada à CMQR

INTRODUCTION

Mise en contexte : Le 6 juillet 2013

Le 6 juillet 2013, à 1 heure 16 du matin, un train déraile au centre-ville de Lac-Mégantic. Cette catastrophe marquera au fer rouge et pour toujours l'histoire de la ville. Dans les heures et les jours qui suivent, 130 services des incendies, des centaines de policiers et des milliers de bénévoles de la Croix-Rouge déploieront l'artillerie lourde comme le commande alors l'extrême urgence de la situation. Quelques jours plus tard, le verdict tombe : 47 décès confirmés, 40 édifices disparus, plus de 100 logements et 110 places d'affaires décimés sur le champ. Six millions de litres de pétrole brut ont été déversés en surface dans le centre-ville, et dans les fondations des bâtiments restants à travers les conduites souterraines. Le lac Mégantic et la rivière Chaudière sont gravement touchés. Au total, 2000 personnes seront évacuées, pour une communauté de 5800 âmes.

Quand les citoyens se croisaient, la question posée n'était pas « As-tu perdu quelqu'un dans la tragédie? », mais bien, « Qui as-tu perdu? » Personne n'a été épargné par la perte de proches, d'amis, de collègues ou de voisins...

Il faudra un certain temps pour que le Québec, le Canada et même le monde saisissent toute l'ampleur du désastre humain et environnemental qu'a provoqué le plus important déversement de pétrole en Amérique du Nord. À elle seule, la décontamination des sols engloutira plus d'un demi-milliard de dollars.

Les études écologiques, économiques et de santé publique en viennent toutes à la même conclusion:

« Le constat est clair : qu'on le regarde sous l'angle des pertes humaines, matérielles ou de la perception négative, la population de la MRC du Granit (en particulier de Lac-Mégantic) a souffert et souffre encore. »

UNE VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE NÉCESSAIRE

La position de la Ville de Lac-Mégantic est claire depuis le Jour 1: *la mise en contexte qui précède, celle d'une tragédie sans précédent, justifie amplement la construction d'une voie de contournement ferroviaire, et ce, dans les plus brefs délais.* Deux autres éléments viennent nourrir la volonté ferme de multiples intervenants d'exiger cette voie de contournement du centre-ville. Premièrement, la topographie de la région présente toujours des risques de déraillement et de dérive de trains. Deuxièmement, il apparaît crucial d'éloigner l'élément traumatique, pour permettre le rétablissement de la population, tant sur les plans social qu'économique.

Les facteurs topographiques singuliers et problématiques

Encore aujourd'hui, sur le plan de la topographie du terrain, les risques sont inhérents au fait que la voie ferrée parcourt et descend la deuxième plus longue pente au pays, sans compter le fait qu'elle s'accompagne d'une courbe de 8 degrés en plein cœur du centre-ville de Lac-Mégantic.

Ces éléments combinés, *la longueur de la pente et la forte inclinaison de la voie ferrée, son degré de courbure et la proximité de nombreuses habitations créent une situation singulièrement problématique et inquiétante.* Depuis les tout débuts, la Ville de Lac-Mégantic considère ces éléments comme des facteurs prépondérants et discriminants dans le choix de l'option ferroviaire à privilégier. Le statu quo, même « amélioré » n'est pas une option. La probabilité d'occurrence d'un autre accident aux graves conséquences ne nous laisse aucun choix. C'est donc sans équivoque que la Ville de Lac-Mégantic a toujours privilégié l'option du contournement pour maximiser la sécurité de sa population, option qu'elle continue de défendre aujourd'hui.

Le rétablissement essentiel de la population

Nul ne peut remettre en question les impacts sociaux et économiques majeurs qu'a engendrés la tragédie ferroviaire au sein de la population de la MRC du Granit, particulièrement celle de Lac-Mégantic. À court terme, nous avons vécu des pertes de repères à tous les niveaux. Il y a d'abord eu les pertes humaines, qui ont mené à un deuil collectif majeur. Il y a eu, pour nos industries, des pertes économiques majeures causées par l'arrêt du transport ferroviaire, sans compter les fermetures de commerces, les pertes d'emplois et la disparition de logements dans le centre-ville. Tout cela a entraîné beaucoup d'instabilité et de perturbations. Nous avons vécu l'étalement des axes commerciaux, qui s'est soldé par d'importantes fuites commerciales, de même que l'exode de plusieurs citoyens qui ont dû quitter la région pour prendre soin de leur santé. Ce fut beaucoup de pertes à court terme pour une petite communauté comme Lac-Mégantic, avec une population de quelque 5800 habitants, faut-il le rappeler.

Sur le plan humain, il semble évident que le retrait du train du centre-ville, dont la présence reste encore très traumatisante pour plusieurs, aura des effets instantanés sur le bien-être de nombreux citoyens. Pour preuve, le vendredi 28 juin dernier, la Direction de la Santé publique de l'Estrie a procédé à l'annonce des résultats de son enquête populationnelle de 2018, qui compare l'évolution de la santé globale des Méganticois depuis la tragédie. On y voit que l'ensemble des efforts déployés, autant sur le plan politique, économique que social, sont en train de porter fruit. Qui plus est, ***l'annonce de la voie de contournement en mai 2018 a eu un impact positif majeur. 33 % des participants à l'enquête mentionnent que cette annonce a contribué à améliorer significativement leur bien-être personnel. Il faut se rappeler qu'en 2015, un adulte sur cinq ne se sentait pas en sécurité à Lac-Mégantic.*** Cette proportion a chuté de manière importante depuis l'annonce de 2018, soit à 3,8 %, un taux maintenant similaire à celui de la population estrienne (Annexe 1, figure 10). Est-ce que le fait de se sentir davantage en sécurité aujourd'hui veut nécessairement dire que la voie de contournement n'est plus nécessaire? Absolument pas.

Il faut surtout comprendre que nos efforts collectifs portent fruit en regard de ce progrès marqué. Car bien que certaines données s'améliorent sur le plan du sentiment de sécurité, d'autres données révèlent des faits inquiétants.

Par exemple, le sondage montre que **71,9 % des adultes résidant à Lac-Mégantic ainsi que 34,7 % des adultes résidant ailleurs au Granit rapportent encore subir des manifestations de stress post-traumatiques, de modérés à sévères** (Annexe 1, figure 8). Pour nous, cela confirme l'importance d'agir quant à la voie de contournement, mais également de demeurer vigilants et actifs pour rassurer et sécuriser la population.

Dans ce contexte, la Ville de Lac-Mégantic maintient que **la voie ferrée doit être déplacée à l'extérieur du centre-ville afin que la priorité aux facteurs de santé et de rétablissement souscrive pleinement au premier principe de la Loi sur le développement durable**. Ce principe veut que les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie soient au centre des préoccupations relatives au développement durable.

APPUIS POLITIQUES ET PRESSION CITOYENNE

Le 13 juillet 2013, la Mairesse Colette Roy-Laroche et les membres de son conseil municipal ont rapidement adopté une résolution considérant que la position actuelle de la voie ferrée met en danger la vie et la sécurité des citoyens de la Ville de Lac-Mégantic. Elle demande aux différents paliers de gouvernement d'imposer à la MMA le déplacement de sa voie ferrée dans le quartier industriel à proximité de la voie de contournement (routière). (Annexe 2 – résolution 13-402)

Appuis politiques

La Ville de Lac-Mégantic sera rapidement appuyée dans ses démarches par de nombreux partenaires, citoyens et autres organisations, convaincus que la voie de contournement est une nécessité. C'est en soi un élément important puisque, ***bien qu'impulsé par des considérations de sécurité et de santé publique, il va de soi qu'une mobilisation de la sorte joue un rôle moteur dans l'avancement du projet, rappelant sans cesse sa pertinence et sa nécessité.***

Encore aujourd'hui, malgré les années qui passent, ces appuis demeurent soutenus et les organisations qui en témoignent ne taisent pas leur position ferme et solidaire. En voici quelques exemples.

- Extrait de la résolution de la MRC du Granit 19 février 2014
 « *Considérant qu'il est exclu que la Ville de Lac-Mégantic ait à revivre une tragédie comme celle du 6 juillet dernier;
 Considérant qu'il est de la volonté du conseil de la Ville de Lac-Mégantic que la voie ferrée soit démenagée à proximité de la Route 161, soit la voie de contournement et que des démarches ont été entreprises en ce sens;
 Que le conseil des maires de la MRC du Granit appuie la Ville dans ses demandes au gouvernement du Canada, au gouvernement du Québec et au secrétaire général et greffier du Conseil exécutif, M. Jean St-Gelais, de financer les travaux pour la réalisation d'une voie de contournement ainsi que des voies d'accès au parc industriel de Lac-Mégantic, et ce, au nord du territoire de la Ville de Lac-Mégantic* » (Annexe 3 – résolution 2014-59)

- Extrait Fédération canadienne des municipalités (FCM) – 2 juillet 2019
« En raison des conséquences extrêmes locales causées par le déraillement de 2013, la FCM applaudit les mesures du gouvernement fédéral et provincial et des municipalités pour accroître la sécurité du transport ferroviaire dans la municipalité. Dans son évaluation des répercussions environnementales du projet, nous avons confiance que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) prendra en considération la nécessité d'accroître la sécurité ferroviaire.... » (Annexe 4 – Lettre FCM)

- Extrait Table des MRC de l'Estrie (TME) – 20 juin 2019
« CONSIDÉRANT QUE la Ville de Lac-Mégantic et ses citoyens ont demandé à ce que soit construite une voie de contournement ferroviaire pour éviter que les convois passent au centre-ville de Lac-Mégantic;

CONSIDÉRANT QUE la nécessité d'une voie de contournement ferroviaire pour Lac-Mégantic et sa région;

D'appuyer la demande de la Ville de Lac-Mégantic à ce que soit construite une voie de contournement ferroviaire; » (Annexe 5 – Résolution TME))

- Extrait Société d'aide au développement des communautés (SADC) – 5 juillet 2019
Nous croyons que ce projet est primordial afin de répondre aux besoins de la communauté sur le plan social et économique suite à la tragédie du 6 juillet 2013. Nous considérons que la sécurité de la population sera augmentée puisque les risques associés à l'importante dénivellation de même qu'à la courbe du tracé actuel sont toujours présents au centre-ville de Lac-Mégantic, et ce, 6 ans après les événements. De plus, nous estimons que la relance économique du centre-ville est tributaire de la réalisation de cette voie de même que le rétablissement social de la population. (Annexe 6 – Lettre SADC

Pression citoyenne

Prioritairement, ce sont les citoyens qui ont témoigné en faveur de la voie de contournement. C'est d'ailleurs un des principaux moteurs qui a mené la Ville de Lac-Mégantic à maintenir une pression constante sur les deux paliers de gouvernement afin que le projet chemine le plus rapidement possible.

Principales manifestations d'une population en faveur d'une voie de contournement

17 juillet 2013	Pétition de 3665 signatures, dont 26 médecins pratiquants à Lac-Mégantic- POUR la voie de contournement ferroviaire
22 mars 2014	Manifestation silencieuse de 100 personnes qui exigent une voie de contournement ferroviaire...
27 avril 2014	Manifestation avec casseroles – 40 à 60 personnes appuient une voie de contournement ferroviaire
4 décembre 2014	Création du comité de vigilance ferroviaire impliquant des citoyens
27 février 2015	Création de Sécurail(un comité composé de deux citoyens qui travaillent à surveiller les opérations ferroviaires)
4 juillet 2015	Manifestation contre le retour du pétrole à LM
Juillet 2015	Claude Grenier, photographe, publie une photo-choc «47 raisons d'exiger la voie de contournement ferroviaire à Lac-Mégantic»
Juillet 2015	Le groupe de citoyens, la Coalition des citoyens engagés pour la sécurité ferroviaire commande une inspection indépendante du rail par Jacques Vandersleyen
1 ^{er} septembre 2015	La Coalition des citoyens et d'organismes engagés pour sécurité ferroviaire voit le jour et lance une pétition demandant que la Ville intervienne rapidement afin de demander une ordonnance d'injonction interlocutoire exigeant l'arrêt immédiat du transport de produits dangereux sur la voie ferrée traversant Lac-Mégantic, tant que la Central Maine and Quebec (CMQ) Railway ne l'aura pas complètement réparée et qu'elle soit enfin sécuritaire
10 octobre 2015	Grande Marche de 1000 personnes contre le transport du pétrole et des matières dangereuses et pour une voie de contournement
26 avril 2016	Visite à Lac-Mégantic du ministre Garneau devant 200 personnes inquiètes. La Coalition demande que la voie de contournement se réalise le plus rapidement possible
10 mai 2016	La Coalition rejette le statu quo et favorise la voie proposée lors des portes ouvertes. Il est satisfait du tracé proposé, mais conteste encore le temps de construction trop long
6 juillet 2016	La Coalition des citoyens organise une conférence de presse à NANTES et demande à nouveau la construction d'une voie de contournement ferroviaire
10 juillet 2016	Rassemblement citoyens pour demander une voie de contournement ferroviaire et construction rapide. Plusieurs centaines de personnes et plusieurs groupes présents. Ils craignent le statu quo amélioré



Autorisation de publication reçue de M. Claude Grenier, photographe.

OCTROI DE CONTRATS ET RÉALISATIONS DES ÉTUDES REQUISES

Historique et modèle de gouvernance : Les gouvernements aux premières loges

La Ville de Lac-Mégantic a été nommée l'initiateur du projet, une décision prise au départ pour des raisons de facilités techniques et administratives. Convenons toutefois qu'il s'agit d'un projet tripartite géré comme tel par la Ville et les différents ministères au provincial et au fédéral, ce qui assure des balises de qualité au projet. En effet, considérant les expertises particulières requises dont la Ville ne dispose pas, ses fonctionnaires et ceux des deux paliers de gouvernement ont toujours agi de pair pour l'avancement du projet.

Concrètement, la Ville trouve important de signifier que l'appel d'offres pour l'étude de faisabilité, les détails et les étapes de l'étude a été rédigé par les experts du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification (MTMDET) à partir du « Guide de préparation des projets routiers ». L'appel d'offres pour le chargé de projet responsable d'assurer la gestion et la coordination des activités relatives à la supervision de la réalisation de l'étude de faisabilité fut basé sur le modèle de devis de la Ville de Lac-Mégantic. Par ailleurs, bien que les deux mandats sont octroyés par la Ville de Lac-Mégantic, ils sont financés par les deux paliers gouvernementaux.

Par conséquent, bien que portant le titre d'initiateur, en aucun cas la Ville de Lac-Mégantic n'a été seule pour prendre quelque décision que ce soit. Dès 2013, au moment de prendre chaque décision, qu'elle soit technique, financière ou stratégique, les partenaires suivants se trouvaient autour de la table en comité stratégique :

- Les intervenants des organisations suivantes :
 - Ville de Lac-Mégantic (2013+)
 - Stantec(2015+)
 - AECOM (2015+)
 - CMQR (Central Maine & Quebec Railway)(2015+)
- Les partenaires financiers :
 - Ministère des Affaires municipales (MAM)(2013+)
 - Développement économique Canada(DEC) (2013+)

- Membres des comités de rétablissement et de suivi :
 - BEC (Bureau d'expertise en coordination) (2013+)
 - MAMOT (ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire) (2013+)
 - DEC (Développement économique Canada (2013+)
 - MTMDET (ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification) (2013+)

Notons que les deux paliers de gouvernement ont toujours souhaité procéder par étapes et valider au départ la faisabilité d'une voie de contournement et en chiffrer ses coûts avant d'en faire l'annonce officielle.

Ainsi, après avoir obtenu l'aval des gouvernements à l'automne 2014, les appels d'offres publics pour services professionnels ont été publiés et les étapes subséquentes se sont poursuivies :

- octroi du mandat de l'étude de faisabilité à la firme AECOM : 27 mars 2015 (résolution 15-207)
- Octroi du mandat de chargé de projet à la firme Stantec : 19 mai 2015 (résolution 15-342)
- Réunion de démarrage avec Stantec : le 15 juin 2015
- Réunion de démarrage avec AECOM : le 25 juin 2015 (début de l'étude officielle)

Le mandat est clair et la Ville de Lac-Mégantic établit que le tracé doit répondre à trois objectifs principaux :

- 1) sécuriser définitivement le transport de matières dangereuses
- 2) maximiser la sécurité et améliorer le bien-être de la population
- 3) assurer une opération efficace du chemin de fer afin d'appuyer le développement économique et la création d'emplois

Rigueur des études

La Ville et ses partenaires gouvernementaux devaient s'assurer que chacune des études requises allait être complétée avec rigueur. À cet effet, nous croyons essentiel de rappeler que ***le soumissionnaire devait évaluer le projet en tenant compte des meilleures pratiques de gestion de projets à l'instar de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques en vigueur au gouvernement du Québec.***

Le plan de travail de la firme AECOM a été préparé en ce sens. Le mandat de la firme Stantec était par ailleurs de vérifier et de superviser le déroulement afin de s'assurer d'un suivi rigoureux des meilleures pratiques de gestion de projets. De plus, toutes les étapes et tous les livrables du projet ont été soumis pour approbation à un « Comité stratégique » composé de représentants des gouvernements provincial et fédéral ainsi qu'un représentant de la Ville de Lac-Mégantic.

Également, la firme AECOM est soumise aux règles techniques suivantes : le Guide de préparation des projets routiers du MTMDET, la Directive du MDDELCC pour l'Évaluation environnementale ainsi que le Guide du MTMDET pour les analyses avantages-coûts.

Ultimement, les différents scénarios soumis devaient prendre en considération les facteurs multi sectoriels suivants :

1. Santé et sécurité
2. Acceptabilité sociale
3. Échéance de réalisation
4. Coût total
5. Acceptabilité technique
6. Environnement
7. Développement économique

Suivant les principes directeurs établis par les gouvernements eux-mêmes et ayant été surveillé par une deuxième firme d'experts, il va de soi pour la Ville de Lac-Mégantic que le projet répond à des critères de qualité stricts et rigoureux.

CONSULTATIONS PUBLIQUES ET CONCERTATION RÉGIONALE

La première partie du mandat (phase 1A) donnée à AECOM devait s'échelonner sur neuf mois d'analyse soutenue, après quoi la firme allait devoir rendre publics les résultats de l'étude d'opportunités (composée de l'étude des besoins et l'étude des solutions du guide MTMDET).

L'étude des besoins avait pour objectif de tracer le portrait de la problématique de la situation actuelle du transport ferroviaire, de déterminer la nécessité d'intervenir et, le cas échéant, d'énoncer des solutions envisagées.

L'étude des solutions, elles avaient a pour objectif de choisir la solution optimale sur les plans technique, économique et environnemental (biophysique, humain et paysage).

Dès le départ, il était prévu que des rencontres seraient organisées par la Ville, Stantec et AECOM pour présenter aux différents intervenants du milieu et à la population le fruit du travail de cette étape, Phase 1A, Étude d'opportunités. Il s'agissait d'une étape cruciale qui a été concrétisée au printemps 2016.

Consultations publiques

À cette étape du projet, les consultations consistaient à : informer les différents intervenants et la population, récolter leurs commentaires et ajuster le projet au besoin. Les groupes suivants ont été rencontrés de la mi-mars à la mi-mai 2016 :

- CMQR : le 10 mars
- Les Conseils municipaux (Lac-Mégantic le 23 mars, Nantes le 29 mars et Frontenac le 30 mars)
- Comité stratégique : le 5 avril
- Transport Canada : le 6 avril
- Service d'urgence (pompiers et ambulanciers) : le 14 avril
- Député fédéral Luc Berthold et Député provincial Ghislain Bolduc : 28 avril
- Employés VLM (incluant pompiers volontaires) : 10 mai
- Comités citoyens pour sécurité ferroviaire : 10 mai
- Public (toutes les populations VLM, Nantes et Frontenac): 2 séances différentes, les 10 mai de 19 h à 22h et 11 mai de 13h à 16h.

agosto 16 | set./septiembre 17 a 19 | octubre 25
noviembre 4 | noviembre/agosto 20 a 24 | marzo 27

*the most
powerful
source*

401

CONSUMER LAW ASSISTANCE
800-368-6872
www.faircredit401.com

A group of runners, mostly wearing orange shirts, are participating in a race on a paved road. They are running towards the camera, and some are looking back over their shoulders. The background shows a residential street with houses and trees.

Des conseils d'experts, pour des placements adaptés à votre situation personnelle

DIRECCIÓN GENERAL	CAROL MONTAUDO Licenciada en Psicología
COORDINADOR DE SERVICIOS	Nancy Nancy Cordero de R.
COORDINADOR DE ASISTENCIA SOCIAL Y PSICOPEDAGÓGICA	Fredy Fredy Acosta de M.

Scén

Scénario de contournement estimé à 115 M\$

contille propagation visible dans grande part arctique, 200, notamment dans le sud-est du Groenland. La présence de neuf passages à niveau, l'importance de la piste, le transport des machines d'engins sur un remorqueur et la présence de plus d'une fois au passage de la route au pontage de la ligne de la route. Les observations de la route de la

Les citoyens ont pu prendre connaissance mardi et mercredi des résultats de la première étape du tirage de la facilité auprès de banques d'information (voir page 100).

[illegible]

Longueur du tracé dans chaque municipalité :
Nantes 2,2 KM Lac-Mégantic 7,1 KM Frontenac 2,6 KM

— Camion 1 --- Limite de l'étude des acoustiques — Tronçon 100-200 m — Tronçon 20-100 m

Le corridor de développement privilégié mesure près de 17 kilomètres.

[illegible]

Un long processus qui mène au début des travaux, mais nécessaire, indique Mario Milane (Cni, de la Basse Saône), membre du jury de la Ville pour l'accompagnement dans le domaine des arts. « Ce sont des gros projets qui, normalement, se font par les administrations. On n'a jamais vu une Ville qui gère elle-même le patrimoine. Même si on change d'avis tous les jours en 2012 ».

autres ont projeté. La Ville, c'est le droit, mais ce sont les deux galères du gouvernement qui paient et ce sont eux qui vont doubler le nombre d'habitants.

Trop long, ce processus ? « C'est le cauchemar d'Aligarhi, nous le savons par l'expérience. C'est une catastrophe, chaque jour un cadavre. Nous, nous voulons à tout prix éviter ça. Ça va être un peu dur, mais, si, ça fait trois ans

Elle rappelle que lors de la construction du bâtiment de la ville de 1200 habitants, les habitants avaient des moments merveilleux. « C'est pour ça qu'on se souvient avec une grande fierté. 4 degrés, tout, aucun vent se faisait plus vite, moins, toujours ! Tout, on se souvient de toutes les questions, c'est pour ça qu'on se souvient de faire comme il faut ».

[illegible]

qu'on m'a dit c'est que ça veut pas dire plus, ça veut dire que ça veut pas dire.

— Jean-Claude Chastan, le poète, lui veut plus, réagissant à son oncle qui veut plus, au temps de 15, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 84



Le maître de l'écrit, Jean-Claude Mézières

«Grosjean, observe la partie de tissu de



La station vers le contournement



**Résultats du sondage de la consultation publique de mai,
publiés dans le journal municipal du mois d'août 2016**

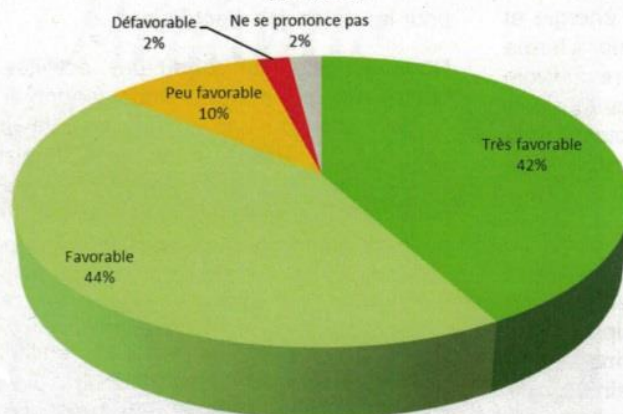
4

AOÛT 2016 - VOLUME 13 - NUMÉRO 4

**Nou
velles**

Voie de contournement ferroviaire

Quel est votre opinion sur le corridor privilégié pour la voie de contournement (corridor 1)?



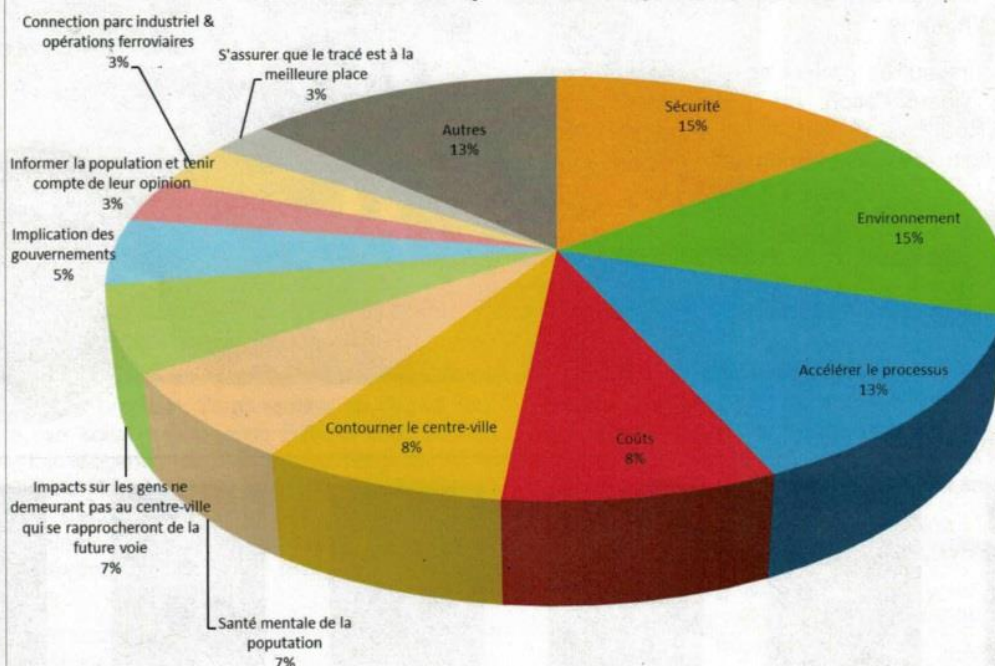
Les 10 et 11 mai derniers, plus de 150 citoyens ont répondu à l'invitation de la firme AECOM d'assister à la présentation publique de la première étape de l'étude de faisabilité pour une voie de contournement ferroviaire.

Lors de ces rencontres d'information, les citoyens ont été invités à répondre à un sondage. Voici les résultats recueillis.

Pour plus de détails, vous pouvez consulter la présentation sur le site Internet de la Ville : <http://www.ville.lac-megantic.qc.ca/le-citoyen/etude-de-faisabilite/>.

Résumé préliminaire (données brutes) des commentaires recueillis aux portes ouvertes des 10 et 11 mai 2016.

Quels sont les 3 principaux éléments que vous trouvez importants à considérer dans la prochaine étape de cette étude?



Se basant sur les résultats de la consultation publique des 10 et 11 mai 2016 et convaincue que le corridor 1 fait consensus vu la clarté des résultats, la Ville de Lac-Mégantic et ses partenaires des différents paliers gouvernementaux autorisent AECOM à poursuivre pour la seconde partie du mandat sur le corridor 1 (phase 1B) l'avant-projet préliminaire (APP). L'étude d'impact environnemental(EIE) sur ce corridor privilégié débute donc le 13 juin 2016.

C'est également à partir de ce moment, une fois que le corridor privilégié était pour la première fois plus définie, que la Ville de Lac-Mégantic a commencé à informer ou émettre des avis à tous citoyens qui envisageaient faire l'acquisition de terrains, des demandes de lotissement ou des demandes de permis de construction dans ce corridor privilégié. L'objectif était de tenter de minimiser le plus possible les impacts que pourrait causer le tracé final.

Concertation régionale

Très peu de temps après la tragédie, le 19 février 2014 (Annexe 3 - résolution 2014-59), la MRC du Granit dont font aussi partie les municipalités de Nantes et Frontenac, a rapidement appuyé le projet de voie de contournement, et ce, à l'unanimité. La Ville de Lac-Mégantic a donc été de l'avant avec l'analyse des options de contournement, et ce, avec l'appui des vingt maires.

Comme mentionnés plus haut, les deux maires de l'époque ont également été rencontrés à la fin de l'étude d'opportunités, au même titre que les élus de Lac-Mégantic. À cette étape du projet, les positions des maires confirmaient leur aval au projet de contournement, mais donnaient leur avis sur les opportunités de tracé. À Frontenac, on commençait à parler du trait carré des terres; à Nantes, la protection du lac Original était alors une priorité alors que l'enclavement que pourrait causer un long convoi sur les rangs a été soulevé comme une préoccupation.

La position des municipalités quant à l'appui au projet de contournement sera d'ailleurs confirmée plus tard lors des consultations dans le cadre du BAPE 1. (voir BAPE, rapport 338, p. 36, réf. DM13, p. 3 et réf. DM18.p. 5), mais nous convenons que la concertation entre les administrations précédentes était fragile et que le consensus demeurerait à faire quant au tracé plus précis.

C'est d'ailleurs ce qui nous a motivé les trois municipalités à améliorer de façon considérable cette concertation suite aux recommandations inscrites dans le rapport de la Commission datée du 24 juillet 2017 et suite aux élections municipales de novembre de la même année.

Consensus : Un défi annoncé, mais...

En effet, nous aurions pu prévoir le défi de concertation entre les trois municipalités concernées dès le début du projet. Comment Lac-Mégantic peut-elle avoir la charge de la gestion du projet de voie de contournement comme initiateur, tout en s'assurant que Frontenac et Nantes se sentent impliquées à part entière? Cette position nous plaçait automatiquement dans une situation très délicate puisque sur le plan de la perception, la Ville dispose d'une position privilégiée.

Or, bien que la Ville de Lac-Mégantic ait eu un accès aux étapes d'avancement via ses fonctionnaires, sur le plan décisionnel, les élus des trois municipalités ont toujours eu les mêmes informations, et ce, à chacune des étapes du projet. Et qu'en est-il des maires de Nantes et de Frontenac? Automatiquement, ils sont pris entre l'arbre et l'écorce, déchirés entre soutenir le développement régional via un projet vital pour la ville-centre, et protéger les intérêts particuliers de certains leurs citoyens qui s'attendent au soutien de leur représentant. Cette position demeure très inconfortable pour tous et demande un courage particulier de la part des élus locaux des 3 municipalités.

Le défi demeure de taille, encore aujourd'hui, mais heureusement, à la suite de l'élection municipale de 2017, les trois maires se sont entendus sur un objectif clair : travailler ensemble pour chacune des étapes subséquentes.

Lors de sa campagne électorale, la Mairesse, alors candidate, avait d'ailleurs été claire sur sa position quant au projet de voie de contournement, mais aussi sur la nécessité de travailler ensemble l'avancement de ce projet majeur.

ÉLECTIONS MUNICIPALES

UN MANDAT CLAIR : LA VOIE DE CONTOURNEMENT ET RIEN D'AUTRE!

En effet, l'élection municipale de novembre 2017 est un point crucial dans l'historique du dossier. En effet, bien que beaucoup d'autres enjeux aient été à l'ordre du jour, **la voie de contournement a été un sujet clé de la campagne électorale, cette opportunité démocratique où les citoyens ont pu se prononcer sur le candidat qui allait le mieux les représenter en fonction de leurs aspirations pour le futur de leur ville.**

Ici, nous considérons essentiel de mentionner à la Commission la position claire et régulièrement exprimée de la candidate à la mairie, car c'est à partir de cette position, entre autres sur cet enjeu majeur, que le 2/3 des électeurs lui ont accordé leur vote :

Extrait d'un texte de Julie Morin, candidate à la Mairie, 18 août 2017

«Ma vision est que nous devons nous battre jusqu'au bout pour obtenir cette voie de contournement. Il en va de la santé et de la sécurité des citoyens de Lac-Mégantic, de sa vitalité économique et par le fait même du potentiel de développement de la MRC du Granit.»

«...les risques de déraillement ne peuvent être exclus considérant le dénivelé important du terrain et la courbe de huit degrés dans le centre-ville. La densité de population vivant à proximité de la voie actuelle et la dangerosité des matières qui sont transportées devraient suffire à nous convaincre que le statu quo est inacceptable.»

«...si vous me demandez mon avis sur le dossier ferroviaire, le voici: la voie de contournement et rien d'autre! Quant au tracé précis, et aux autres enjeux qui en découlent, nous devons continuer de travailler de concert avec les municipalités de Frontenac et Nantes afin que les impacts soient les plus limités possible... Actuellement, les Maires de Frontenac de Nantes font bien leur travail. Ils défendent les intérêts de leur communauté respective, et ils le font très bien, croyez-moi. Cela dit, la responsabilité des maires est également de veiller au développement social et économique régional. Nous devons donc, collectivement, trouver le compromis entre protéger les intérêts des municipalités respectives, tout en assurant la santé et la vitalité de Lac-Mégantic, qui aura inévitablement un impact positif sur l'ensemble du territoire. »

«Le rapport du BAPE le dit également : l'option la plus sécuritaire est la voie de contournement. Il ne m'en faut pas plus! Nous n'aurons pas deux chances de faire en sorte que plus jamais les générations futures ne subissent une tragédie comme celle que nous avons vécue.»

La voie de contournement et rien d'autre!

En tant que candidate à la Mairie lors des prochaines élections municipales qui auront lieu à l'automne prochain, je souhaite réagir au billet de Rémi Tremblay ayant pour titre : «Un enjeu électoral?».

Il est délicat pour moi d'écrire ainsi sur le sujet de la voie de contournement, mais j'avoue ressentir le besoin d'exprimer haut et fort ma vision de ce dossier épineux mais combien prioritaire.

Ma vision est que nous devons nous battre jusqu'au bout pour obtenir cette voie de contournement. Il en va de la santé et de la sécurité des citoyens de Lac-Mégantic, de sa vitalité économique et par le fait même du potentiel de développement de la MRC du Granit. Nous faisons déjà face à des défis importants de main-d'œuvre, dus entre autres au vieillissement de la population et à l'exode des jeunes. Qui plus est, les risques de déraillement ne peuvent être exclus considérant le dénivelé important du terrain et la courbe de huit degrés dans le centre-ville. La densité de population vivant à proximité de la voie actuelle et la dangerosité des matières qui sont transportées devraient suffire à nous convaincre que le statu quo est inacceptable. Nous devons nous rallier et mettre davantage de pression, collectivement, pour atteindre notre objectif.

Est-ce que la voie de contournement ferroviaire sera un enjeu électoral? Ma réponse est la suivante: j'espère que NON, et je vous le dis. Mon souhait est que tous les candidats qui aspireront à la Mairie se rallieront et ne parleront que

d'une seule voix: la voie de contournement et rien d'autre! Pas question de se diviser. Comment voulez-vous que les gouvernements supérieurs croient au projet si nous même donnons l'impression de le remettre en question? Je suis même prête à faire une conférence de presse commune aux côtés des autres candidats afin d'exprimer la seule option possible. Cette campagne électorale est peut-être notre chance ultime de se faire entendre auprès de Québec et Ottawa: la voie de contournement et rien d'autre. Peu importe qui sera élu, la ligne de pensée doit être la même, pour le bien de la population locale et régionale.

Dans cette campagne, je souhaite que la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire fasse ce qu'ils ont toujours fait avec brio, maintenir cet enjeu au cœur de la réflexion collective. Le groupe piloté par Robert Bellefleur devra, selon moi, pousser chacun des candidats à maintenir le cap. Dans ce dossier, l'idée ici n'est pas de choisir son camp politique mais de choisir le camp de la voie de contournement. J'ai personnellement demandé une rencontre avec monsieur Bellefleur pour discuter avec lui de cette vision. Son rôle est essentiel, et nous devons collaborer. Nous devons faire en sorte que le pouvoir politique et le pouvoir citoyen parlent d'une même voix; c'est le seul moyen que nous aurons de réussir.

Alors, si vous me demandez mon avis sur le dossier ferroviaire, le voici: la voie de contournement et rien d'autre! Quant au tracé précis, et aux autres enjeux qui en découlent, nous devons continuer de travailler

de concert avec les municipalités de Frontenac et Nantes afin que les impacts soient les plus limités possible. Autrement, nous ne pourrions y arriver. Actuellement les Maires de Frontenac de Nantes, messieurs Cloutier et Breton, font bien leur travail. Ils défendent les intérêts de leur communauté respective, et ils le font très bien, croyez-moi. Cela dit, la responsabilité des maires est également de veiller au développement social et économique régional. Nous devons donc, collectivement, trouver un compromis entre protéger les intérêts des municipalités respectives, tout en assurant la santé et la vitalité de Lac-Mégantic, qui a inévitablement un impact positif sur l'ensemble du territoire.

Une fois que nous obtiendrons une réponse claire et ferme, nous aurons une voie de contournement, nous préciserons les termes, les enjeux, etc. Le rapport du B.C. le dit: l'option la plus sécuritaire est la voie de contournement. Il ne faut pas plus! Nous n'aurons plus jamais les générations futures qui subissent une tragédie comme celle que nous avons vécue.

La réalisation de cette voie de contournement passe nécessairement par notre capacité à envoyer un message clair, sans compromis, aux paliers de gouvernements. La réalisation se fera aussi à condition que nous soyons organisés, unifiés et solidaires. Surtout, nous n'aurons jamais que c'est à nous de mettre la pression, personne d'autre ne le fera à notre place.

Julie Morin

Un mandat clair



La nouvelle **mairesse Julie Morin**, accompagnée des nouveaux conseillers, Manon Bernard (Montignac), François Jacques (Agnès), Steven Hallé (Vieux-Nord), Jacques Dostie (Centre-Ville), René Côté (Québec-Central) et Denis Roy (Fatima).

Victoire sans équivoque pour Julie Morin **Rémi Tremblay** (9/11/2017)

Au terme d'une très longue soirée électorale où les informations sur les résultats étaient livrées au compte-goutte dans la grande salle de l'hôtel de ville, **Julie Morin** a été officiellement déclarée élue **mairesse** de Lac-Mégantic, avec une majorité de 1088 voix sur son principal adversaire, Ronald Martel. La conseillère sous l'administration du maire Cloutier est la deuxième femme à occuper ce poste dans l'histoire de Lac-Mégantic et la seule élue avec de l'expérience sur le nouveau conseil.

Les électeurs lui ont accordé 1829 votes, alors que Ronald Martel en a récolté 741. Le chef du parti Vision Citoyen Mégantic, Jean St-Pierre, a reçu 70 votes, soit moins de 3% des suffrages exprimés. «J'ai le sentiment que nous tournons aujourd'hui une page importante de l'histoire de Lac-Mégantic. Ce soir, la population a choisi d'adopter une vision positive, audacieuse et de s'ouvrir à la nouveauté. Vous avez voté pour la jeunesse, une jeunesse résolue à créer des ponts entre les générations. J'ai l'impression que nous amorçons une fois pour toute le chemin vers la relance de notre ville... a été la **mairesse** élue, peu après minuit.

Article de Rémi Tremblay, publié dans l'Écho de Frontenac le 9 novembre 2017
 (autorisation de publication reçue)

Au lendemain du 7 novembre 2017, le mandat était donc clair. En votant pour chacun d'entre nous, non seulement la population choisissait ses représentants pour l'ensemble des dossiers, mais également pour que la Mairesse mène à bien le dossier de la voie de contournement comme elle en avait pris l'engagement.

Deux priorités ont été mises de l'avant par la nouvelle administration de Lac-Mégantic : mettre de la pression sur les gouvernements pour accélérer l'avancement; et mobiliser les municipalités voisines. Ce qui fut rapidement fait.

La Mairesse a rencontré le ministre des Transports du Canada, M. Marc Garneau en personne, le 20 novembre, soit 13 jours après son élection à la Mairie. L'objectif était d'aller chercher son appui à la construction de la voie de contournement, et pas seulement qu'aux études. La demande : que l'annonce soit faite avant les commémorations du 5^e anniversaire de la tragédie.



Photo Ville de Lac-Mégantic Julie Morin, Mairesse, rencontre le ministre Garneau à Ottawa le 20 novembre 2017

Aussi, pour mobiliser les municipalités voisines, nous leur avons rapidement proposé de joindre le comité stratégique de façon à réduire leur perception que Lac-Mégantic possède davantage d'information. De nombreuses rencontres s'en sont suivies, autant en comité stratégique qu'entre municipalités également, avec la MRC du Granit, pour développer des stratégies locales. Déjà, le 20 décembre 2017, soit moins de deux mois après leur élection respective, les trois Maires envoyaient une première lettre conjointe signifiant leur position conjointe. Voici une liste des principales rencontres ou actions tenues conjointement entre le moment de l'élection des administrations actuelles et la date de l'annonce officielle tenue le 11 mai par les deux paliers de gouvernements. (Annexe 7 – Lettre ministre Coiteux)

Date de la rencontre	Moyen	Personnes/groupe présents
20 décembre 2017	Correspondance	Lettre envoyée par la VLM, Frontenac, Nantes et la MRC au ministre Coiteux
31 janvier 2018	Rencontre	Les maires de Nantes, Frontenac, MRC du Granit et Lac-Mégantic et directeurs généraux de ces municipalités
7 février 2018	Rencontre	Les maires et directeurs généraux de Frontenac, Nantes, Lac-Mégantic et MRC du Granit. Conrad Lebrun, ingénieur en chef VLM et Jean Hardy (Stantec) chargé de projet pour la voie de contournement ferroviaire.
5 avril 2018	Rencontre	Rencontre entre les maires/conseiller/dg des municipalités de Nantes, de la MRC du Granit, de Frontenac et de Lac-Mégantic en présence de Jean Hardy et Conrad Lebrun
12 avril 2018	Rencontre	Rencontre entre les maires de Frontenac, Nantes, la MRC du Granit et Lac-Mégantic
12 avril 2018	Rencontre	Comité stratégique en présence des maires des trois municipalités et de la MRC
26 avril 2018	Correspondance	Lettre envoyée par la VLM, Frontenac, Nantes et la MRC au premier ministre du Canada, Monsieur Justin Trudeau

Depuis l'élection des nouvelles administrations, toutes les communications, correspondances et positions publiques sont prises de concert, bien que chacun des Maires peut disposer d'arguments différents en fonction de la réalité de son territoire et des citoyens qu'il représente.

ANNONCE DES DEUX PALIERS DE GOUVERNEMENT (11 MAI 2018)

Après de multiples représentations pour obtenir une réponse favorable, la réponse arriva enfin le 26 avril 2018. Le gouvernement allait bientôt annoncer le projet!

Toutefois, il restait une question à éclaircir : les municipalités et la MRC avaient fait des demandes de variantes. Quel tracé allait être choisi par les gouvernements? Nous avons appris la nouvelle abruptement dans la Presse+ le 8 mai, quelques jours avant l'annonce officielle qui se tenait le vendredi 11 mai 2018. Ce serait la variante 2 (du corridor 1) telle qu'analysée dans l'étude d'AECOM, le tracé à 133M\$.

À la suite des premières audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur l'acceptabilité sociale et aux recommandations émises dans le rapport déposé au ministre de l'Environnement le 24 juillet 2017, la réponse du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada fut d'annoncer la construction du projet de voie de contournement ferroviaire du centre-ville de Lac-Mégantic, d'accepter de financer à 100% et de suivre de près les études et étapes subséquentes, phase 2, à savoir les études géotechniques et l'avant-projet définitif.



Photo Ville de Lac-Mégantic

Les maires tentent l'ultime effort

Suite à l'annonce des premiers ministres, considérant les résultats d'analyse des variantes (2B et 2C), et continuant de chercher le consensus, les maires tentent un ultime effort. Lors de l'annonce, le premier ministre avait en effet laissé la porte ouverte à considérer de légers ajustements sur le tracé retenu. En juin 2018, les municipalités demandent donc des modifications au tracé retenu en soumettant des accommodements qui pourraient augmenter l'acceptabilité sociale. Le conseil des maires a adopté une résolution afin de soutenir les maires des municipalités pour cette demande (Annexe 8 - résolution 2018-123)

Les demandes :

- 2Bi- Frontenac- suivre le trécaré des terres partiellement
- 2Ci- Nantes- Nord de la 161 en surface

Par contre, ces sous-variantes (en regard des premières demandes 2B et 2C) sont analysées et ne seront pas retenues par les gouvernements pour des raisons de faisabilité et coûts (2Bi) et de sécurité (2Ci) (Annexe 9 – réponse du gouvernement fédéral).

Devant ce constat, les Maires se sont mobilisés derrière l'idée que nous allions nous assurer que nos citoyens impactés soient compensés de façon juste et équitable. Considérant qu'ils sont eux aussi des victimes collatérales de cette tragédie du 6 juillet.

Également, les trois municipalités décident de raffermir leur position quant à la centralisation des activités de triage dans le parc industriel de Lac-Mégantic.

ACTIVITÉS DE TRIAGE DANS LE PARC INDUSTRIEL DE LAC-MÉGANTIC

Dès 2015, la Ville de Lac-Mégantic voyait l'intérêt de centraliser les activités de triage dans le parc industriel. Dans sa résolution 15-612 (Annexe 10), le conseil appuie le point tout en exprimant le souhait de connaître le tracé de la voie de contournement ferroviaire avant d'aller de l'avant.

À ce moment, par ailleurs, le gouvernement appliquait le principe de base de toutes les compensations gouvernementales après sinistres, soit de ne pas nous avantager par rapport à la situation préalable. Il n'y avait aucune ouverture pour ce volet du projet.

Le mandat initial donné à AECOM par les différents partenaires fut donc de déterminer les conditions de réalisation d'un projet de construction ferroviaire permettant le contournement du centre-ville de Lac-Mégantic ainsi que le raccordement au parc industriel.

Toutefois, le 11 mai 2018 lors de l'annonce officielle, lors d'une rencontre privée entre avec les familles endeuillées, le Premier ministre Trudeau et le ministre Garneau, ce dernier a demandé aux familles endeuillées si elles étaient satisfaites de l'annonce. Leur surprise a été grande lorsque plusieurs d'entre elles ont mentionné être soulagées en partie seulement, puisque tant que les trains resteraient stationnés au haut des pentes, leur sentiment de sécurité ne reviendrait pas.

De plus, à l'automne 2018, alors que des plans plus précis commencent à sortir en vue de rencontres citoyennes entre Transport Canada et les citoyens des trois municipalités, il s'avère qu'en plus du risque associé au triage en haut des pentes, un enjeu de sécurité de plus a été révélé par le maire de Frontenac qui a souhaité rapidement demander une modification de la situation. Une double voie à Frontenac pour refaire la desserte Vachon pourrait enclaver des terres et amener des risques importants pour les citoyens et travailleurs. Transport Canada démontre alors une ouverture à recevoir une demande de modification.

Il n'en fallait pas plus pour que les Municipalités et les acteurs du milieu saisissent l'opportunité. Ce volet est rapidement devenu prioritaire.

Rapport de la SDEG

Le 31 janvier 2019, une importante mobilisation se concrétise autour du projet de centralisation du triage dans le parc industriel. Les trois municipalités, la MRC du Granit et la Société de développement économique du Granit (SDEG), appuyées par les membres de la Coalition des citoyens engagés pour la sécurité ferroviaire, déposent auprès du ministre Garneau une étude confirmant la faisabilité technique de la demande de centralisation. Le projet fait l'unanimité auprès de tous les intervenants : «Ce rapport témoigne des avantages en matière de sécurité qu'aurait un tel projet, mais relate également des avantages sociaux, économiques, opérationnels et environnementaux que comporte ce volet du projet. Ceux-ci aideront assurément tous les acteurs requis pour permettre la réalisation de ce volet structurant que représente cette opportunité sur tous les aspects». (Annexe 11 – Lettre SDEG)

Extrait de lettre Société de Développement économique du Granit (SDEG)

«Suite à nos travaux de concertation avec les municipalités de Frontenac, de Nantes et de Lac-Mégantic, la MRC du Granit, ainsi que la Coalition des citoyens engagés pour la sécurité ferroviaire, la Société de développement économique du Granit (SDEG) est très heureuse de vous témoigner son appui favorable aux municipalités de Lac-Mégantic, de Nantes et de Frontenac, ainsi qu'à la MRC du Granit, dans le projet de centralisation de l'ensemble des opérations de triage dans le parc industriel de Lac-Mégantic.

En effet, nous vous déposons aujourd'hui une étude de faisabilité vous permettant de constater non seulement les nombreux avantages en matière de sécurité qu'aurait un tel projet, mais également des avantages sociaux, économiques, opérationnels et environnementaux que représenteraient cette démarche. La relocalisation des activités de triage demeure la seule option pour cesser tout risque de pouvant mener à une tragédie humaine, économique et environnementale telle que nous l'avons connue et donner aux granitois un réel sentiment de sécurité essentiel dans le processus de rétablissement des familles.» - 31 janvier 2019 (Annexe 11 – Lettre de relocalisation triage)

Extrait de lettre Coalition des citoyens engagés pour la sécurité ferroviaire

«C'est pourquoi, M. le Ministre, la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic vous demande de relocaliser rapidement l'ensemble des opérations de triage de la future Voie de contournement ferroviaire au point géographique le plus bas soit dans le Parc industriel de Lac-Mégantic, tel qu'il vous est proposé par nos élus locaux et régionaux.» - 2 février 2019 (Annexe 11 – Lettre intégrale)

Avantages multisectoriels

L'Étude RIVAL (envoyée au préalable à la Commission) : voir PRS.11 – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU GRANIT, Projet de relocalisation des cours de triage des municipalités de Lac-Mégantic, Nantes et Frontenac, janvier 2019, 20 pages, démontre de nombreux avantages, autant sur le plan de la sécurité, que social, environnement et opérationnel.

Puisque la préfaisabilité ressort positivement et que le consensus est clair, les prochaines étapes se passent rapidement : l'ensemble des activités de triage doit être centralisé dans le parc industriel et non en haut des pentes. La proposition sera rapidement déposée au ministre par l'ensemble des acteurs du milieu.

LE TRACÉ PRIVILÉGIÉ

La Ville et ses partenaires souhaitent fermement que le triage soit centralisé dans le parc industriel, d'autant plus que cela ne change pas le tracé privilégié qui, rappelons-le, a été soumis aux meilleures pratiques de gestion de projet à l'instar de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques en vigueur au gouvernement du Québec. De plus, AECOM était soumise aux règles techniques suivantes: Guide de préparation des projets routiers du MTMDDET, Directive du MDDELCC pour l'Évaluation environnementale ainsi que le Guide du MTMDDET pour les analyses avantages-coûts.

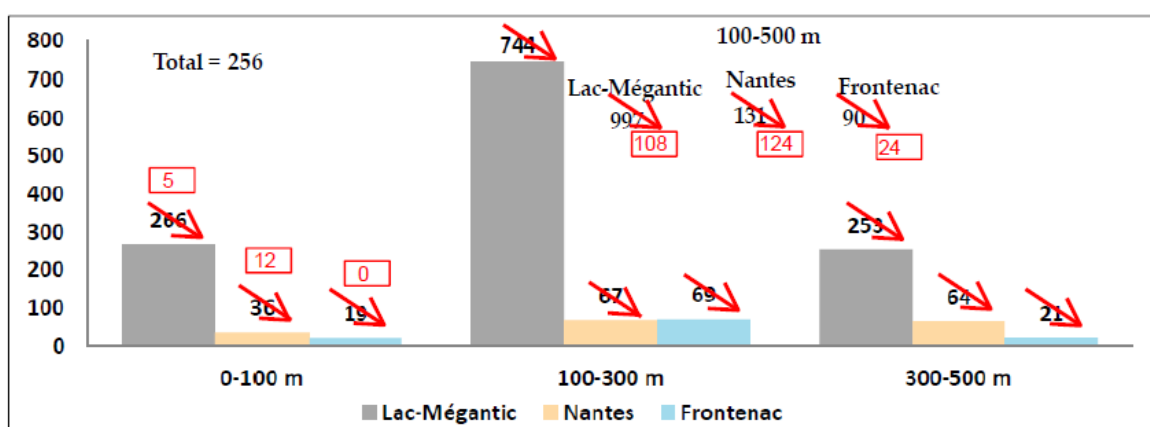
De plus, joint à la centralisation des activités de triage au parc industriel, nous sommes convaincus que ce tracé améliore de façon considérable la sécurité de l'ensemble des citoyens des trois municipalités.

En effet, si actuellement 266 bâtiments à Lac-Mégantic se retrouvent à moins de 100 m de la voie ferrée, ce sera 5 résidences seulement avec le tracé privilégié. Nantes passera de 36 à 12 et Frontenac de 19 à 0.

Pour les bâtiments se trouvant entre 100 et 500 m de la voie, Lac-Mégantic passera de 997 bâtiments à 108 avec le nouveau tracé, Nantes passera de 131 à 124, Frontenac de 90 à 24.

Qui plus est, en plus du pourcentage de la pente qui se verra diminué, le nombre de passages à niveau publics diminue de 12 à 5, les passages à niveau privés de 16 à 6 et le nombre de ponceaux sera réduit de 67 à 26.

Proportion des bâtiments localisés à moins de 500 m de la voie ferrée actuelle



VLM ➔ 1263 bâtiments < 500 m = 82% de la totalité

	Statu quo	1B.Variante 2	
Longueur (km)	11.6	12.8	
Longueur pente > 1 % (km)	7.3	9.9	1,00 - 1,05 % : 5,7 km 1,05 - 1,10 % : 3,7 km 1,10 - 1,15 % : 0,5 km
Pente maximale (%)	1.43	1.15	
Passages à niveau publics	12	5	
Passages à niveau privés	16	6	
Parc industriel	Pente de 2 % vers centre-ville	Accès direct et limitations imposées par le profil de la voie industrielle existante	
Ponceaux	67	26	
Pont	1	1	
Étagements	1	2	

Enfin, rappelons que pour toutes les raisons nommées précédemment, le statu quo n'est pas une option. Si nous n'agissons pas rapidement, cela voudrait dire que nous accepterions qu'à Lac-Mégantic, 82 % des bâtiments totaux du territoire se trouvent à moins de 500 m, et ce, malgré la tragédie que nous avons connu, malgré le risque inhérent et malgré le traumatisme avec lequel la population vit encore aujourd'hui.

Si nous n'agissons pas, cela voudrait dire que nous accepterions l'inacceptable.

DES RISQUES QUI DEMEURENT - DES CRAINTES AUSSI

Pour la Ville de Lac-Mégantic, Non, le statu quo n'est pas une option! Car encore aujourd'hui, le risque demeure, les craintes des citoyens aussi. Il faut agir et voici pourquoi.

Depuis la catastrophe ferroviaire, l'exploitant, la compagnie CMQR a opté pour un embargo VOLONTAIRE sur le transport de pétrole brut dans la ville et a choisi de réduire le nombre de trains. Or cette position, aux yeux de la Ville et de nombreux citoyens, demeure fragile et source d'inquiétude. Car si l'embargo est volontaire, il est donc potentiellement temporaire. De plus, bien que le pétrole brut soit retiré pour l'instant, il n'en demeure pas moins que bon nombre d'autres matières dangereuses circulent et continuent d'insécuriser la population à chaque passage.

D'ailleurs, preuve que les citoyens demeurent sensibles à la situation, il suffit de consulter les réseaux sociaux lorsque de grands convois noirs (comme on les appelle ici), passent au centre-ville. Il y a littéralement panique ou grogne dans plusieurs foyers. *Tout ça pour vous dire que le train qui passe le matin, l'après-midi et la nuit...je ne suis plus capable de le voir ni de l'entendre. À tous les passages à niveau, ce sont 4 coups de klaxon qui se font entendre... à Laval-Nord, à la rue Victoria, à la rue Frontenac, à la gare, à la rue Agnès et au passage près des Victorines. Ces klaxons qui résonnent extrêmement fort me font revivre la tragédie à chaque jour. Certains diront que j'ai besoin d'aide psychologique.... je sais et j'en ai eue aussi! Les trains sont gravés dans ma mémoire à vie. C'est comme ça.*

De ne plus voir traverser des dizaines et des dizaines de wagons-citernes dans notre belle ville et à côté de chez moi sera un grand soulagement. Cette voie de contournement, je la veux et j'en ai besoin, comme plusieurs gens que je connais. Le train, je ne veux plus le voir, alors de grâce, sortez-le de notre ville! Voici une image que j'ai prise le matin du alors que je m'en allais à l'école - un train avec des wagons-citernes ... à n'en plus finir! (Annexe 12 – Lettre Anne-Julie Hallée 22 mai 2019)



Autre exemple, à la suite de la première étape du BAPE, soit les périodes de questions qui se sont tenues les 11 et 12 juin derniers, plusieurs citoyens semblent avoir été insécurisés par les propos tenus par l'entreprise CMQR. Un journaliste du journal local a écrit ces lignes dans l'édition du 21 juin :

Extrait du billet de Rémi Tremblay «Mémoire inachevé»

Que vous analysiez ou non les résultats des études sur les risques potentiels, les fréquences d'accidents graves, les séquences que le même cauchemar survienne deux fois, un fait demeure, personne n'a envie qu'on joue à la roulette russe avec nos enfants. Et c'est là tout le risque d'asseoir le projet uniquement sur des données techniques, sans tenir compte des données historiques. Sans tenir compte de ce qui semble une mauvaise habitude chez Transports Canada, celle de continuer, malgré la mauvaise expérience avec la MMA, de laisser le transport ferroviaire de matières dangereuses au bon vouloir des compagnies. (Annexe 13– Mémoire – Rémi Tremblay)

Des citoyens demeurent également en hyper vigilance. Prenez l'exemple de Robert Bellefleur qui est alerté par un citoyen et la peur transparait dans la gestion de l'événement. (Annexe 14 – Extrait article La Tribune)

LAC-MÉGANTIC – Un autre déraillement a peut-être été évité de peu au début du mois d'avril à Lac-Mégantic, croit la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire, qui tire une nouvelle fois la sonnette d'alarme.

« Pour tous ceux et celles qui ne croient pas encore en l'importance de la construction rapide d'une voie de contournement ferroviaire hors du centre-ville de Lac-Mégantic, nous tenons à leur rappeler une fois de plus l'urgence d'agir! » a écrit dans un communiqué de presse le porte-parole de la Coalition, Robert Bellefleur.

Un autre exemple, le vendredi 28 juin dernier, j'ai reçu un courriel d'une citoyenne, madame Françoise Turcotte de Lac-Mégantic, mentionnant avoir été témoin, dans la nuit du 27 juin, d'un problème avec les wagons. Celle-ci s'est rapidement sentie interpellée, a alerté les services d'urgences et la Ville, ainsi que les élus pour qu'un suivi soit fait.

Enfin, le 5 juillet 2019, donc très récemment, un citoyen nous a envoyé cette photo, prise alors que nos pompiers répondaient à une alarme dans une entreprise du parc industriel.



Photo Pierre Lebeau (autorisation de publication reçue par M. Lebeau)

Comme si ce n'était pas assez, le 7 mai 2019, Transport Canada transmettait par courrier recommandé un avis assorti d'un ordre à M. Ryan Ratledge, VP Exploitation chez CMQR, à la suite d'une inspection jugée non conforme. Cette inspection a permis d'observer plusieurs situations et préoccupations urgentes nécessitant des réparations immédiates. Cette non-conformité de la compagnie sur plusieurs kilomètres de voie augmente le risque et inquiète Lac-Mégantic qui continue de voir passer des wagons dans son centre-ville chaque jour. (Annexe 15 – Extrait avis assorti d'un ordre)

Comment, comme élus, pouvons-nous recevoir toutes ces manifestations sans réagir, sans nous-mêmes être insécurisée alors que nous devrions pouvoir rassurer notre population? Comment avoir la certitude que les compagnies ferroviaires, qui font toujours de l'autoréglementation, disposent des ressources nécessaires pour entretenir leur réseau et ont la volonté de le faire? Il est absolument impératif que le train sorte du centre-ville de Lac-Mégantic dans les plus brefs délais, pour d'abord minimiser les risques, et pour ensuite permettre à la population de se rétablir et de retrouver un sentiment de sécurité, essentiel à son bien-être.

Surtout, il faut également centraliser les activités de triage au bas des pentes, soit dans le parc industriel de Lac-Mégantic et s'assurer que les citoyens des trois municipalités qui seront impactés par le tracé final soient soutenus et compensés de façon juste et équitable, car ils sont eux aussi des victimes collatérales du 6 juillet 2013.

CONCLUSION

Nous avons vécu la pire catastrophe ferroviaire et environnementale terrestre en Amérique du Nord. Cette tragédie a entraîné la mort de 47 personnes, détruit plus de 110 places d'affaires et résidences privées, et engendré de graves impacts sociaux et psychosociaux.

Or, le temps passe. Et si une grande majorité de gens clamaient haut et fort, il y a 5 ans, la nécessité de la voie de contournement, l'annonce d'un nouveau tracé, quel qu'il soit, allait inévitablement fragiliser l'opinion publique. Alors que le projet est la seule façon de maximiser la sécurité de la population ainsi que son rétablissement, autant social qu'économique, comment peut-on croire que les citoyens puissent avec facilité se positionner en faveur d'un trajet qui amènera le train à passer plus près de leurs amis, de leurs collègues de travail, parfois même de membres de leur famille. Combien de citoyens nous disent: « Je suis pour la voie de contournement, mais je ne peux le dire. Mon employeur est touché, ma cousine aussi ». Ou encore : « Je suis pour, mais c'est triste que ça passe chez d'autres ». « Je préfère ne pas m'en mêler, cela me prend trop d'énergie et je trouve ça trop difficile ».

M. le Président, la question se pose : qui voudrait porter l'odieux d'une future tragédie si nous n'agissons pas? Nous vous le disons de façon officielle: en aucun cas, ce ne sera nous!

Nous ne pouvons demander à la population de s'exprimer avec toute la liberté souhaitée à l'égard d'un tel projet, compte tenu du caractère exceptionnel qu'il revêt. En tant que Mairesse d'une ville qui tente de se relever, de regarder vers l'avant et de retrouver son sentiment d'appartenance, je crois que ***les principes de sécurité et de santé publique devraient être, à eux seuls, très suffisants pour affirmer la pertinence du projet. Il est ensuite du devoir des gouvernements de s'assurer que le projet entraîne le moins d'impacts négatifs possible, d'abord sur l'humain, et ensuite sur l'environnement en général. La nécessité du projet est évidente.*** Il en va de la sécurité d'une population entière, de même que du rétablissement autant social qu'économique d'un territoire dont dépend la vitalité de toute une région.



La reconstruction sociale de la communauté de Lac-Mégantic suivant la tragédie : bilan des six premières années

INTRODUCTION

Le 6 juillet 2013, un train transportant 72 wagons de pétrole brut déraillait en plein cœur de Lac-Mégantic (Québec, Canada). Le déraillement a provoqué un incendie majeur et une série d'explosions. Cette catastrophe technologique a été à l'origine de 47 décès, 44 résidences et commerces détruits, 2 000 citoyens évacués (c.-à-d. le tiers de la population locale) et 6 000 000 litres de pétrole brut déversés dans l'environnement. Cet événement a donc engendré des impacts importants, tant sur le plan humain, que sur le plan environnemental et économique (Généreux et al, 2015).

Il est maintenant bien connu que la période de rétablissement peut s'échelonner sur de nombreux mois, voire de nombreuses années, suivant un tel événement. Engendrant un stress et des pertes considérables, les catastrophes affectent les victimes directes, mais aussi des communautés tout entières. De nombreuses études démontrent que les problèmes de santé physique et psychologique à la suite d'une catastrophe sont substantiels au sein des communautés affectées et peuvent perdurer dans le temps en l'absence de soutien adéquat (Goldmann & Galea, 2014; Galea, 2007). Des changements importants peuvent aussi se manifester dans la vie personnelle, conjugale, familiale, sociale et professionnelle chez les personnes exposées à ce type d'événement.

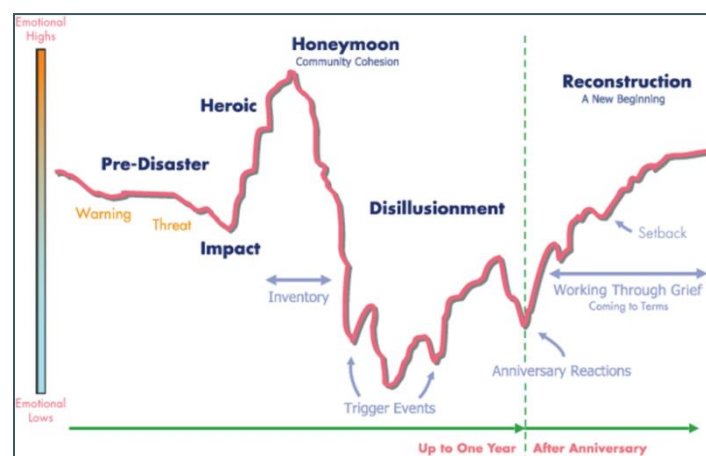
Malgré le tragique événement et les multiples impacts qui en ont découlé, la période de rétablissement suivant cet événement offre l'opportunité de développer une vision commune d'une communauté en santé et résiliente. La catastrophe devient ainsi une opportunité à mettre en place des stratégies novatrices et synergiques permettant de reconstruire en mieux (*Build Back Better*) (United Nations, 2015). Dans le long processus de rétablissement, plusieurs occasions se présentent pour soutenir le développement des communautés.

On se doit de saisir ces occasions afin de permettre au travail de collaboration et de concertation de s'élargir et de bien s'ancrer de manière durable dans les communautés, et ce, au bénéfice de tous, autant pour les individus que pour les organisations. Chaque catastrophe devient également l'occasion d'acquérir et de partager de précieux apprentissages pour les communautés qui seront affectées par une future catastrophe, qu'elle soit d'origine naturelle, technologique ou intentionnelle.

Les objectifs du présent bulletin sont donc de :

1. Documenter les impacts psychosociaux à long terme de la tragédie de Lac-Mégantic;
2. Décrire le rôle de différents partenaires dans le rétablissement des individus et la reconstruction sociale de la communauté;
3. Identifier les stratégies de promotion de la résilience mises en place et les leçons apprises.

Figure 1
Étapes d'une catastrophe



Source : Adapté de Zunin & Myers comme cité par DeWolfe, 2000.

1. IMPACTS PSYCHOSOCIAUX À LONG TERME

Au cours des trois premières années suivant l'événement, la Direction de santé publique (DSPublique) de l'Estrie a mis en œuvre plusieurs actions pour soutenir la communauté de Lac-Mégantic et des environs (correspondant au territoire de la MRC du Granit). Elle a notamment assuré un suivi dans le temps des conséquences de la tragédie sur la santé physique et mentale de la population locale, et ce, en étroite collaboration avec des chercheurs de l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC).

Trois études, nommées *Enquête de santé populationnelle estrienne* (ESPE), ont été conduites par la DSPublique (par voie téléphonique et web) auprès d'adultes recrutés aléatoirement dans la MRC du Granit et dans le reste de la région de l'Estrie en 2014, en 2015 et en 2018. Ces trois études ont été complétées par une quatrième menée uniquement auprès d'adultes de la MRC du Granit en 2016 par l'UQAC (Maltais et al., 2018). La méthodologie et les résultats de cette étude ont été décrits dans un autre rapport ([Généreux et Maltais, 2017](#)). De plus, une cinquième étude a été menée en 2017 par l'UQAC auprès des jeunes âgés de 10 à 25 ans fréquentant un établissement scolaire situé dans la communauté de Lac-Mégantic.

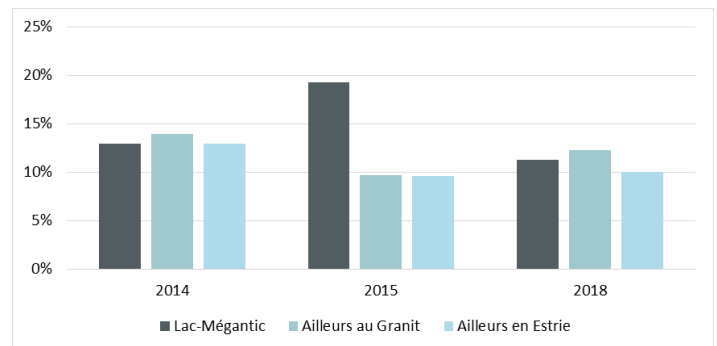
Dans le cadre de l'ESPE 2014, 2015 et 2018, 800 adultes résidant dans la MRC du Granit et un nombre similaire ou supérieur d'adultes résidant ailleurs en Estrie ont été recrutés de manière aléatoire. Les adultes ayant accepté de participer à l'étude devaient répondre à un questionnaire anonyme, d'une durée moyenne d'environ 30 minutes. Chacune des trois études est composée d'un échantillon distinct d'adultes résidant au Granit ou ailleurs en Estrie. Autrement dit, les participants n'ont pas été suivis dans le temps.

Plusieurs enjeux de santé physique et psychologique potentiellement associés à la tragédie ont été examinés par le biais des précédents questionnaires de l'ESPE, allant de la perception de l'état de santé global aux manifestations de stress post-traumatique. Davantage de détails sur les outils de mesure utilisés sont disponibles ailleurs ([Généreux et Maltais, 2017](#); [Généreux et al., 2019](#); [Maltais et al., 2019](#)). Dans ce bulletin, la fréquence des principaux enjeux observés est présentée selon le lieu de résidence, à savoir à Lac-Mégantic, ailleurs dans la MRC du Granit et dans le reste de l'Estrie, et ce, pour chacune des trois études (2014, 2015, 2018). Cette approche permet d'apprécier l'évolution des enjeux de santé au fil du temps autant à Lac-Mégantic qu'en périphérie de Lac-Mégantic. Elle facilite par le fait même l'interprétation des résultats dans le contexte global et évolutif de la région de l'Estrie.

Enjeux de santé liés à l'individu

De manière générale, la perception de l'état de santé s'améliore à Lac-Mégantic au fil du temps. Alors qu'en 2015, 19,3 % des Méganticois rapportaient un état de santé mauvais ou passable, seuls 11,3 % en font autant en 2018. La proportion de personnes ayant rapporté un état de santé mauvais ou passable à Lac-Mégantic en 2018 est d'ailleurs similaire à celle observée ailleurs au Granit et en Estrie (voir Figure 2).

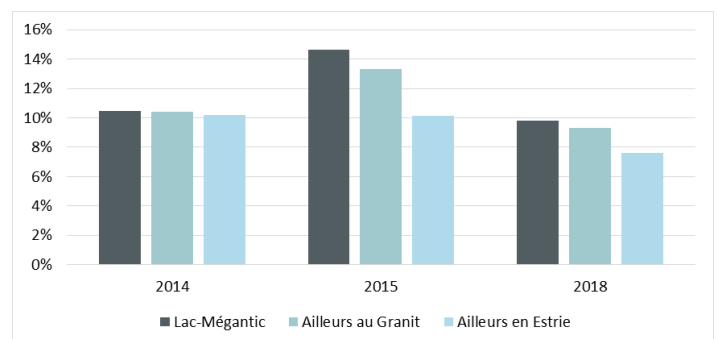
Figure 2
État de santé perçu comme mauvais ou passable selon le lieu de résidence, 2014 à 2018



Source : ESPE 2014, 2015 et 2018.

En ce qui a trait à la consommation excessive d'alcool (au moins cinq verres en une seule occasion), et ce, sur une base hebdomadaire (au moins une fois par semaine), on n'observe pas de différence significative entre 2015 et 2018 chez les citoyens de Lac-Mégantic ni entre ceux-ci et ceux vivant ailleurs en Estrie (voir Figure 3).

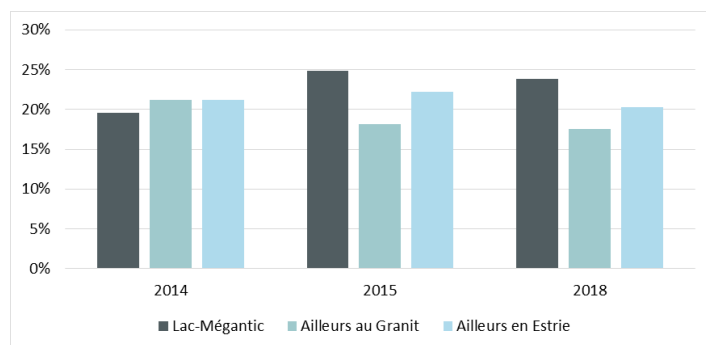
Figure 3
Consommation excessive d'alcool hebdomadaire selon le lieu de résidence, 2014 à 2018



Source : ESPE 2014, 2015 et 2018.

Tout comme ailleurs en Estrie (20,3 %), les Méganticois sont nombreux à rapporter un niveau de stress élevé en 2018 (23,8 %). Ce phénomène est relativement stable au fil du temps sur le plan statistique, et ce, peu importe l'endroit où l'on se trouve en Estrie (voir Figure 4).

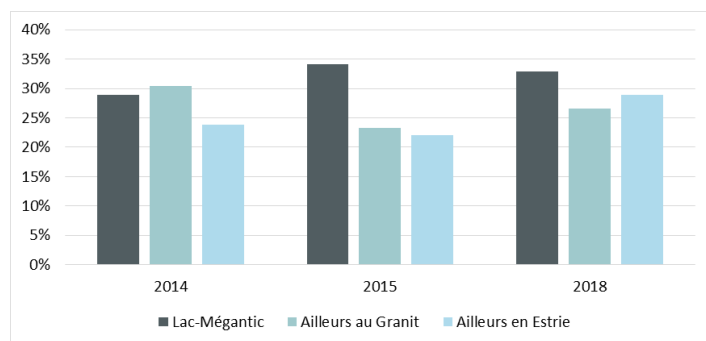
Figure 4
Niveau élevé de stress quotidien selon le lieu de résidence, 2014 à 2018



Source : ESPE 2014, 2015 et 2018.

Le niveau de détresse psychologique est stable à Lac-Mégantic (32,9 % en 2018), mais est à la hausse ailleurs en Estrie. Par ailleurs, alors qu'il était plus élevé à Lac-Mégantic en 2014 et 2015, le niveau de détresse psychologique rapporté à Lac-Mégantic est maintenant similaire à celui du reste de l'Estrie (voir Figure 5).

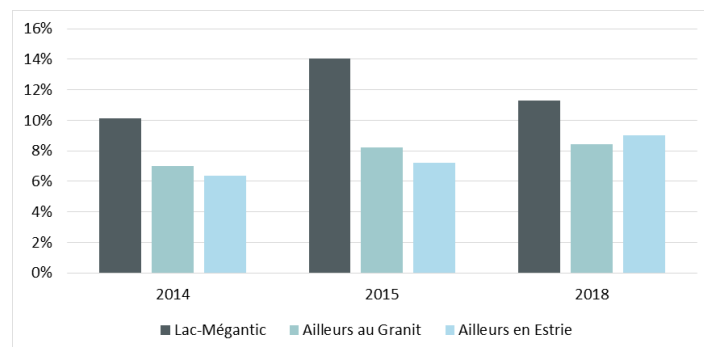
Figure 5
Détresse psychologique selon le lieu de résidence, 2014 à 2018



Source : ESPE 2014, 2015 et 2018.

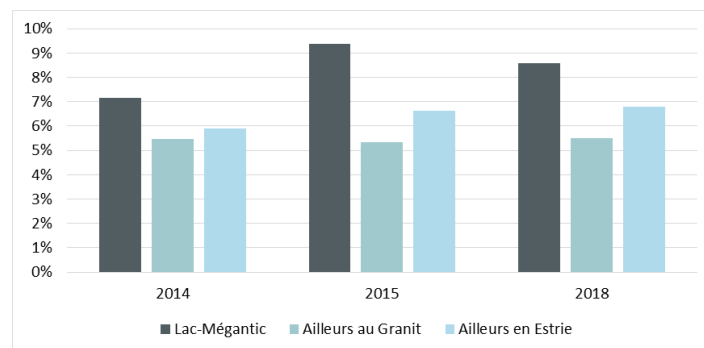
Après avoir atteint un sommet en 2015, les proportions d'adultes rapportant un trouble anxieux ou un trouble de l'humeur diagnostiqué par un médecin se sont stabilisées en 2018 à Lac-Mégantic (11,3 % et 8,6 % respectivement). En revanche, ces proportions ont connu une hausse significative ailleurs en Estrie de 2014 à 2018 (voir Figures 6 et 7).

Figure 6
Troubles anxieux diagnostiqués selon le lieu de résidence, 2014 à 2018



Source : ESPE 2014, 2015 et 2018.

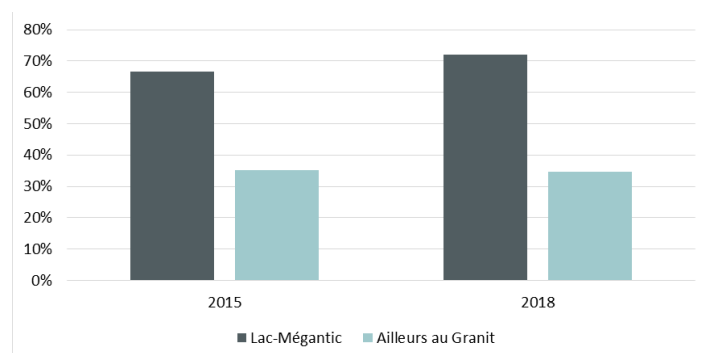
Figure 7
Troubles de l'humeur diagnostiqués selon le lieu de résidence, 2014 à 2018



Source : ESPE 2014, 2015 et 2018.

Tout comme en 2015, les manifestations de stress post-traumatique modérées à sévères sont toujours bien présentes en 2018, ayant été rapportées par 71,9 % des adultes résidant à Lac-Mégantic et par 34,7 % des adultes résidant ailleurs au Granit (voir Figure 8). Rappelons que cette mesure n'était pas disponible lors de l'enquête menée en 2014.

Figure 8
Manifestations de stress post-traumatique modérées à sévères selon le lieu de résidence, 2015 et 2018



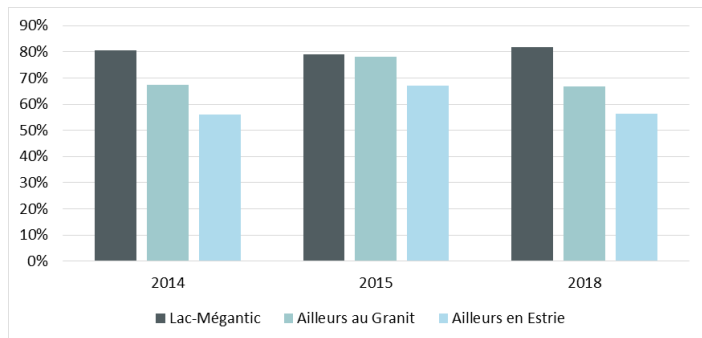
Source : ESPE 2015 et 2018.

ANNEXE 1

Enjeux de santé liés à la communauté

Les Granitois, incluant les Méganticois, avaient et ont toujours un fort sentiment d'appartenance à leur communauté. À Lac-Mégantic, 81,8 % des adultes sondés rapportent un tel sentiment, contre 56,4 % des adultes sondés ailleurs en Estrie.

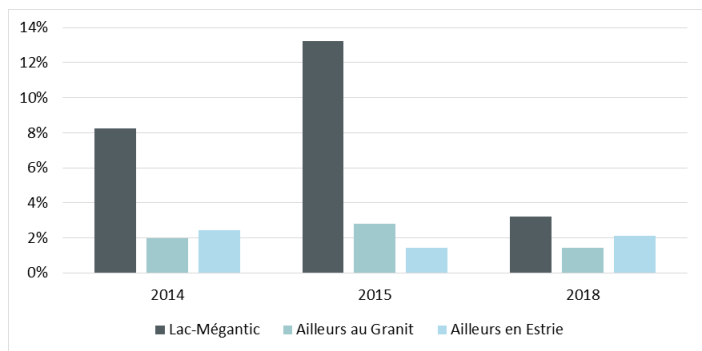
Figure 9
Fort sentiment d'appartenance selon le lieu de résidence, 2014 à 2018



Source : ESPE 2014, 2015 et 2018.

Alors qu'en 2015, un adulte sur cinq ne se sentait pas en sécurité dans son quartier à Lac-Mégantic, on constate que cette proportion a chuté de manière importante en 2018 (3,2 %), étant maintenant similaire à la proportion estrienne (2,1 %) (voir Figure 10).

Figure 10
Sentiment d'insécurité dans le quartier selon le lieu de résidence, 2014 à 2018

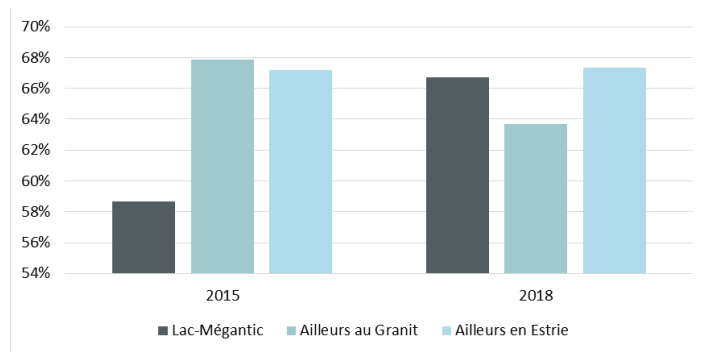


Source : ESPE 2014, 2015 et 2018.

Enfin, la perception d'avoir accès à un niveau élevé de soutien social semble être à la hausse à Lac-Mégantic (passant de 58,7 % en 2015 à 66,7 % en 2018), bien que cette hausse ne puisse être qualifiée de statistiquement significative à un seuil de confiance de 5 % ($p=0,06$). Il est aussi intéressant de noter que le pourcentage d'adultes ayant un niveau élevé de soutien social était moins élevé en 2015 à Lac-Mégantic qu'ailleurs en Estrie, alors que ce n'est plus le cas en 2018 (voir Figure 11).

Tout comme pour les manifestations de stress post-traumatique, cette mesure n'était pas disponible lors de l'enquête de 2014.

Figure 11
Soutien social élevé selon le lieu de résidence, 2015 et 2018



Source : ESPE 2015 et 2018.

En regard de toutes les données collectées en 2014, 2015 et 2018 auprès d'un nombre considérable d'adultes représentatifs de la MRC du Granit et ailleurs en Estrie, de grands constats émergent.

D'abord, les impacts psychosociaux observés dans les années suivant la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic en 2013 semblent se résorber. Une stabilisation, voire une légère amélioration, est observée pour plusieurs indicateurs de santé mentale, alors que certains de ces indicateurs semblent se détériorer ailleurs en Estrie (ex. : détresse psychologique, troubles anxieux, troubles de l'humeur). Autrement dit, l'écart qui s'était installé entre Lac-Mégantic et le reste de l'Estrie dans les deux premières années suivant la tragédie n'est plus, et ce, à plusieurs égards. Par ailleurs, on note toujours une prévalence élevée de manifestations de stress post-traumatique. Malgré une adaptation progressive des citoyens aux pertes et aux stressors vécus pendant et après la tragédie de 2013, la communauté locale semble avoir été marquée profondément par l'événement traumatique et ses conséquences. Ces marques pourraient encore perdurer de nombreuses années, sans pour autant empêcher le bon fonctionnement des individus et de leur communauté. Finalement, des facteurs de protection sont aussi observés à Lac-Mégantic, en particulier un soutien social élevé et un fort sentiment d'appartenance à la communauté.

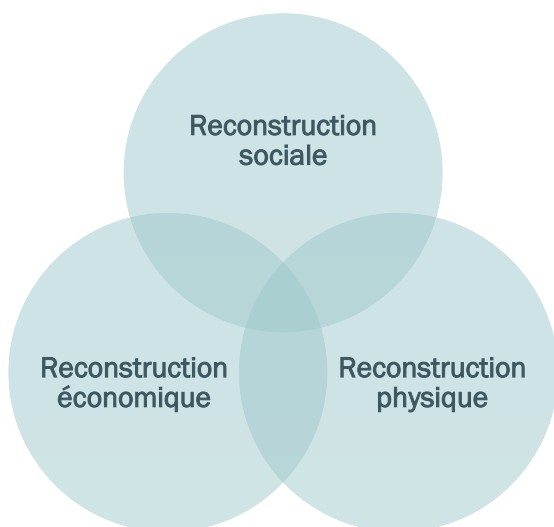
2. RÔLE DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DES AUTRES PARTENAIRES

Dans les années suivant une catastrophe, le rétablissement des individus et la reconstruction sociale de leur communauté sont tout aussi importants que la reconstruction physique et économique. L'un ne va pas sans l'autre. En étant placés au cœur des différentes considérations, les citoyens ont l'opportunité de donner un sens à ce qui leur arrive tout en contribuant à la recherche de solutions. La participation citoyenne se veut donc ici un levier majeur à la fois dans la dimension sociale que dans la dimension physique et économique de la reconstruction.

Les systèmes suivants, tous impliqués dans un contexte post-catastrophe, s'influencent mutuellement ([American Planning Association, 2014](#)) :

- Normes de reconstruction et d'aménagement du territoire;
- Rétablissement des infrastructures et du transport;
- Reconstruction des logements;
- Redéveloppement économique;
- Réhabilitation environnementale;
- Rétablissement psychosocial.

Figure 12
Interrelation entre la reconstruction sociale, physique et économique



Source : Direction de santé publique de l'Estrie, CIUSSS de l'Estrie – CHUS

La diffusion des données de l'ESPE 2015 (en février 2016) a stimulé l'émergence d'interventions de promotion de la santé et pour la défense des intérêts de la population locale. En mars 2016, la DSPublique a ainsi intensifié ses travaux avec les partenaires de la communauté, en organisant d'abord une journée de réflexion collective. Lors de cette journée, où pas moins d'une cinquantaine d'acteurs clés (décideurs, intervenants, citoyens et experts) étaient réunis, un plan d'action intersectoriel a été développé afin de promouvoir la résilience communautaire, la santé et le bien-être de la population locale. Ce plan poursuit les objectifs suivants :

- Maintenir et adapter les services psychosociaux aux besoins des individus et de la communauté (services de proximité);
- Demeurer connecté avec la communauté;
- Promouvoir l'engagement communautaire.

En juin 2016, le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) et la Croix-Rouge canadienne annonçaient des investissements substantiels qui serviraient de leviers financiers pour réaliser le plan d'action adopté. Soulignons l'apport des données de l'ESPE qui a permis de soutenir la prise d'une décision éclairée, basée sur une compréhension juste des impacts psychosociaux à long terme de la tragédie de 2013.

Une des composantes du plan d'action fut la création d'une équipe permanente de proximité à Lac-Mégantic à l'été 2016. Cette équipe multidisciplinaire, située à l'extérieur des milieux cliniques formels (c.-à-d. à la gare du centre-ville), vise à rapprocher les services psychosociaux de la population. Elle est composée de quatre professionnelles à temps plein, incluant deux travailleuses sociales, une technicienne en travail social et une organisatrice communautaire et de deux professionnels à temps partiel (une kinésiologue et une nutritionniste).

Les principes suivants guident l'ensemble de l'approche de proximité à Lac-Mégantic : santé globale, prévention, rigueur scientifique, approche basée sur les forces, autonomisation, collaboration interorganisation et intersectorielle et inclusion. La participation citoyenne et le développement de la communauté sont au cœur de cette approche. Une vaste gamme de services est offerte, allant des interactions quotidiennes avec les citoyens et les organisations locales (prenant la forme de soutien psychosocial, de réponse à des demandes de services, de détection et réponse rapides à des besoins émergents, de collaboration à l'organisation d'activités, etc.), à une implication dans divers projets émergeant du plan d'action.

3. PROMOTION DE LA RÉSILIENCE ET LEÇONS APPRISSES

Le cadre *EnRiCH community resilience framework for high-risk populations* (O'Sullivan et al., 2014) a grandement inspiré les stratégies développées au sein de cette communauté visant à promouvoir la résilience communautaire, la santé et le bien-être (Généreux et al., 2018a). Fondé sur une recherche qualitative conduite dans cinq communautés du Canada ainsi que sur une recension des écrits scientifiques, ce cadre vise à soutenir une approche intégrée en amont et en aval des risques liés aux catastrophes. Ayant comme élément central le développement et l'utilisation des capacités d'adaptation, il prône trois piliers et quatre domaines d'intervention, décrits dans le Tableau 1, le tout dans un contexte culturel et une complexité propre aux catastrophes.

En cohérence avec ce cadre de référence, plusieurs initiatives prometteuses ont été mises en œuvre ces dernières années au sein de la communauté de Lac-Mégantic pour mobiliser la communauté locale en contexte de rétablissement. Douze de ces initiatives ont été décrites dans un rapport distinct (Généreux et al., 2018b). Ces initiatives (ex. : animation sociale, Photovoix, Greeters, club de marche) ont toutes grandement contribué à redonner le pouvoir aux citoyens et à mobiliser la communauté de Lac-Mégantic et des environs. Ces initiatives semblent aussi avoir eu des retombées positives sur la santé mentale et le bien-être des citoyens de cette communauté.

Tableau 1
Composantes du cadre EnRiCH

COMPOSANTES	DESCRIPTION
Capacité d'adaptation	Flexibilité devant le contexte évolutif
Piliers	
Empowerment	Pouvoir permettant d'activer les forces
Collaboration	Partenariats pour une vision commune
Innovation	Émergences de nouvelles pratiques
Domaines d'intervention	
Sensibilisation et information	Échange et apprentissage collectif
Gestion basée sur les forces	Cartographie et liaison entre les forces
Leadership en amont	Investissement proactif de ressources
Connectivité sociale	Réseautage de personnes et de groupes
Complexité	Contexte dynamique, non linéaire
Culture	Contexte de la communauté locale

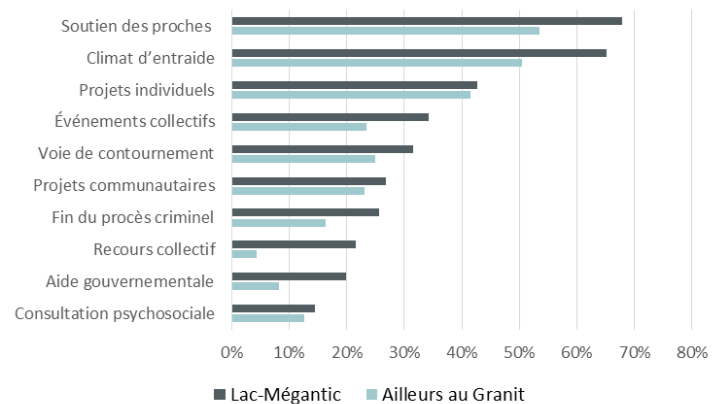
Source : O'Sullivan, 2014.

La Place éphémère : un exemple d'initiatives prometteuses

La population peine à se réappropriier le centre-ville de Lac-Mégantic en grande partie détruit lors de la tragédie ferroviaire de 2013. Étant en reconstruction, ce nouveau lieu lourd de sens et de souvenirs rappelle sans cesse la perte des repères, mais aussi la perte de lieux de rassemblement. Parallèlement, il se dégage des citoyens un désir de s'impliquer et de dynamiser leur milieu de vie. C'est ainsi qu'est née en 2018 l'idée de la Place éphémère au cœur de la ville, dans un espace favorisant les activités sociales, le réseautage et les rassemblements. Ce lieu extérieur, sous la responsabilité de l'Équipe de proximité, permet l'implication des citoyens de tous âges et de tout horizon, ainsi que leur participation à diverses activités visant le rapprochement et le développement de liens significatifs. Puisqu'il s'agit d'installations temporaires, il est l'occasion d'expérimenter des concepts ou des idées, tout en faisant vivre des expériences positives. De par ses activités ludiques gratuites et variées offertes aux citoyens (formule 5 à 7 avec musiciens, barbecues, projection de film en plein air avec pop-corn, yoga du rire, karaoké intergénérationnel, etc.) et son approche unique, la Place éphémère soutient indéniablement le rétablissement à long terme de la communauté de Lac-Mégantic (Généreux et al., 2018b).

En somme, l'organisation de projets communautaires ou d'événements collectifs, la multiplication des occasions de s'impliquer comme citoyen, de même que tout autre élément renforçant le capital social, contribuent à renforcer la résilience en contexte post-catastrophe. Les données collectées à cet égard auprès de 800 adultes de la MRC du Granit dans le cadre de l'ESPE 2018 parlent d'elles-mêmes (voir Figure 13).

Figure 13
Éléments qui ont contribué à améliorer significativement le bien-être personnel au cours des douze derniers mois



Source : ESPE 2018.

Leçons apprises

De toutes les leçons apprises, celle qui prime est qu'on ne doit pas sous-estimer les impacts sanitaires à long terme que peut engendrer une catastrophe, en particulier sur la santé mentale et le bien-être psychologique. D'autres apprentissages ont également pu être tirés au cours de ces six dernières années à Lac-Mégantic.

1. Le suivi des conséquences physiques et psychosociales à long terme à travers des enquêtes de santé est pertinent, voire essentiel.
2. La voix des divers groupes, incluant les groupes à plus haut risque, doit être entendue afin de favoriser des mesures sociales concrètes et du soutien psychosocial adaptés à leurs besoins.
3. La recherche d'un équilibre entre une approche centrée sur les problèmes et une approche centrée sur les forces de la communauté doit être privilégiée.
4. Les professionnels, les chercheurs et les décideurs de santé publique doivent collaborer de manière étroite avec les organisations locales et les groupes de citoyens.
5. Les apprentissages tirés des expériences passées doivent inspirer les acteurs impliqués dans le rétablissement des individus et de leur communauté, afin de mettre en œuvre des stratégies et des interventions démontrées efficaces, tout en évitant de réinventer la roue.

CONCLUSION

Nos différentes études populationnelles démontrent que les impacts psychosociaux découlant de la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic de 2013 s'atténuent à travers les temps. Même si cette tragédie a laissé des marques, la communauté locale s'adapte progressivement à sa nouvelle réalité.

Cette riche expérience vécue au Granit ces six dernières années aura permis d'identifier trois ingrédients clés de succès permettant de favoriser le rétablissement des citoyens et la reconstruction sociale de leur communauté à la suite d'une catastrophe :

1. La reconnaissance des forces de la communauté et la valorisation de la participation citoyenne;
2. Un engagement politique fort pour soutenir la communauté par des actions préventives, en amont des problèmes;
3. Une équipe de santé publique capable de soutenir le développement et la mise en œuvre de ces actions.

Pour conclure, rappelons toute l'importance de comprendre, de prévenir et de réduire les risques psychosociaux dans les mois et les années suivant une catastrophe, qu'elle soit d'origine naturelle, technologique ou intentionnelle. Dans tous les cas, une action concertée visant à promouvoir la résilience communautaire s'impose pendant, après et même idéalement avant la survenue d'un tel événement. Comme préconisé par les Nations Unies, on doit passer d'une logique de gestion des catastrophes à une logique de gestion des risques associés à ces événements, et ce, en partenariat plutôt qu'en silo pour le bien de la communauté ([United Nations, 2015](#)). L'évolution favorable de la situation psychosociale à Lac-Mégantic démontre toute l'importance de développer une compréhension commune des risques et de travailler tous ensemble dans la recherche de solutions.

Les changements climatiques, l'urbanisation et le vieillissement de la population sont là pour nous rappeler que la fréquence et l'intensité des catastrophes, de même que l'exposition et la vulnérabilité de la population québécoise à ce type d'événement, sont appelés à croître au cours des années à venir. Mieux vaut s'y préparer dès maintenant.

RÉFÉRENCES À CONSULTER

AMERICAN PLANNING ASSOCIATION (2014). *Planning for post-disaster recovery: next generation*. [En ligne]

https://www.fema.gov/media-library-data/1425503479190-22edb246b925ba41104b7d38eddc207f/APA_PAS_576.pdf

DEWOLFE D. J. (2000). *Training manual for mental health and human service workers in major disasters*. (2nd ed., HHS Publication N° ADM 90-538). Rockville, MD: U.S. Department of Health and Human Services, Substance Abuse and Mental Health Services Administration, Center for Mental Health Services.

GALEA S. *The long-term health consequences of disasters and mass traumas*. CMAJ. 2007; 176:1293-1294.

GÉNÉREUX M., G. PETIT, D. MALTAIS et al. *The Public Health Response During and After the Lac-Mégantic Train Derailment Tragedy: A Case Study*. Disaster Health. 2015;2(3-4):1-8.

GÉNÉREUX M., D. MALTAIS. *Plus de trois ans après la tragédie : comment la communauté du Granit se porte-t-elle?* Bulletin Vision Santé publique n° 34, janvier 2017. Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke. [En ligne]

https://www.santeestrie.qc.ca/clients/SanteEstrie/Publications/Sante-publique/Bulletin-vision/2017/34_Vision_sante_publique_Lac-Megantic_enquete_3.pdf

GÉNÉREUX M., G. PETIT, M. ROY, D. MALTAIS, T. O'SULLIVAN. *The "Lac-Mégantic tragedy" seen through the lens of The EnRiCH Community Resilience Framework for High-Risk Population*. Canadian Journal of Public Health, 2018a. [En ligne]

<https://link.springer.com/content/pdf/10.17269%2F541997-018-0068-z.pdf>

GÉNÉREUX M., C. BOUFFARD, C. CLUSIAULT, J. GOSSELIN, G. LALONDE, M-C. MAILLET, E. NAULT-HORVATH, C. STEWART. *Des initiatives prometteuses pour mobiliser la communauté locale en contexte de rétablissement / Promising initiatives to mobilize the local community in a post-disaster landscape*. Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke. 2018b. [En ligne]

https://www.santeestrie.qc.ca/clients/SanteEstrie/Publications/Sante-publique/Initiatives_prometteuses_DSPublique_octobre_2018.pdf

https://www.santeestrie.qc.ca/clients/SanteEstrie/Publications/Sante-publique/Promising_Initiatives_DSPublique_October_2018.pdf

GÉNÉREUX M., D. MALTAIS, G. PETIT, M. ROY. *Monitoring adverse psychosocial outcomes one and two years after the Lac-Mégantic train derailment tragedy* (Eastern Townships, Quebec, Canada). Prehospital & Disaster Medicine Journal. 2019. 1-9.

GOLDMANN E, S. GALEA. *Mental Health Consequences of Disasters*. Annu Rev Public Health. 2014;35:169-183.

LANSARD ANNE-JULIE, sous la direction de Danielle Maltais (2019).

Croissance post-traumatique chez les citoyens de Lac-Mégantic trois ans après la catastrophe ferroviaire de juillet 2013. Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Chicoutimi. [En ligne]

<https://constellation.uqac.ca/5030/>

LAVOIE-TRUDEAU ÉTIENNE (2019) sous la direction de Danielle Maltais et Eve Pouliot. *Stratégies adaptatives utilisées par les hommes au mitan de la vie à la suite de la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic*. Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Chicoutimi. [En ligne]

<https://constellation.uqac.ca/5059/>

MALTAIS D., A-J. TREMBLAY, O. LABRA, G. FORTIN, M. GÉNÉREUX, M. ROY. *Seniors' who experienced the Lac-Mégantic train derailment tragedy: What are the consequences on physical and mental health?* Gerontology and Geriatric Medicine. 2019. 5 :1-8.

MALTAIS D., E. POULIOT, G. PETIT en collaboration avec A-L Lansard, G. Paradis, L-P. Morasse, L. Tremblay, G. Fortin, M. Fortin (2018). *Être jeune et exposé à un désastre technologique : le vécu des jeunes de la communauté de Lac-Mégantic*. Québec : Presses de l'Université du Québec : PUQ.

MALTAIS D., E. POULIOT, G. PETIT et collaborateurs. *Le portrait des jeunes de la communauté de Lac-Mégantic*. Bulletin Vision Santé publique n° 40, octobre 2017. Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke. [En ligne]

http://www.santeestrie.qc.ca/clients/CIUSSSE-CHUS/medias-publications/publication/bulletin/vision-sante-publique/2017/40_Vision_sante_publique_Portrait_Jeunes_Lac-Megantic.pdf

O'SULLIVAN T. L., C. E. KUZIEWSKY, W. CORNEIL, L. LEMYRE, Z. FRANCO (2014). *The EnRiCH community resilience framework for high-risk populations*. PLOS Currents Disasters; Edition 1. [En ligne]

<https://doi.org/10.1371/currents.dis.11381147bd5e89e38e78434a732f17db>

UNITED NATIONS (2015). *Sendai Framework for Disaster Risk Reduction*. 2015-2030; [En ligne]

<https://www.unisdr.org/we/inform/publications/43291>

Rédaction

D^{re} Mélissa Généreux, M.D., M.Sc.

Direction de santé publique | CIUSSS de l'Estrie – CHUS

P^{re} Danielle Maltais, Ph.D.

Université du Québec à Chicoutimi (UQAC)

Collaboration

M^{me} Brigitte Martin et l'Équipe de proximité Lac-Mégantic

Direction de santé publique | CIUSSS de l'Estrie – CHUS

ISSN 2369-5625

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL D'UNE SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE LAC-MÉGANTIC

Procès-verbal de la séance extraordinaire du conseil municipal de la Ville de Lac-Mégantic, tenue à l'hôtel de ville de Frontenac, le samedi 13 juillet 2013 à 11 h. Après avis de convocation dûment signifié à chacun des membres, sont présents et formant quorum : madame la mairesse Colette Roy Laroche, madame la conseillère Johanne Vachon et messieurs les conseillers Jean-Guy Bouffard, André Desjardins, Roger Garant, Daniel Gendron et Richard Michaud.

Assistent également à la réunion, M. Gilles Bertrand, directeur général, M^e Chantal Dion, greffière, et M. Luc Drouin, trésorier.

Résolution no 13-402

DÉPLACEMENT DE LA VOIE FERRÉE

CONSIDÉRANT l'explosion d'un convoi ferroviaire composé de plusieurs wagons-citernes contenant des hydrocarbures survenue sur le territoire de la Ville de Lac Mégantic (ci-après « la VILLE ») dans la nuit du vendredi 5 au samedi 6 juillet 2013 ;

CONSIDÉRANT que cette explosion a causé des dommages majeurs à tout le centre-ville de la VILLE DE LAC-MÉGANTIC et détruit près d'une trentaine (30) de bâtiments ;

CONSIDÉRANT que la position actuelle de la voie ferrée met en danger la vie et la sécurité des citoyens de la Ville de Lac-Mégantic ;

CONSIDÉRANT que sur le territoire de la Ville de Lac-Mégantic, il se trouve d'autres tronçons de la voie ferrée qui sont potentiellement dangereux ;

CONSIDÉRANT que le transport ferroviaire constitue un moteur important pour l'économie de la Ville de Lac-Mégantic et de sa région, la MRC du Granit ;

CONSIDÉRANT que MMA pourrait et devrait déplacer sa voie ferrée dans le quartier industriel de la Ville, à proximité de la voie de contournement (Route 161).

Il est proposé par M^{me} la conseillère Johanne Vachon,

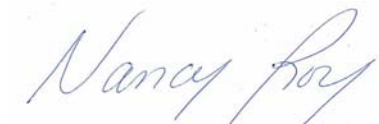
appuyé par M. le conseiller Jean-Guy Bouffard

et résolu :

DE DEMANDER au gouvernement du Canada, au gouvernement du Québec et à l'Office des Transports du Canada d'imposer à MMA le déplacement de sa voie ferrée dans le quartier industriel de la Ville de Lac-Mégantic, à proximité de la voie de contournement.

Adoptée à l'unanimité

COPIE VIDIMÉE,
CE 15 JUILLET 2013, MIN 13-402



MME NANCY ROY,
GREFFIÈRE ADJOINTE

PROCÈS VERBAL OU COPIE DE RÉSOLUTION

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DU GRANIT

Mercredi le 19 février 2014, se tient à 19 h 30, au bureau de la MRC du Granit, la session de février 2014 du conseil des maires de la Municipalité Régional de Comté du Granit. Monsieur le préfet et les maires ci-dessous énumérés participent à la rencontre.

Monsieur le préfet, Maurice Bernier, préside la séance. À titre de secrétaire-trésorier de la MRC, j'agis comme secrétaire.

Guylaine Bilodeau

Marielle Fecteau

Paul-Henri Guillemette

Yvan Goyette

Raoul Proteau

Jean-Luc Fillion

André Gamache

Mario Quirion

Colette Roy-Laroche

Richard Nadeau, suppl.

Fernand Roy

Bernardin Gagnon

France Bisson

Sonia Cloutier

Jean-Denis Cloutier

Ghislain Breton

Jacques Breton

Diane Turgeon

Jeannot Lachance

Mario Lachance

2014-59

APPUI VILLE DE LAC-MÉGANTIC POUR LE DÉPLACEMENT DE LA VOIE FERRÉE

CONSIDÉRANT l'explosion d'un convoi ferroviaire composé de plusieurs wagons-citernes contenant des hydrocarbures survenue sur le territoire de la Ville de Lac-Mégantic dans la nuit du vendredi 5 au samedi 6 juillet 2013;

CONSIDÉRANT que cette explosion a causé la mort de 47 citoyens et des dommages majeurs à tout le centre-ville de la Ville de Lac-Mégantic et détruit une trentaine (30) de bâtiments;

CONSIDÉRANT que la position actuelle de la voie ferrée met en danger la vie et la sécurité des citoyens de la Ville de Lac-Mégantic;

CONSIDÉRANT que sur le territoire de la Ville de Lac-Mégantic, il se trouve d'autres tronçons de la voie ferrée qui sont potentiellement dangereux;

CONSIDÉRANT que le transport ferroviaire constitue un moteur important pour l'économie de la Ville de Lac-Mégantic et de sa région, la MRC du Granit;

CONSIDÉRANT que le propriétaire de la voie ferrée pourrait et devrait déplacer sa voie ferrée dans le quartier industriel de la Ville, à proximité de la voie de contournement (Route 161).

CONSIDÉRANT qu'il est exclu que la Ville de Lac-Mégantic ait à revivre une tragédie comme celle du 6 juillet dernier ;

CONSIDÉRANT qu'il est de la volonté du conseil de la Ville de Lac-Mégantic que la voie ferrée soit démenagée à proximité de la route 161, soit la voie de contournement et que des démarches ont été entreprises en ce sens;

Il est proposé appuyé et résolu

2014-59 (suite)

**APPUI VILLE DE LAC-MÉGANTIC POUR LE DÉPLACEMENT DE LA VOIE
FERRÉE**

QUE le conseil des maires de la MRC du Granit appuie la Ville dans ses demandes au gouvernement du Canada, au gouvernement du Québec et au secrétaire général et greffier du Conseil exécutif, M. Jean St-Gelais, de financer les travaux pour la réalisation d'une voie de contournement ainsi que des voies d'accès au parc industriel de Lac-Mégantic, et ce, au nord du territoire de la Ville de Lac-Mégantic.

QUE la présente résolution soit également transmise à messieurs Christian Paradis, député de Mégantic-L'Érable, Ghislain Bolduc, député de Mégantic, Sylvain Gaudreault, ministre des Transports, Réjean Hébert, ministre responsable de la région de l'Estrie.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

COPIE CONFORME CERTIFIÉE
CE 27 FÉVRIER 2014
MINUTE : 2014-59


SERGE BILODEAU
secrétaire-trésorier et
directeur général

**President
Président**

Bill Karsten
Councillor
Halifax Regional
Municipality, NS

**First Vice-President
Premier vice-président**

Garth Frizzell
Councillor
City of Prince George, BC

**Second Vice-President
Deuxième vice-présidente**

Joanne Vanderheyden
Mayor
Municipality of
Strathroy-Caradoc, ON

**Third Vice-President
Troisième vice-président**

Darren Hill
Councillor
City of Saskatoon, SK

**Past President
Présidente sortant**

Vicki-May Hamm
Mairesse
Ville de Magog, QC

**Chief Executive Officer
Chef de la direction**

Brock Carlton
Ottawa, ON

Le 2 juillet 2019

Julie Morin, Mairesse
Ville de Lac-Mégantic
5527, rue Frontenac
Lac-Mégantic, Québec
G6B 1H6

Madame,

La Fédération canadienne des municipalités (FCM) est la voix nationale des gouvernements municipaux depuis 1901. Comptant 2 000 municipalités membres, la FCM représente les intérêts des gouvernements municipaux sur les enjeux liés aux politiques et aux programmes de compétence fédérale. Ses membres regroupent tant les plus grandes villes du Canada que les petites municipalités urbaines et rurales, ainsi que 18 associations provinciales et territoriales de municipalités.

Le déraillement tragique de Lac-Mégantic en juillet 2013 a été un rappel douloureux de la nécessité d'un solide cadre réglementaire pour la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses. Depuis cette tragédie, la FCM et le Groupe de travail municipal sur la sécurité ferroviaire nationale de la FCM ont mené les actions pour obtenir des mesures concrètes d'amélioration des cadres réglementaires sur la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses.

Le 11 mai 2018, le premier ministre Justin Trudeau a annoncé un financement conjoint du gouvernement du Canada et du gouvernement du Québec pour la construction de la voie de contournement de Lac-Mégantic. Le choix du tracé est fondé sur de nombreuses études réalisées dans le cadre de l'étude de faisabilité menée par la Ville de Lac-Mégantic.

Le 11 juin 2019, le gouvernement fédéral a réitéré son engagement à soutenir les collectivités et à continuer de travailler de près avec la Ville de Lac-Mégantic, ainsi que les municipalités avoisinantes pour mener à bien le projet de voie de contournement ferroviaire. Soixante pour cent des fonds pour la réalisation de ce projet seront affectés par le gouvernement fédéral et quarante pour cent par le gouvernement du Québec.

La FCM est heureuse de voir le gouvernement fédéral agir pour la sécurité et le bien-être des résidents de Lac-Mégantic, Frontenac et Nantes et de le voir participer à la revitalisation de leurs collectivités. Ceci représente un signal positif qui démontre que le ministre des Transports priorise le contrôle de la sécurité des activités ferroviaires et le transport sécuritaire des marchandises dangereuses dans les collectivités.

En raison des conséquences extrêmes locales causées par le déraillement de 2013, la FCM applaudit les mesures du gouvernement fédéral et provincial et des municipalités pour accroître la sécurité du transport ferroviaire dans la municipalité. Dans son évaluation des répercussions environnementales du projet, nous avons

24, rue Clarence Street,
Ottawa, Ontario, K1N 5P3

T. 613-241-5221
F. 613-241-7440

www.fcm.ca



confiance que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) prendra en considération la nécessité d'accroître la sécurité ferroviaire.

Pour obtenir plus de renseignements ou si vous avez des questions, veuillez communiquer avec Jean Lawson, conseillère en politiques, à jlawson@fcm.ca ou au (613) 907-6246.

Veillez recevoir, Madame, mes salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink, reading "Bill Karsten" in a cursive script, followed by a horizontal flourish.

Bill Karsten



Extrait du **PROCÈS-VERBAL** des délibérations de la réunion ordinaire du conseil d'administration de la Table des MRC de l'Estrie tenue le **jeudi 20 juin 2019** à la MRC des Sources, 309, rue Chassé, Asbestos.

Sont présents avec droit de vote :

M. Hugues Grimard	Président	préfet, MRC des Sources
M. Luc Cayer	Vice-président	préfet, MRC du Val-Saint-François
Mme Marielle Fecteau		préfet, MRC du Granit
M. Robert G. Roy		préfet, MRC du Haut Saint-François
M. Steve Lussier		maire de la Ville de Sherbrooke
M. Simon Madore		préfet, MRC de Coaticook
Mme Julie Morin		représentante de la MRC du Granit et mairesse de la Ville de Lac-Mégantic
M. Pierre Therrien		représentant de la MRC des Sources et maire de la Municipalité de Saint-Adrien
M. Richard Tanguay		représentant de la MRC du Haut-Saint-François et maire de la Municipalité de Weedon
Mme Sylvie Bureau		représentante de la MRC du Val-Saint-François et mairesse de la Ville de Windsor
M. Bernard Marion		représentant de la MRC de Coaticook et maire de la Municipalité de Sainte-Edwidge-de-Clifton
Mme Vicki-May Hamm		représentante de la MRC Memphrémagog et mairesse de la Ville de Magog

Sont également présents sans droit de vote :

M. Frédéric Marcotte	Secrétaire général	directeur général, MRC des Sources
M. Dominick Faucher	Trésorier	directeur général, MRC de Coaticook
Mme Sonia Cloutier		directrice générale, MRC du Granit
M. Dominic Provost		directeur général, MRC du Haut-Saint-François
Mme Marie-France Delage		directrice générale adjointe, relation avec la communauté, Ville de Sherbrooke
M. Guy Jauron		directeur général, MRC de Memphrémagog
M. Steve Turgeon		directeur régional du MAMH
Mme Carole La Madeleine		coordonnatrice régionale de la TME

Absences :

M. Jacques Demers	préfet, MRC de Memphrémagog
M. Vincent Boutin	conseiller municipal, Ville de Sherbrooke
Mme Manon Fortin	directrice générale, MRC du Val-Saint-François

TME 2019-06-20-15

APPUI À LA VILLE DE LAC-MÉGANTIC – VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE

CONSIDÉRANT QUE la Ville de Lac-Mégantic et ses citoyens ont demandé à ce que soit construite une voie de contournement ferroviaire pour éviter que les convois passent au centre-ville de Lac-Mégantic ;

CONSIDÉRANT QUE la nécessité d'une voie de contournement ferroviaire pour Lac-Mégantic et sa région ;

EN CONSÉQUENCE, sur la proposition de Mme Vicki-May Hamm, appuyée à l'unanimité IL EST RÉSOLU

D'appuyer la demande de la Ville de Lac-Mégantic à ce que soit construite une voie de contournement ferroviaire ;

QU'une copie de la présente résolution soit envoyée à la Ville de Lac-Mégantic.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ.

Véritable extrait du registre des procès-verbaux. Donné ce 10^e jour de juillet 2019.

Frédéric Marcotte
Secrétaire général

Sous réserve de l'approbation du libellé final du procès-verbal de la séance ordinaire du 20 juin 2019 de la Table des MRC de l'Estrie lors de sa prochaine séance.

Le 5 juillet 2019

Madame Julie Morin, mairesse
Ville Lac-Mégantic
5527, rue Frontenac, bureau 200
Lac-Mégantic (Québec) G6B 1H6

OBJET : Appui au projet de voie de contournement ferroviaire

Madame la mairesse,

Par la présente, la Société d'aide au développement de la collectivité (SADC) de la région de Mégantic veut signifier son appui au projet de voie de contournement ferroviaire touchant votre municipalité ainsi que celles de Nantes et Frontenac. Notre organisme a pour mission de soutenir le développement économique de la MRC du Granit, de stimuler la création et le maintien de l'emploi sur le territoire, de participer avec le milieu à la promotion et au développement de projets moteurs ainsi que de favoriser la concertation et le partenariat entre les divers intervenants de la région de Mégantic. Nous croyons que ce projet est primordial afin de répondre aux besoins de la communauté sur le plan social et économique suite à la tragédie du 6 juillet 2013.

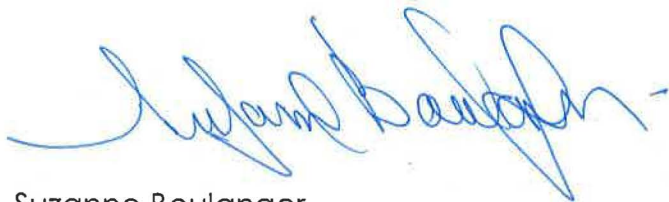
Nous considérons que la sécurité de la population sera augmentée puisque les risques associés à l'importante dénivellation de même qu'à la courbe du tracé actuel sont toujours présents au centre-ville de Lac-Mégantic, et ce, 6 ans après les événements. De plus, nous estimons que la relance économique du centre-ville est tributaire de la réalisation de cette voie de même que le rétablissement social de la population.

En effet, nous avons assisté à la présentation de la Direction de la Santé publique le vendredi 28 juin dernier, qui annonçait que 71,9 % des résidents

à Lac-Mégantic présentent encore des symptômes de stress post-traumatique modérés à sévères et qu'environ 32 % de la population mentionne que l'annonce de la voie de contournement a contribué de façon significative à améliorer leur bien-être. Cela confirme donc la nécessité que ce projet voit le jour rapidement pour le bien de notre collectivité.

En plus de la voie de contournement, nous croyons en la pertinence de centraliser l'ensemble des activités de triage dans le parc industriel de Lac-Mégantic. Cela améliorerait de façon considérable la sécurité, mais aurait également des avantages sur le plan social, économique, opérationnel et environnemental. La centralisation permettra de donner un second souffle au développement économique du parc industriel de Lac-Mégantic ainsi qu'à la création de nouveaux projets porteurs pour la région.

Au nom de la SADC de la région de Mégantic, nous tenons donc à manifester notre appui à ce projet prioritaire pour notre collectivité et nous vous prions d'agréer, Madame la mairesse, nos salutations distinguées.



Suzanne Boulanger,
Présidente du conseil d'administration

/jp



Le 20 décembre 2017

Monsieur Martin Coîteux, ministre
Ministère des Affaires municipales et
de l'Occupation du territoire
Ministère de la Sécurité publique
10, rue Pierre-Olivier-Chauveau
Québec (Québec) G1R 4J3

Monsieur le Ministre,

Il nous fait plaisir de vous écrire pour la première fois dans le cadre de ce nouveau mandat. Nous tenons à vous transmettre toute notre volonté de travailler harmonieusement avec les membres de votre équipe et dans l'intérêt des citoyens de la région de Mégantic.

Le 5 octobre 2017, le maire suppléant de Lac-Mégantic, monsieur Pierre Latulippe, vous faisait parvenir une lettre qui vous expliquait les prochaines étapes à réaliser à la suite de la publication du rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic. Dans cette lettre, les élus de la Ville de Lac-Mégantic vous mentionnaient plusieurs attentes envers le gouvernement du Québec.

Le 5 novembre dernier, les citoyens des municipalités de Frontenac, Nantes et Lac-Mégantic ont élu de nouvelles équipes municipales. Celles-ci sont d'avis que la géométrie actuelle et les risques latents qui sont encore associés à la voie actuelle commandent des actions concrètes et rapides de la part des gouvernements.

N'ayant pas reçu de réponse de votre part concernant cette lettre datée du 5 octobre 2017, nous nous mobilisons aujourd'hui pour vous réitérer des demandes claires, dans l'espoir de recevoir une réponse positive de votre part. Deux demandes sont jugées prioritaires pour les avancées du dossier. Nous en faisons aujourd'hui des demandes officielles.

Demandes prioritaires pour les Municipalités de Lac-Mégantic, Frontenac et Nantes

1. Que les gouvernements autorisent des honoraires professionnels supplémentaires afin qu'AECOM puisse analyser la faisabilité technique de trois variantes au tracé privilégié en plus d'une quatrième option, soit celle d'une demi-voie de contournement. Ces honoraires serviraient aussi à l'élaboration d'estimations de coûts associés à chacune des analyses. Ceci dans l'objectif de déterminer rapidement si les coûts additionnels des nouveaux tracés analysés seraient un compromis acceptable versus les coûts d'acquisition afin d'obtenir un terrain d'entente entre les trois municipalités. Une brève description des tracés peut être trouvée en pièce jointe.
2. Que les gouvernements autorisent également des honoraires supplémentaires pour l'embauche d'une équipe professionnelle d'évaluateurs spécialisés dans le but d'amorcer des discussions ciblées avec les citoyens impactés afin de régler la question des coûts additionnels de variante versus le coût des acquisitions. Notez que la Ville de Lac-Mégantic recevra en début janvier 2018 des estimations d'honoraires pour nos deux demandes.

En terminant, nous réitérons l'importance pour la Ville de Lac-Mégantic et les municipalités voisines que l'étude de faisabilité soit réévaluée le plus rapidement possible afin d'éviter tout autre retard au projet de la voie de contournement. Nous restons disponibles pour en discuter en tout temps, à votre convenance, et ce, dans les plus brefs délais. Espérons que vous saurez reconnaître l'importance pour notre région d'un tel projet et notre volonté de travailler ensemble dans l'intérêt de nos collectivités.

Espérant une réception positive de votre part à la présente lettre, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Marielle Fecteau, préfet
MRC du Granit

Julie Morin, mairesse
Ville de Lac-Mégantic

Gaby Gendron Jr, maire
Municipalité de Frontenac

Jacques Breton, maire
Municipalité de Nantes

p. j. Description des tracés

- c. c. Monsieur Marc Garneau, ministre des Transports du Canada
- Monsieur Luc Berthold, député Mégantic L'Érable
- Monsieur Ghislain Bolduc, député Mégantic



Lac-Mégantic, le 21 juin 2018

Monsieur Justin Trudeau
Premier Ministre du Canada
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0A6

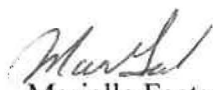
Monsieur Philippe Couillard
Premier Ministre du Québec
Édifice Honoré-Mercier
835, boulevard René-Lévesque Est, 3e étage
Québec (Québec) G1A 1B4

Objet : Appui aux accommodements demandés par les municipalités de Nantes et de Frontenac, voie de contournement ferroviaire

Messieurs les Premiers Ministres,

Vous trouverez, jointe à la présente communication, copie d'une résolution adoptée par le conseil des maires de la MRC du Granit du 20 juin dernier. Cette résolution donne suite aux signes d'ouverture que vous avez manifestés lors de la conférence de presse et des rencontres qui ont suivies l'annonce de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic. Ainsi, vous trouverez également un document présentant de possibles modifications au tracé afin de considérer les demandes des municipalités de Frontenac et Nantes visant une meilleure acceptabilité sociale pour la population des ces municipalités.

Nous vous remercions de l'attention portée à la présente et vous prions d'agréer, Messieurs les Premiers Ministres, l'expression de nos meilleurs sentiments.


Marielle Fecteau
Préfet


Sonia Cloutier
Directrice générale
Secrétaire-trésorière

SC/so

p.j. Analyse sommaire de scénarios de modifications

c.c. Monsieur Jacques Demers, président de la Fédération québécoise des municipalités
Monsieur Ghislain Bolduc, député de Mégantic
Monsieur Luc Berthold, député de Mégantic-L'Érable
Monsieur Gaby Gendron, maire de la Municipalité de Frontenac
Monsieur Jacques Breton, maire de la Municipalité de Nantes
Madame Julie Morin, maire de la Ville de Lac-Mégantic

PROCÈS-VERBAL OU COPIE DE RÉOLUTION

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DU GRANIT

Le mercredi 20 juin 2018 se tient à 19 h 30 à la salle de conférence de la MRC du Granit, la séance de juin du conseil des maires de la Municipalité Régional de Comté du Granit. Madame le préfet, Marielle Fecteau, et les maires ci-dessous énumérés participent à la rencontre.

Madame le préfet Marielle Fecteau, préside la séance. À titre de secrétaire-trésorière de la MRC du Granit, j'agis comme secrétaire de l'assemblée.

Jean-Marc Grondin
Rock Couët
Claude Roy
Yvan Goyette
Diane Turgeon
Jean-Luc Fillion
Denis Lalumière

Francis Bélanger
Julie Morin
Jacques Bergeron
Peter Manning
Bernard Therrien
France Bisson
Pierre Brosseau

Gaby Gendron
Ghislain Breton
Jacques Breton
Guy Brousseau
Jeannot Lachance
Mario Lachance

2018-123

APPUI AUX MUNICIPALITÉS VISÉES PAR LA VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE

ATTENDU QU'un déraillement de train est survenu dans la ville de Lac-Mégantic le 6 juillet 2013 faisant 47 victimes;

ATTENDU QUE la Ville de Lac-Mégantic et ses citoyens ont demandé à ce que soit construite une voie de contournement ferroviaire permettant d'éviter dorénavant le centre-ville de Lac-Mégantic;

ATTENDU QUE les différents tracés proposés de la voie de contournement ferroviaire impliquaient les territoires des municipalités de Frontenac et Nantes;

ATTENDU QUE le conseil des maires de la MRC du Granit, par sa résolution no 2017-62 adoptée le 15 mars 2017, a mandaté madame le préfet pour s'assurer que des rencontres et des discussions aient lieu en incluant les représentants des Municipalités de Frontenac et Nantes avant qu'une décision finale soit prise quant au tracé final de la voie de contournement ferroviaire;

ATTENDU QUE la Ville de Lac-Mégantic ainsi que les Municipalités de Frontenac et Nantes ont travaillé en étroite collaboration avec les différents acteurs et paliers gouvernementaux;

ATTENDU QUE le 11 mai 2018 une annonce conjointe a été faite par Québec et Ottawa quant au financement d'une voie de contournement ferroviaire, laquelle présente un tracé défini qui impacte les territoires des municipalités de Frontenac et Nantes et de la ville de Lac-Mégantic;

ATTENDU QUE le premier ministre du Québec, monsieur Philippe Couillard, a mentionné une ouverture quant à la possibilité de modifier minimalement ledit tracé;

ATTENDU QUE le ministre fédéral des Transports, monsieur Marc Garneau, a souligné lors de l'annonce, que le projet d'infrastructure en était plutôt un de reconstruction sociale;

**APPUI AUX MUNICIPALITÉS VISÉES PAR LA VOIE DE CONTOURNEMENT
FERROVIAIRE**

ATTENDU QUE le 19 mai 2018, les municipalités de Frontenac et Nantes ont proposé certaines options d'accommodements permettant une meilleure acceptabilité sociale quant aux impacts de la voie de contournement pour les citoyens de leur territoire respectif;

ATTENDU QU'il y a lieu qu'une demande officielle soit formulée et adressée aux deux gouvernements;

Il est proposé, appuyé et résolu :

QUE le conseil des maires de la Municipalité Régionale de Comté du Granit demande au premier ministre du Canada, monsieur Justin Trudeau et au premier ministre du Québec, monsieur Philippe Couillard d'évaluer et de considérer les demandes d'accommodements proposées par les municipalités de Frontenac et de Nantes quant au tracé de la voie de contournement ferroviaire.

QU'une copie de la présente résolution soit transmise au premier ministre du Canada, monsieur Justin Trudeau et au premier ministre du Québec, monsieur Philippe Couillard, à la Fédération québécoise des municipalités, au député de Mégantic, monsieur Ghislain Bolduc et au député de Mégantic-L'Érable, monsieur Luc Berthold.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

COPIE CONFORME CERTIFIÉE
CE 21 JUIN 2018
MINUTE : 2018-123


SONIA CLOUTIER
Directrice générale
Secrétaire-trésorière

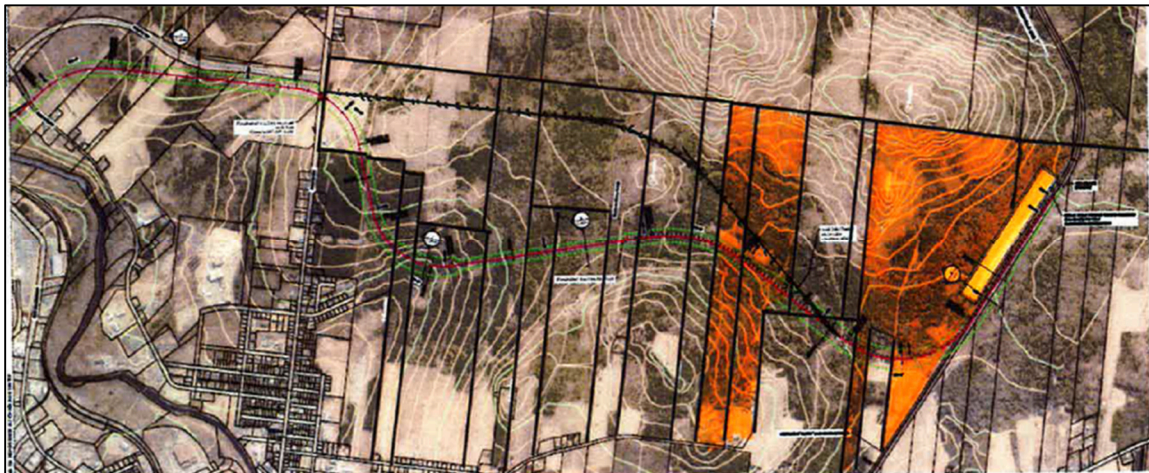
Analyse sommaire de scénarios de modifications du corridor annoncé de la voie ferroviaire de contournement du centre-ville de Lac-Mégantic demandés par les municipalités de Lac-Mégantic, Nantes et Frontenac (juin 2018)

Mise en contexte

Faisant suite à l'annonce du tracé retenu de la voie de contournement à Lac-Mégantic par les Premiers Ministres Trudeau et Couillard le 11 mai 2018, les municipalités de Lac-Mégantic, Nantes, et Frontenac ont demandé lors du Comité Stratégique du 11 juin 2018 de revoir deux variantes, ci-après les variantes 2Bi et 2Ci¹. Afin de répondre aux préoccupations soulevées après l'annonce du 11 mai, une analyse a été complétée avec les représentants de Transports Canada, de la Direction du transport ferroviaire du MTMDDET, d'AECOM et de Stantec. Des notes techniques ainsi que les plans préparés par AECOM pour les variantes 2B et 2C (avril 2018) ont également été utilisés dans la préparation de la présente note. Cette note énumère les avantages et désavantages reliés aux variantes 2Bi et 2Ci.

Variante Frontenac – 2Bi

La variante Frontenac 2Bi a été proposée par la municipalité de Frontenac à la rencontre des maires des trois municipalités du 29 mai 2018. Celle-ci est présentée ci-dessous.



Elle consiste à prolonger le tracé de la variante 2 vers le sud en ligne droite, une fois passé le croisement de la voie ferrée avec la route 204. Ce tracé vise à couper les lots plus près du trécar² des terres, que la variante 2 retenue qui fait une courbe vers l'ouest et coupe des lots

¹ Dans cette note, la variante 2Bi réfère à la dernière variante de la municipalité de Frontenac. La variante 2Ci réfère à une variante de la municipalité de Nantes pour un autre tracé au nord de la route 161, et la variante 2 réfère au tracé présenté lors de l'annonce publique du 11 mai 2018 par les autorités gouvernementales comme étant le tracé retenu.

² Ligne de propriété des lots

plus loin du trécaré dont certains au milieu. Le nombre de lots coupés plus loin du trécaré des terres est de 3 pour la variante 2Bi et de 7 pour la variante 2 retenue.

Constats

- Considérant que cette variante implique un tracé passant sous la surface du terrain naturel dans le roc sur une profondeur variant entre 30 et 50 mètres, une section en tunnel sur près d'un kilomètre de longueur doit être envisagée pour cette variante;
- Ce tunnel représente des coûts additionnels importants par rapport à la variante 2 retenue qui cherche à contourner les sommets plus élevés avec un tracé en courbes;
- Sur la base des coûts nets au km de tunnel avancé par AECOM, on obtient un coût de 47,3 M \$ additionnel pour la section en tunnel, et de 64,9 M \$ avec tous les autres coûts connexes ainsi que des délais importants sur l'échéancier actuel (> 1 an).

Avantages :

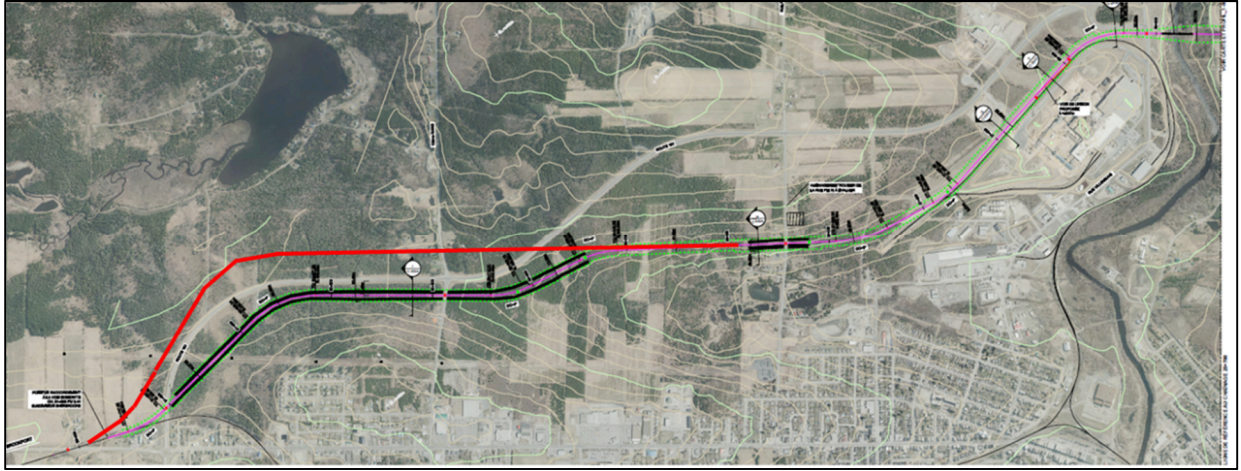
- Quatre lots de terrains ne seraient pas coupés ou enclavés dans la section où le tracé se trouve en tunnel;
- Moins d'interférence avec les cours d'eau naturels;
- Volumes de terrassements moindres.

Désavantages :

- Coût additionnel significatif en raison du tunnel requis sur environ 1 000 mètres;
- Coûts d'entretien plus élevés;
- Détour plus long pour les propriétaires impactés par une coupure de leur terrain dans la zone en tranchée avec une profondeur variant entre 30 et 50 mètres car il n'y aura aucune possibilité d'aménager des traverses de fermes;
- Aménagements de clôtures ou autres afin d'empêcher toute intrusion (piétons, VHR, animaux, etc.) dans l'emprise ferroviaire dans la zone en tranchée avec une profondeur variant entre 30 et 50 mètres afin d'éviter des chutes;
- Selon les échanges avec CMQR, ce dernier n'opère présentement aucun tunnel dans tout son réseau;
- Délais importants au projet (> 1 an) et coûts additionnels suite aux analyses requises pour faire une étude d'APP sur cette variante, refaire les inventaires environnementaux requis pour réviser le rapport de l'étude environnementale et obtenir les autorisations nécessaires.

Variante Nantes - 2Ci

La variante Nantes 2Ci a été discutée lors de la rencontre des municipalités du 29 mai 2018. Celle-ci est présentée ci-dessous.



Elle consiste à faire passer le tracé à l'ouest et au nord de la route 161 (trait rouge sur la figure) au lieu de le faire passer à l'est et au sud de la route 161 comme pour la variante 2 retenue. L'objectif principal étant de ne pas impacter les lots situés entre le 10^{ème} Rang et la route 161, au sud de celle-ci (i.e. Municipalité de Nantes). La variante 2C avait déjà été étudiée par AECOM et cette analyse est documentée dans un rapport. Dans la variante 2C, des ponts d'étagement sont prévus pour croiser le 10^{ème} Rang, la route 161 et le Rang Pie-XI. Combinés à une tranchée de 10 mètres de profondeur sur une plus grande distance que la variante 2, les coûts étaient plus importants ce qui a amené à son exclusion. La variante 2Ci montrée ci-dessus consiste à aménager un passage à niveau au croisement de la route 161. Cette possibilité est amenée en établissant le croisement de la voie ferrée plus à l'ouest que pour le croisement de la variante 2C. La route 161 étant moins élevée à cet endroit, la possibilité d'un passage à niveau avec la route 161 a été regardée.

Constats :

- La variante 2Ci consiste à faire un tracé au nord de la route 161 en partant d'un point de raccordement situé à proximité du passage à niveau existant sur la route 263;
- Le croisement du 10^{ème} Rang se fait avec un passage à niveau au nord de la route 161;
- Le croisement de la route 161 se fait avec un passage à niveau localisé à environ 500 mètres à l'est du 10^{ème} Rang alors que le tracé avec un pont d'étagement est situé à environ 700 mètres à l'est du 10^{ème} Rang;
- Le débit journalier moyen annuel (DJMA) actuel sur la route 161 serait d'un peu plus de 3 000 véhicules par jour incluant un pourcentage de camions de 20 à 30 %;
- L'angle de croisement serait de 137 degrés, ce qui est près de la limite acceptable;
- Les coûts de construction seraient semblables aux coûts de la variante 2. Néanmoins, l'option 2Ci pourrait représenter des coûts additionnels d'environ 5 M \$ de plus que le tracé retenu à 133 M \$;

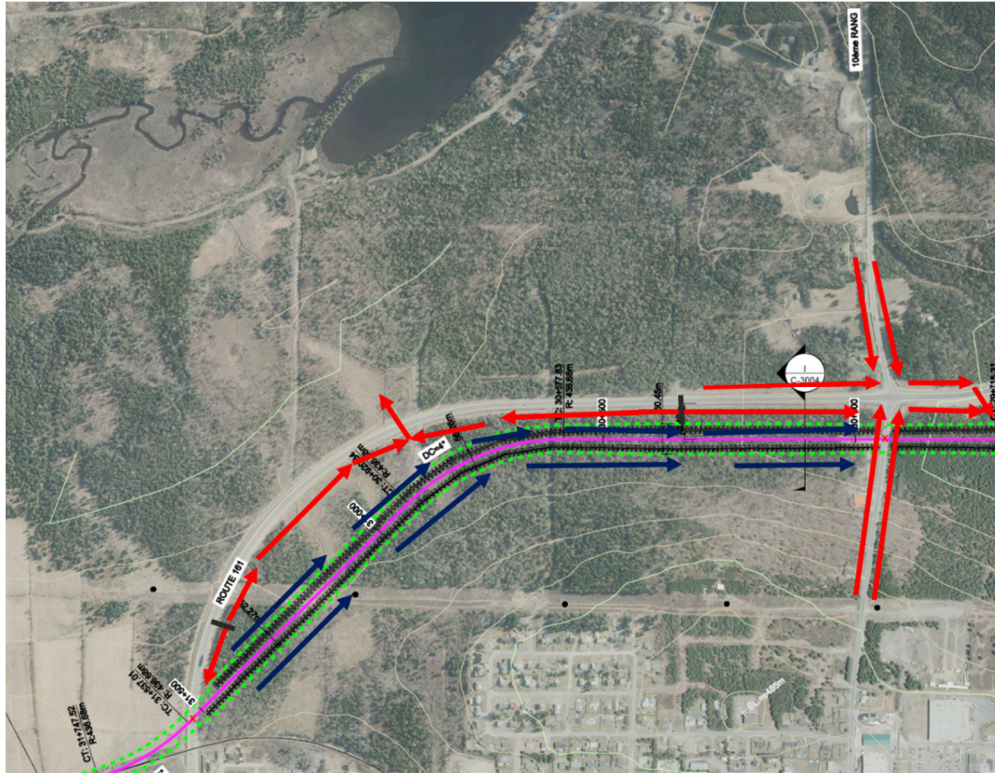
- La variante 2Ci représenterait des délais importants sur l'échéancier actuel (> 1 an).

Avantages :

- Avec le tracé au nord, les terrains au sud de la route 161 ne seraient pas morcelés ni enclavés. Ces terrains (en considérant tous les lots et aucune restriction reliée à la ligne de transport d'énergie d'HQTÉ), représentent une surface approximative de 46 hectares. Avec la variante 2 retenue au sud de la route 161, et considérant des buttes de chaque côté de la voie ferrée ainsi que les limitations d'accès à la route 161, le tracé retenu nécessitera environ 14 hectares de ce terrain, ce qui laisse environ 70 % des terres actuelles;
- L'entretien sur la durée de vie des structures des trois ponts d'étagement est évité;
- Les coûts des trois ponts d'étagement et de la tranchée additionnelle sont évités, ce qui rend cette variante plus proche de la variante 2 en termes de coûts.

Désavantages :

- La route 161 est une route de catégorie « nationale » (i.e numéro 100 et plus). Un passage à niveau sur la route 161 dans une zone à haute vitesse (90 km/h) augmenterait le risque de collisions trains/véhicules;
- Considérant le développement potentiel du parc industriel de Lac-Mégantic et du prolongement éventuel de la route 161, le nombre d'utilisateurs sur cette route devrait augmenter, tout comme le nombre de poids lourds (vers le parc industriel);
- Un premier exercice de profil avait établi à environ 1,2 % la pente entre le passage à niveau de la route 161 et le raccordement à l'antenne vers Tafisa. L'objectif de conception (pente maximale) pour une voie principale de catégorie 3 est de 1,0 %. Le profil de la variante 2 retenue est de 1,06 % pour la même section;
- Le tracé 2Ci au nord de la route 161 passe plus près du lac à l'Original que la variante 2 retenue. Les fossés du tracé de la variante 2Ci se draineraient naturellement vers le lac à l'Original (le tracé est à l'élévation approximative de 452 m et le lac à l'élévation approximative de 422 m). Il faudrait donc installer des ouvrages de confinement étanche en cas de déversement accidentel (coûts additionnels);



Note : selon la variante 2 retenue montrée sur cette figure, le drainage de la voie ferrée ne se jette pas vers le lac à l'Original mais plutôt vers la route 161 vers l'est.

- Si une intervention des services d'urgence était requise, il y aurait enclavement pour les résidents du lac à l'Original en cas d'occupation du passage à niveau par un train au passage à niveau du 10^{ème} Rang;
- Les terres agricoles du côté ouest de la route 161 seraient coupées plus loin du trécaré des terres comparativement à la variante 2 retenue (empiètement de 0,3 Ha dans la variante 2 contre 5 hectares avec l'acquisition d'un lot complet avec la variante 2Ci);
- Des dispositifs de signalisation lumineuse « Préparez-vous à arrêter » seraient requis dans les deux directions de part et d'autre du passage à niveau de la route 161 ce qui ajouterait aux coûts;
- L'angle de croisement du passage à niveau combiné à la pente de la voie ferrée et la courbe de la route 161 (rayon $\pm$ de 450 mètres), ne présente pas une situation idéale recherchée pour la mise en place d'un passage à niveau sur la route 161 considérant sa classification et la vitesse affichée;
- Délais importants au projet (> 1 an) et coûts additionnels, suite aux analyses requises pour faire une étude d'APP sur cette variante, refaire les inventaires environnementaux requis pour réviser le rapport de l'étude environnementale et obtenir les autorisations nécessaires;
- La géométrie de la route 161 serait à corriger pour l'aménagement du passage à niveau ce qui entraînerait des coûts additionnels.

29 JUIN 2018

Madame Marielle Fecteau
Préfet de la Municipalité régionale de comté du Granit
5600, rue Frontenac
Lac-Mégantic (Québec) G6B 1H5

Madame,

Par la présente, nous souhaitons répondre à la résolution du conseil des maires de la Municipalité régionale de comté (MRC) du Granit envoyée aux premiers ministres Trudeau et Couillard le 21 juin 2018 et confirmer la volonté des gouvernements du Canada et du Québec d'aller de l'avant avec le tracé annoncé le 11 mai 2018.

Nous tenons à rappeler que le tracé retenu pour la voie de contournement de Lac-Mégantic est basé sur les nombreuses études et analyses. Ce tracé a été retenu en raison des critères de sécurité et de faisabilité, y compris les échéanciers de réalisation. Compte tenu de la situation unique qu'a vécue la ville de Lac-Mégantic, les gouvernements du Canada et du Québec ont décidé de contribuer un montant substantiel au projet, soit 133 millions de dollars, afin de permettre au projet d'aller de l'avant.

À la suite de cette annonce, les maires de Nantes, de Frontenac et de Lac-Mégantic ont proposé deux variantes au tracé retenu aux fins d'analyse. Celles-ci ont été revues par nos ministères respectifs. Cette analyse confirme que les deux variantes proposées soulèvent des enjeux importants de sécurité particulièrement probants et qu'elles augmentent de façon considérable les coûts du projet.

Dans le cas de la variante de Nantes, le passage à niveau sur la route 161, qui est une route de 90 km/h achalandée, représente une augmentation importante du risque d'accident. De plus, l'angle du passage à niveau proposé est près de la limite acceptable; le profil de la pente est plus important que le tracé retenu; et il risquerait d'enclaver le secteur du Lac-à-l'Original, interdisant ainsi l'accès aux services d'urgence.

En outre, la variante de Frontenac représente une augmentation des coûts d'environ 65 millions de dollars par rapport aux coûts initiaux et elle ajoute des retards importants sur l'échéancier annoncé en mai. En effet, cette variante nécessiterait la construction d'un tunnel d'environ 1 km.

Vous comprendrez que, pour ces raisons, il n'est pas possible pour les gouvernements du Canada et du Québec d'appuyer ces variantes.

Nos gouvernements ont pris l'engagement de réaliser ce projet pour le bien-être de tous les citoyens de la grande région de Lac-Mégantic. Nos représentants communiqueront incessamment avec la Ville de Lac-Mégantic pour lui demander de procéder sans délai à la phase 2 de l'étude en allant de l'avant avec le tracé définitif annoncé le 11 mai dernier.

Nous tenons à vous assurer de notre collaboration dans la réalisation de cet important projet pour la collectivité.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in blue ink, reading "Marc Garneau".

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports du Canada

A handwritten signature in blue ink, reading "André Fortin".

Monsieur André Fortin, M.A.N.
Ministre des Transports, de la Mobilité
durable et de l'Électrification des transports
du Québec

c.c. Monsieur Luc Berthold, député de Mégantic - L'Érable
 Monsieur Ghislain Bolduc, député de Mégantic
 Madame Julie Morin, mairesse de la Ville de Lac-Mégantic
 Monsieur Jacques Breton, maire de la Municipalité de Nantes
 Monsieur Gaby Gendron, maire de la Municipalité de Frontenac
 Monsieur Jacques Demers, président de la Fédération québécoise des municipalités

**EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL D'UNE SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA VILLE DE LAC-MÉGANTIC**

Procès-verbal de la séance ordinaire du conseil municipal de la Ville de Lac-Mégantic, tenue à la salle J-Armand Drouin à l'hôtel de ville, le 8 septembre 2015 à 19 h 30. Après avis de convocation dûment signifié à chacun des membres, sont présents et formant quorum : madame la mairesse Colette Roy Laroche, madame la conseillère Johanne Vachon et messieurs les conseillers Jean-Guy Bouffard, André Desjardins et Richard Michaud.

Messieurs les conseillers Roger Garant et Daniel Gendron sont absents de cette réunion ayant motivé leur absence.

Assistent également à la réunion, M. Gilles Bertrand, directeur général, M^e Chantal Dion, greffière et M. Luc Drouin, trésorier.

Résolution no 15-612

**RÉSOLUTION D'APPUI – COMITÉ DE VIGILANCE POUR LA SÉCURITÉ
FERROVIAIRE**

ATTENDU QUE la Ville a, par sa résolution n^o 14-804, appuyé la création du Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire ;

ATTENDU QUE ce comité a pour mission « d'assurer un devoir de mémoire afin que la catastrophe ferroviaire du 6 juillet 2013 ne tombe jamais dans l'oubli » ;

ATTENDU QUE ce comité s'efforce de « prendre les actions nécessaires auprès des acteurs impliqués dans le domaine ferroviaire, afin qu'ils mettent tout en œuvre pour prévenir une autre catastrophe semblable » ;

ATTENDU QUE le comité fait les recommandations suivantes :

1. Que la ville installe des panneaux de signalisation sur les terrains appartenant à la municipalité, le long de la voie ferrée, pour rappeler au conducteur de train l'entente intervenue entre la Ville et la compagnie de chemin de fer CMQ, laquelle limite la vitesse à 10mph sur tout le territoire de la Ville de Lac-Mégantic ;
2. Que la Ville demande formellement à Transport Canada de produire un document qui expliquent à ses citoyens, comment les inspections de la voie ferrée sont effectuées, la fréquence à laquelle ces inspections sont réalisées, et comment ces inspections permettent de conclure que la voie ferrée est conforme aux normes de sécurité et aux règlements en vigueur en semblables matières ;
3. Faire en sorte qu'une gare de triage soit installée dans le secteur industriel ;



Et de façon générale, prévoir les mesures législatives suivantes :

4. Que les transporteurs ferroviaires soient tenus par la loi de soumettre leurs opérations à un vérificateur externe, dûment accrédité par Transport Canada, qui devra s'assurer que les pratiques de gestion notamment en matière de sécurité, de formation du personnel, d'exploitation des trains, d'entretien du matériel roulant et des voies ferrées, garantissent à tous les citoyens du pays un niveau de sécurité acceptable. Ces vérifications externes devraient être réalisées tous les trois ans ;
5. Que les transporteurs ferroviaires soient tenus par la loi de soumettre leurs mécaniciens de locomotive à une certification accordée par un organisme indépendant reconnu par Transport Canada. Pour obtenir cette certification, les mécaniciens devraient réussir des examens tant théorique que pratique sur les systèmes de freinage, les arrêts prolongés d'un convoi, incluant l'utilisation de simulateur ou de matériel roulant en situation d'exploitation ;
6. Que la loi prévoit un nombre maximum de wagons qui peuvent être transportés dans un convoi-bloc de pétrole ou de matières dangereuses et que ces trains qui transportent ces convois-blocs soient tenu de réduire leur vitesse à 10mph dans les villes et villages du pays ;
7. Que le gouvernement du Canada intègre, sans délai, à son programme d'investissement dans les infrastructures, un volet entièrement dédié à la modernisation des voies de chemins de fer du pays en priorisant la construction de voies de contournement des villes et villages plus spécifiquement pour le transport des matières dangereuses, et que ce programme de modernisation des infrastructures ferroviaires soient maintenu de façon permanente ;
8. Que le gouvernement fédéral constitue un fonds d'indemnisation au bénéfice des personnes et des municipalités victimes d'accidents survenu sur le réseau ferroviaire fédéral. Que ce fonds soit capitalisé par les compagnies de transports ferroviaires, plus particulièrement celles qui transportent des produits dangereux, ainsi que par le gouvernement du Canada.

ATTENDU QUE la Ville croit qu'il serait préférable de connaître le tracé de la nouvelle voie de contournement avant de relocaliser une gare de triage.

Il est proposé par M. le conseiller André Desjardins,

appuyé par M^{me} la conseillère Johanne Vachon

et résolu :

QUE les attendus fassent partie intégrante de la présente résolution ;

D'APPUYER les recommandations n^{os} 1, 2, 4, 5, 6, 7 et 8 présentées par le Comité de vigilance sur la sécurité ferroviaire ;



Qu'une copie de cette résolution soit transmise au Premier ministre du Canada, le très Honorable Stephen Harper, la Ministre des Transports, l'Honorable Lisa Raitt, au député de Mégantic-L'Érable, monsieur Christian Paradis, ainsi qu'aux chefs des partis du Bloc Québécois, monsieur Gilles Duceppe, du Nouveau Parti démocratique, monsieur Thomas J. Mulcair, et du Parti libéral du Canada, monsieur Justin Trudeau, au Premier ministre du Québec, monsieur Philippe Couillard, au Ministre des Transports du Québec, monsieur Robert Poëti, au député de Mégantic, monsieur Ghislain Bolduc, au Parti Vert du Canada, au Parti Vert du Québec aux candidats à l'élection générale fédérale de la circonscription Mégantic-L'Érable, à la Fédération québécoise des municipalités, à la Fédération canadienne des municipalités, à l'Union des Municipalité du Québec ainsi qu'au Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire.

Adoptée à l'unanimité

COPIE VIDIMÉE,
CE 10 SEPTEMBRE 2015, MIN 15-612


MME NANCY ROY,
GREFFIÈRE ADJOINTE



Lac-Mégantic

Le 2 février 2019

M. Marc Garneau Ministre des Transports Canada
2958-330, rue Sparks (XA) Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Objet : Centralisation de l'ensemble des opérations de triage sur la future Voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Monsieur le Ministre,

C'est avec grand intérêt et empressement que la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic appuie sans réserve le dépôt conjoint par nos élus de l'Étude de faisabilité sur la centralisation de l'ensemble des opérations de triage de la future Voie de contournement ferroviaire dans le Parc industriel de Lac-Mégantic.

Ce projet d'infrastructure connexe à la Voie de contournement qui vous est soumis par la Préfète de la MRC du Granit Marielle Fecteau, la Mairesse de Lac-Mégantic Mme Julie Morin, le Maire Frontenac de M. Gaby Gendron, et le Maire de Nantes M Jacques Breton rejoint en tout point votre préoccupation première maintes fois répétées, soit celle de la sécurité ferroviaire.

À ce sujet, il faut prendre en considération que la tragédie ferroviaire du 6 juillet 2013 de Lac-Mégantic a pour origine la dérive d'un train de pétrole mal sécurisé et stationné sans surveillance sur la voie principale en haut de la pente de Nantes menant à Lac-Mégantic. Deux jours plus tard, soit le 8 juillet 2013, même scénario: un autre train de la MMA tirant 89 citernes de pétrole est aussi découvert non sécurisé et stationné sans surveillance sur la voie principale dans le haut de la pente de Vachon au sud de Lac-Mégantic par un inspecteur de TC, M. Alain Richer.

Ce qu'il faut comprendre M. le Ministre, c'est que malgré ces facteurs de risques géographiques et opérationnels ayant menés à la catastrophe du 6 juillet 2013, la compagnie CMQR, qui a repris les opérations de la défunte MMA y poursuit encore en 2019, les mêmes types de pratiques risquées de stationnements et de triages en haut de ces pentes. Si vous étudiez bien la carte topographique de notre région, vous réaliserez M. le Ministre, la vulnérabilité de la ville de Lac-Mégantic. Elle est située au fond d'un bassin hydrographique, à la décharge du lac, au point le plus bas du creuset, d'où serpente en de nombreuses courbes, la voie ferrée.

Il faut aussi vous rappeler M. le ministre, que le BST rapportait le juin 2018 une augmentation accrue de 10% du nombre de train partis à la dérive au Canada depuis les 5 dernières années. Il ne s'agit là de rien de rassurant pour les Méganticois qui tardent à se remettre de la tragédie.

Bien à vous

Robert Bellefleur
Porte-Parole pour la Coalition des citoyens OESF de Lac-Mégantic



Lac-Mégantic, le 31 janvier 2019

L'honorable Marc Garneau, ministre
Transport Canada
2958-330, rue Sparks (XA)
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Objet : Appui favorable au projet de centralisation de l'ensemble des opérations de triage dans le parc industriel de Lac-Mégantic

Monsieur le Ministre,

Suite à nos travaux de concertation avec les municipalités de Frontenac, de Nantes et de Lac-Mégantic, la MRC du Granit, ainsi que la Coalition des citoyens engagés pour la sécurité ferroviaire, la Société de développement économique du Granit (SDEG) est très heureuse de vous témoigner son appui favorable aux municipalités de Lac-Mégantic, de Nantes et de Frontenac, ainsi qu'à la MRC du Granit, dans le projet de centralisation de l'ensemble des opérations de triage dans le parc industriel de Lac-Mégantic.

En effet, nous vous déposons aujourd'hui une étude de faisabilité vous permettant de constater non seulement les nombreux avantages en matière de sécurité qu'aurait un tel projet, mais également des avantages sociaux, économiques, opérationnels et environnementaux que représenteraient cette démarche. La relocalisation des activités de triage demeure la seule option pour cesser tout risque de pouvant mener à une tragédie humaine, économique et environnementale telle que nous l'avons connue et donner aux granitois un réel sentiment de sécurité essentiel dans le processus de rétablissement des familles.

J'espère très sincèrement que cette étude permette de mobiliser tous les acteurs requis pour permettre la réalisation de ce volet structurant que représente cette opportunité sur tous les aspects et sommes convaincus que vos équipes seront en mesure de poursuivre des démarches plus approfondies qui permettront de bonifier le projet global et ainsi améliorer au maximum la sécurité de nos communautés.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Ministre, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Béland Audet
Président du conseil d'administration

c.c. L'honorable Navdeep Singh Bains, ministre de l'Innovation, sciences et développement économique
L'honorable Amarjeet Sohi, ministre infrastructure du Canada
Monsieur François Bonnardel, ministre des Transports du Québec
Madame Andrée Laforest, ministre des Affaires municipales et de l'Habitation
Monsieur Luc Berthold, député Mégantic l'Érable
Monsieur François Jacques, député de Mégantic
Madame Marielle Fecteau, préfet de la MRC du Granit
Madame Julie Morin, mairesse Ville de Lac-Mégantic
Monsieur Jacques Breton, maire de Nantes
Monsieur Gaby Gendron, maire de Frontenac
Coalition des citoyens engagés pour la sécurité ferroviaire

Bonjour,

Je me présente, Anne-Julie Hallée, 45 ans, enseignante en anglais à la Polyvalente Montignac. Je vous écris parce que cette voie de contournement, j'y tiens mordicus.

À l'hiver 2013, alors que je prenais souvent des marches sur la piste cyclable, j'ai réalisé que les convois de trains avec les wagons-citernes étaient de plus en plus longs et de plus en plus fréquents. Je m'amusais à compter le nombre de wagons noirs et j'étais surprise à chaque fois que je me rendais à 80,85 et même 90 wagons-citernes. Je m'imaginais également des choses moins drôles, comme un déraillement. À cette époque, dans ma tête, un déraillement allait faire déverser plein de produits chimiques dans notre beau lac et ça m'inquiétait énormément par rapport à l'environnement. Je me disais: « Mais ça n'a pas d'allure de laisser passer des trains comme ça dans notre ville. » Jamais j'avais pensé que ça détruirait pleins de maisons et de commerces.

Puis, le 6 juillet arriva. De ma chambre et porte-patio de mon condo, j'ai vu la grosse lueur orange vers le centre-ville. Quelque chose de gros venait d'arriver. J'ai accouru à la piste cyclable avec ma caméra, filmant ce qui se passait, à environ 800 mètres de chez moi. La chaleur était si intense que j'ai quitté les lieux, en ramassant mes chats et incitant deux dames âgées qui vivaient aux mêmes condos que moi de quitter la place. On s'est rendu chez mes parents qui vivaient près de l'hôpital dans le temps. On a passé une nuit blanche et avons tous été témoins de l'explosion de 4am qui ressemblait à un champignon nucléaire. Dans cette tragédie, j'ai perdu une tante, un collègue, des amis golfeurs, des anciens élèves et plusieurs autres personnes que je voyais régulièrement au Musi-Café.

Tout ça pour vous dire que le train qui passe le matin, l'après-midi et la nuit...je ne suis plus capable de le voir ni de l'entendre. À tous les passages à niveaux, ce sont 4 coups de klaxons qui se font entendre... à Laval-Nord, à la rue Victoria,

à la rue Frontenac, à la gare, à la rue Agnès et au passage près des Victorines. Ces klaxons qui résonnent extrêmement fort me font revivre la tragédie à chaque jour. Certains diront que j'ai besoin d'aide psychologique.... je sais et j'en ai eue aussi! Les trains sont gravés dans ma mémoire à vie. C'est comme ça.

De ne plus voir traverser des dizaines et des dizaines de wagons-citernes dans notre belle ville et à côté de chez moi sera un grand soulagement. Cette voie de contournement, je la veux et j'en ai besoin, comme plusieurs gens que je connais. Le train, je ne veux plus le voir, alors de grâce, sortez-le de notre ville! Voici une image que j'ai prise le matin du alors que je m'en allais à l'école - un train avec des wagons-citernes ... à n'en plus finir!



Mémoire inachevé

(25/6/2019)

Monsieur le président Joseph Zayed, Monsieur le commissaire Pierre Renaud. Le projet de voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic repose essentiellement sur le désir exprimé, de façon légitime sans doute, par les autorités de la Ville de Lac-Mégantic de sortir le train du centre-ville, après la catastrophe du 6 juillet 2013. Un souhait qui a reçu l'appui politique et financier des gouvernements du Canada et du Québec.

Dans son rapport déposé le 19 août 2014, le Bureau de la sécurité des transports du Canada identifie 18 facteurs techniques et humains quant aux causes de l'accident. Des facteurs qui, mis bout à bout, en séquences parfaites, ont créé l'effet domino. Historiquement, s'ajoute une absence volontaire d'intention de la compagnie de chemin de fer Montreal Maine & Atlantic Railway de révéler la nature des produits dangereux transportés sur ses voies. Absence également de volonté de partager avec la Ville de Lac-Mégantic des informations qui auraient pu être nécessaires, ne serait-ce que pour préparer une intervention d'urgence adéquate en cas de déraillement ou d'explosion.

Au cours de la première étape de ces audiences, les jours derniers, les longs moments de silence de Me Stéphanie Hamelin la conseillère juridique de la compagnie de chemin de fer Central Maine et Quebec Railway, pour répondre à vos questions, messieurs les commissaires, ont semé un malaise chez les citoyens dans la salle et sans doute aussi parmi le groupe des personnes-ressources.

Le changement de culture concernant la sécurité et les communications évoqué par Me Hamelin ne signifie pas pour autant le partage d'informations stratégiques à tous les intervenants de la sécurité publique.

Transports Canada, dans sa détermination à faire bien paraître le gouvernement fédéral et surtout le ministre des Transports Marc Garneau, l'ennemi public numéro Un des «théoriciens du complot», comme il se plaît à les appeler, a énuméré quelques changements à la réglementation sur le transport ferroviaire depuis la tragédie pour assurer à la population un meilleur sentiment de sécurité. Mais ça ne semble encore que des vœux pieux.

J'achetais régulièrement un billet de participation de Lotto Max. Mon billet, au coût de 3\$, me donnait une chance sur 28 millions et quelques d'empocher la grosse cagnotte. Le 12 mai 2019, Loto-Québec a changé les règles du jeu et ajouté un 50e numéro à la fiche de participation. Mes chances de crier bye bye boss sont passées à 1 sur 33 millions et quelques. Si malgré tout j'ai continué d'en acheter à l'occasion, c'est que je suis pleinement conscient que j'achète un rêve, l'espoir que ma vie va soudainement changer. Et que je pourrai presque à moi seul payer la moitié de la future voie ferrée. (C'tune joke !)

Les 47 victimes de la tragédie de Lac-Mégantic n'ont pas participé à une quelconque loterie. Le risque de mourir dans une tragédie aussi improbable était d'une sur des centaines de millions. Le risque nul ou presque, dirait un spécialiste des probabilités.

À vos audiences, nous les avons entendus faire la preuve mathématique qu'un tel accident n'arrive jamais, ou presque, et pratiquement jamais deux fois au même endroit. Théoriquement, mathématiquement, personne ne devient millionnaire deux fois à la loterie, mais ça s'est déjà vu. Pas plus tard que la semaine dernière, la famille de Montréal qui avait une chance sur plus de 33 millions de gagner le jack pot à Lotto Max l'a raflé, deux ans après avoir gagné 1 M\$ à la loterie 6/49 avec une seule chance sur 14 millions.

Que vous analysiez ou non les résultats des études sur les risques potentiels, les fréquences d'accidents graves, les séquences que le même cauchemar survienne deux fois, un fait demeure, personne n'a envie qu'on joue à la roulette russe avec nos enfants. Et c'est là tout le risque d'asseoir le projet uniquement sur des données techniques, sans tenir compte des données historiques. Sans tenir compte de ce qui semble une mauvaise habitude chez Transports Canada, celle de continuer, malgré la mauvaise expérience avec la MMA, de laisser le transport ferroviaire de matières dangereuses au bon vouloir des compagnies.

Le culte du secret, de la confidentialité que brandit la CMQR quand il s'agit de vouloir connaître

les risques associés aux matières dangereuses qui transitent à travers les municipalités est resté le même.

Quand le ministère québécois de la Sécurité publique avoue, six ans après la tragédie de Lac-Mégantic, être encore impuissant à obtenir des données pourtant nécessaires pour aider les municipalités à préparer leur plan de mesures d'urgence en cas d'accident majeur impliquant un wagon ou un convoi de wagons remplis de matières dangereuses, parce que ces données sont confidentielles et protégées par toute la réglementation fédérale en matière de transport ferroviaire, on n'en sort pas de ce cauchemar. Et Transports Canada n'aime pas au sentiment de sécurité quand il avoue candidement que l'entente confidentielle avec CMQR pour la réalisation de la future voie ferrée n'implique que l'argent mis sur la table pour financer les travaux. Rien sur les exigences, rien sur la sécurité. Une fois les travaux du BAPE terminés, ce sera le silence radio pour la suite des choses.



SOMMAIRE

météo	22
affaires	15
annonces classées	22
arts et spectacles	17
décès	24
horaire télé	23
horoscope	21
jeux	20
loterie	19
monde	25
opinions	10
sports	26

NOUS JOINDRE

ADRESSE

1950, rue Roy
Sherbrooke, J1K 2X8

NUMÉRO GÉNÉRAL

819 564-5450

ABONNEMENT ET LIVRAISON

819 564-5466
abonnement@latribune.qc.ca
Sans frais
1 800 567-6955

RÉDACTION (24/7)

819 564-5454
redaction@latribune.qc.ca
Téléc. 819 564-8098

PUBLICITÉ

819 564-5450
Téléc. 819 564-5482

ANNONCES CLASSÉES

819 564-2222
Téléc. 819 564-5482

HEURES D'OUVERTURE

De 8h30 à 12h et 13h à 16h30

CENTRE-VILLE DE LAC-MÉGANTIC

« Nous étions très proches d'un autre déraillement »

RONALD MARTEL

ronald.martel@latribune.qc.ca

LAC-MÉGANTIC – Un autre déraillement a peut-être été évité de peu au début du mois d'avril à Lac-Mégantic, croit la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire, qui tire une nouvelle fois la sonnette d'alarme.

« Pour tous ceux et celles qui ne croient pas encore en l'importance de la construction rapide d'une voie de contournement ferroviaire hors du centre-ville de Lac-Mégantic, nous tenons à leur rappeler une fois de plus l'urgence d'agir! » a écrit dans un communiqué de presse le porte-parole de la Coalition, Robert Bellefleur.

Ce dernier se base sur un événement récent où une réparation majeure a dû être effectuée d'urgence, à la suite de la vigilance d'un citoyen qui a alerté coup sur coup la Coalition et la compagnie Central Maine and Quebec Railway (CMQR), aux abords de la piste cyclable qui longe la rue Cartier, à un jet de pierre du centre-ville.

Le citoyen, Michel Dumont, un résident de Woburn habitué de marcher sur la piste cyclable longeant cette artère du centre-ville,

a pu constater qu'une éclisse



Un citoyen a pu constater qu'une éclisse retenant un rail de la voie ferrée ne tenait que grâce à un seul boulon tordu, alors qu'en temps normal, il y aurait dû y avoir trois boulons en meilleure condition. — PHOTO FOURNIE PAR LA COALITION

retenant un rail de la voie ferrée ne tenait que grâce à un seul boulon tordu, alors qu'en temps normal, il y aurait dû y avoir trois boulons en meilleure condition.

« Sans être des spécialistes du domaine ferroviaire, les citoyens bénévoles de la Coalition ont déduit que ce bris majeur du rail était dû possiblement à la contamination de la voie ferrée par

la boue, qui fait s'affaisser profondément les travers de bois et les rails à chaque passage des lourds convois. Cette problématique occasionne des tensions énormes sur les boulons qui fixent les éclisses aux rails, qui finissent par céder entraînant des risques accrus de ruptures des rails. Depuis 2014, nous observons lors de dégels et par temps

humide des problèmes similaires de mauvais drainage de voie ferrée et d'enfoncements des travers de bois sur plusieurs sections des rails traversant la Ville de Lac-Mégantic », a fait valoir M. Bellefleur, dans son communiqué.

« Cette fois-ci, nous étions très proches d'un autre déraillement », a ajouté M. Bellefleur en entrevue téléphonique.



Transports
Canada

Transport
Canada

Région du Québec Direction Surface
700, Place Leigh-Capreol
Dorval (Québec) H4Y 1G7

Your file Votre référence

Our file Notre référence

SGDDI : 15301204

RSIG #5525293

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

AVIS ASSORTI D'UN ORDRE

Le 7 mai 2019

Monsieur Ryan Ratledge
Vice-président Exploitation
Chemin de fer Central Maine and Québec Railway Canada Inc.
15 Iron Road
Hermon, ME
04401

Monsieur,

Je suis un inspecteur de la sécurité ferroviaire nommé par le ministre des Transports en vertu du paragraphe 27(1) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF).

Du 29 avril au 1^{er} mai 2019, j'ai effectué une inspection entre le point milliaire 0 et le point milliaire 125,46 de la subdivision Sherbrooke du Chemin de fer Central Maine and Québec Railway (CMQR) en compagnie de M. Gilles Roy, superviseur adjoint de voies du CMQR, et de M. Ted Toonders, inspecteur de la sécurité ferroviaire à Transports Canada. L'inspection nous a permis d'observer plusieurs situations et préoccupations urgentes nécessitant des réparations immédiates ou l'application de restrictions de vitesse, notamment les suivantes :

1. Rails défectueux et brisés aux points milliaires 7,41; 21,29; 31,24; 31,39; 53,24; 57,02; 58,95; 60,60; 74 et 95,32;
2. Conditions de traverses défectueuses aux points milliaires 3,61; 8,09; 52,05; 62,54; 74,2; 105,6; 106,06; 109,07; 111,43 et 117;
3. Autres conditions aux points milliaires 60,85 (niveau transversal) et 119,06 (boulon manquant).

Parmi les autres préoccupations, mentionnons les suivantes :

1. Usure ondulatoire des rails sur plus de 30 956 pieds;
2. Présence de boue/situation de ballast colmaté sur plus de 27 245 pieds.

Canada 

De plus, le 2 mai, un examen de la documentation et une analyse des données ont révélé une forte augmentation du nombre de rails défectueux découverts par ultrasons d'une année à l'autre. Par ailleurs, le nombre de rails brisés découverts à la suite d'inspections visuelles en 2019 est alarmant pour nous.

Voici le nombre de rails défectueux signalé par véhicule à ultrasons d'une année à l'autre :

1. En 2015, 115 rails défectueux
2. En 2016, 175 rails défectueux
3. En 2017, 185 rails défectueux
4. En 2018, 253 rails défectueux

Entre le 1^{er} janvier 2019 et le 1^{er} mai 2019, un total de 59 rails brisés ont été découverts à la suite d'une inspection visuelle. Parmi ceux-ci, 52 rails brisés ont été découverts par des employés des compagnies de chemin de fer durant leurs inspections et sept rails brisés ont été découverts au cours de l'inspection que j'ai effectuée la semaine dernière.

À la lumière de ces constatations, je vous transmets le présent Avis assorti d'un Ordre en vertu du paragraphe 31(1) de la LSF pour vous informer que je suis d'avis que la situation actuelle risque de compromettre de façon imminente la sécurité ferroviaire. Conformément au paragraphe 4(4,1) de la LSF, « le risque est dit imminent dans les cas où cette situation existe déjà », c'est-à-dire une situation qui est constituée par « tout danger ou toute condition qui pourrait éventuellement constituer une situation dans laquelle une personne pourrait être blessée ou tomber malade, l'environnement pourrait être compromis ou des biens matériels pourraient être endommagés ».

Danger ou condition

1. *L'augmentation du nombre de rails défectueux d'une année à l'autre, découverts à la fois par ultrasons et à l'aide d'inspections visuelles, indique une détérioration de la situation et un risque accru de déraillement en raison d'un rail brisé.*
2. *Une combinaison de traverses aux joints défectueux et de ballast colmaté augmente encore davantage le risque de rupture de rail au niveau d'un joint.*

Par conséquent, j'ordonne que le Chemin de fer Central Maine and Québec Railway :

Augmente le nombre d'inspections par ultrasons des rails sur la subdivision Sherbrooke entre le point milliaire 0 et le point milliaire 125,46, et le résultat de ces inspections doit être communiqué à Transports Canada à la fin de chacune de ces inspections, conformément au calendrier suivant :

Une inspection doit être effectuée entre

- *Le 1^{er} mai et le 30 juin*
- *Le 1^{er} septembre et le 31 octobre*
- *Le 1^{er} janvier et le 28 février*

Ces fréquences d'inspection demeureront en vigueur jusqu'à ce que Transports Canada soit convaincu que le nombre de rails défectueux ait diminué considérablement et ait atteint un nombre dont nous pouvons être satisfaits. Transports Canada surveillera la mise en œuvre des mesures prises par CMQR, au besoin, et prendra les mesures qui s'imposent s'il décele des problèmes susceptibles de compromettre la sécurité.

Conformément au paragraphe 31(7) de la LSF, l'ordre prend effet dès que le destinataire reçoit l'avis ou, dans le cas où l'ordre est donné à une compagnie, dès que celle-ci, son cadre ou son préposé reçoit l'avis.

Si vous avez l'intention de faire réviser le présent Ordre, vous devez déposer une requête auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) au plus tard à 23 h 59, le 7 juin 2019, le cachet de la poste faisant foi.

Le Tribunal a produit un Guide des requérants que vous pouvez vous procurer auprès du greffier du Tribunal à l'adresse indiquée ci-dessous. Les requêtes de révision doivent être déposées auprès de la personne suivante :

Le greffier
Tribunal d'appel des transports du Canada
333, avenue Laurier Ouest, bureau 1201
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
<http://www.tatc.gc.ca>

Veillez prendre note que le dépôt d'une requête de révision auprès du TATC n'a pas pour effet de suspendre l'Ordre.

Veillez noter que le présent Ordre restera en vigueur jusqu'à ce que l'on remédie au danger ou aux conditions qui sont précités à ma satisfaction. Afin d'obtenir de plus amples renseignements à cet égard, n'hésitez pas à communiquer avec moi au 514-346-5507 ou par courriel à l'adresse jean-rene.gagnon@tc.gc.ca.

Veillez agréer, Monsieur, mes meilleures salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-René Gagnon'.

Jean-René Gagnon
Inspecteur de la sécurité ferroviaire (Infrastructure)
Transports Canada – Sécurité ferroviaire, matricule : 30148

c.c. M. Ron Marshall, Directeur général, Ingénierie CMQR - Hermon, ME

c.c. Brigitte Diogo, directrice générale, Sécurité ferroviaire, Transports Canada - Ottawa (Ontario)