

ORAL BAPE 30 mai 2017

Bonsoir

Je suis le docteur Richard Lefebvre, médecin généraliste retraité, ayant pratiqué dans la région pendant 36 ans,

et je suis accompagné par le docteur Gérard Chaput médecin de famille encore très actif à Lac-Mégantic.

D'abord, nous déclarons n'avoir **aucun conflit d'intérêt** commercial, ni industriel, ni politique.

Notre intervention s'inscrit dans un contexte de médecine sociale et préventive.

Notre intérêt est de pouvoir circuler en toute sécurité en ces lieux menacés d'une récurrence de catastrophe à cause de la géographie locale.

Le but de ce mémoire est d'informer le BAPE de la nécessité d'une voie de contournement ferroviaire et des raisons qui le supportent.

Pétition des 26 médecins de la région

Aussitôt que 11 jours après le déraillement catastrophique du 6 juillet 2013, nous avons remis une pétition au conseil de ville, recommandant le retrait de la voie ferrée en ville.

Cette pétition fut signée unanimement par tous les médecins pratiquant à l'hôpital et dans la région.

Le but d'agir si vite était de suggérer de garder des ressources à cet égard et de ne pas les gaspiller à reconstruire ou réparer la voie ferrée désuète.

Évidemment les autorités étaient submergées par le chaos des événements.

Il nous fut alors poliment suggéré de bonifier le nombre de signataires.

Pétition citoyenne de 3665 signatures

Alors, 2 semaines plus tard, soit 1 mois après l'explosion du centre-ville, nous avons présenté une autre pétition exigeant une voie de contournement ferroviaire.

Elle comportait 3665 signatures de citoyens. Même monsieur Justin Trudeau l'avait contresignée lors de son passage aux funérailles des victimes car il voulait signifier son appui, appui qu'il a confirmé en janvier dernier.

Le dossier était donc ouvert mais il n'évolua pas très vite en cette situation de crise.

Pire, le trafic ferroviaire en pleine ville a repris hâtivement car la première reconstruction au centre-ville détruit fut de construire une nouvelle voie ferrée sur place. Notons qu'aucune étude de faisabilité n'a alors été nécessaire pour ce tronçon.

Après 2 ans de tergiversations, une étude de faisabilité est enfin entreprise pour une voie de contournement. Et cette interminable étude dure depuis 2 ans.

D'autant plus, les décideurs indécis reportent leur décision selon un échancier basé sur les présentations annuelles de cette étude.

Dans cette étude, il est question de statu quo qui consiste à laisser la voie ferrée à sa place en se contentant de quelques correctifs à la sécurité ferroviaire,

et de statu quo amélioré envisageant la possibilité d'essayer de blinder la voie ferrée avec des murs de bétons.

C'est déjà un signe qu'on reconnaît un certain danger dans la voie ferrée actuelle et qu'une voie de contournement est envisageable.

Faut donc voir que cette étude évolue au moins dans le bon sens.

Argumentaire contre les statu quo.

Nous considérons, dans une optique de médecine préventive, que le tracé actuel est inadmissible devant le danger de récurrence de catastrophe comme en juillet 2013. On est loin d'hypothèse fictive puisqu'on a la preuve que cela peut arriver.

La seule solution contre cette vulnérabilité est le retrait de la voie ferrée en ville et, si économiquement nécessaire, de construire une voie de contournement.

Qu'on considère des alternatives prouvent que les craintes sont fondées et que les correctifs de lacunes ferroviaires sont insuffisants à procurer une sécurité adéquate.

La pente extrême des lieux reste le facteur majeur incorrigible, même par un scénario de murs protecteurs de béton.

La pente de la voie actuelle est, après une autre dans les Rocheuses, la 2^e plus prononcée au Canada et malheureusement en plein centre-ville.

Voici un schéma topologique des lieux, approximatif mais illustrant bien l'effet de pente.

Du côté nord, sur une douzaine de kilomètres, l'altitude passe, à Nantes, de 510 mètres au-dessus du niveau de la mer à 402 mètres au centre-ville.

Du côté sud, la pente est semblable mais le dénivelé critique est de moitié.

Le dénivelé est plus de 100 mètres du côté nord à l'origine de la tragédie de 2013.

Un train fantôme, gravitant sur une telle pente, peut acquérir une vitesse de 100 kilomètres à l'heure.

Aucun wagon citerne, pas seulement les dot111 périmés mais aucun wagon renforcé, ne peut résister à un déraillement à une telle vitesse.

Or, les statistiques démontrent que le nombre de trains fantômes a continué de progresser au pays depuis 2013 malgré la réforme ferroviaire.

Pour empirer le tableau, une douzaine de passages à niveau sont situés dans la ville.

Et ces passages à niveau sont les zones les plus fragiles à déraillement, donc de trains à la dérive.

Alors, en faut-il plus pour se convaincre du risque en cause ou va-t-on continuer à se laisser bercer par des correctifs illusoires ?

Même l'étude de faisabilité confirme l'inefficacité d'éventuels murs de protections dans le statu quo amélioré.

Donc, une voie de contournement est la seule possibilité sécuritaire, à moins de vouloir risquer un autre désastre.

Ce risque est plus facile à prendre pour un décideur lointain qui n'a pas à circuler en ces lieux périlleux.

Mais pour les résidants, ce risque pèse lourd sur leur état psychologique très ébranlé depuis la destruction du centre-ville.

Conclusion

Nous espérons que notre démonstration serve au BAPE à réaliser que le projet de voie de contournement n'est pas futile ou basé sur des fictions ne soulevant que des tracasseries environnementales.

Profitions de cet exposé pour dénoncer une logique d'imprudence en cours.

Depuis plus d'un an, le transport de produits dangereux a repris sur la voie actuelle avec certaines précautions comme réduire la vitesse de transit, et l'amélioration de l'état désuet de la voie. Ces précautions démontrent bien la vulnérabilité des lieux. Mais on transite quand même des produits susceptibles d'être encore plus dangereux que le pétrole de Bakken qui a explosé en 2013. Du gaz propane, de l'essence automobile avec éthanol et de l'acide sulfurique peuvent causer encore plus de dommages que l'explosion de 2013.

Si donc on s'engage dans la construction d'une voie de contournement, la logique de prudence est de cesser au moins tout transport de produits dangereux en attendant que la voie de contournement soit prête.

Et cela presse, C'est une **urgence**.

Depuis des mois, on a eu des promesses d'accélérer l'étude de faisabilité qui dure ironiquement plus longtemps que la construction envisagée.

À date, aucune accélération tangible n'est encore constatée.

Enfin, au moins le BAPE est raisonnable dans son échéancier et nous le saluons et le remercions de son accueil à nous écouter.

Force est de constater que le combat contre les trains d'enfer se déroule à pas de tortue. Mais la tortue a la carapace dure et elle se dirige au moins dans la bonne direction. Nous souhaitons que le BAPE l'accueille

maintenant et favorise son environnement qu'il a à cœur de protéger, et pour la nature, et pour l'humain.

Comme référence, vous pouvez consulter www.signons.ca

Mercis

En passant, le rayon de destruction en 2013 a été de moins de 100 mètres. L'exposition à une explosion dans ce rayon peut avoir des conséquences mortelles. Au-delà de 200 mètres, les conséquences sont plus de l'ordre de l'inconfort ou de la nuisance.

Le but d'une voie de contournement est d'éliminer un danger public, pas de l'exporter. Cela semble possible mais il faut prendre soin de réduire et compenser généreusement les nuisances inévitables. Cependant il ne faudrait pas que les objections centrées sur le confort visuel, esthétique ou sonore l'emportent sur une solution qui aurait sauvé les vies qui ont disparu injustement en 2013, une solution qui peut encore en sauver d'autres.

Espérons enfin que ceux qui habitent aux alentours de l'éventuelle voie de contournement se rallient à la bonne cause et qu'ils comprennent qu'ils assumeront les inconvénients visuels et sonores afin de sauver des vies en péril et possiblement leur propre vie s'ils ont à circuler au centre-ville.

Cette générosité leur mérite des remerciements sincères comme à tous ceux de partout sur la planète qui ont secouru Lac-Mégantic dans sa tragédie.

Une question !

Quel corridor de voie de contournement, selon l'étude de fiabilité, est préférable ?

Corridor 1 ? Corridor 2 ? Corridor 3 ?

Évidemment, toutes ces corridors sont clairement meilleurs que le statu quo car ils répondent tous à l'objectif de notre mémoire.

Mais il y a surtout urgence et il est souhaitable que le BAPE incite les autres instances gouvernementales à s'activer concrètement et promptement.

Par Richard Lefebvre md et Gérard Chaput md
