

Introduction

Je suis un résident de Lac-Mégantic âgé de 54 ans, j'ai grandi près du rail, et je suis revenu vivre dans la maison où j'ai grandi ici sur au [REDACTED], Lac-Mégantic le train est passé à cinquante mètre de ma maison quelques secondes avant d'exploser le 6 juillet 2016.

Je vis dans ce quartier adjacent au centre-ville où depuis plus de cent ans les gens se foutent du principe qui interdit le passage sur la propriété privée du chemin de fer, c'est un droit acquis que de traverser la voie ferrée où bon il nous semblerait, il n'y a jamais eu de clôture, jamais de collision avec le train non plus.

1) Contexte historique de la relation entre la Ville de Lac-Mégantic et CMQ.

La configuration de la portion de la voie ferrée qui traverse le centre ville de Lac-Mégantic possède une particularité historique issue d'ententes avec le CP Rail. En effet il y a une petite portion du chemin de fer qui est située sur un lot appartenant à la Ville de Lac-Mégantic. Ce qui oblige la compagnie qui exploite le chemin de fer à s'entendre avec la Ville de Lac-Mégantic, pour permettre le passage des trains. Ainsi en 2014 le président de la compagnie de chemin de Fer CMQ et la Ville de Lac-Mégantic ont signé un bail de quinze ans qui régularise cette situation, et permet l'exploitation du chemin de fer. (Voir annexe 1)

-Cette situation qui donne à la ville un certain pouvoir de négociation avec CMQ sera probablement inexistante si on construit une nouvelle voie.

2) Évaluation de l'option 2 –Le Statu quo amélioré.

-La proposition de statu quo amélioré comporte plusieurs éléments qui le rendent irrecevable.

a) La construction de murs de béton qui servirait à atténuer les vibrations et à ajouter une certaine protection est plutôt grotesque. Les désavantages étant de toutes évidences, beaucoup plus grands que les bénéfices escomptés.

-D'ailleurs l'étude de faisabilité mentionne d'elle-même que cette situation serait inacceptable.

b) On s'appuie entre autre sur une étude sur la santé publique pour demander la construction d'une voie de contournement ferroviaire. Sauf que lorsque vient le temps d'analyser la problématique on s'inquiète de la rentabilité. L'étude convient de la nécessité d'intervenir (2.7.2) en s'appuyant sur une synthèse de la problématique qui tient compte des caractéristiques de la circulation. En fait, le passage des trains ne pose présentement pas de réel problème de circulation, ce en dépit de la vitesse réduite des convois. Il faut mentionner que la situation actuelle est meilleure qu'elle n'a jamais été dans l'histoire, pour les raisons suivantes :

-À l'époque du CP le triage se faisait au centre ville.

-À l'époque de VIA Rail le train s'arrêtait pour l'embarquement des passagers et un service technique sur ce train.

- Lors de la période où la MMA exploitait le chemin de fer les trains s'arrêtaient plusieurs minutes habituellement sur l'heure du midi.

- De 2014 à 2016 après la reprise des activités ferroviaires le train faisait un arrêt obligatoire au passage à niveau de la rue Frontenac parce que la réfection de ce passage à niveau n'était pas complétée.

Dans tous ces cas le bruit de ferraille du départ se faisait entendre et résonnait dans cette cuve géographique où se situe la Ville de Lac-Mégantic.

c) L'étude mentionne que l'augmentation de la vitesse ne serait pas socialement acceptable. La circulation à vitesse réduite apporte un facteur de sécurité important, en diminuant les risques.

d) Un statu quo amélioré devrait contenir des propositions pour une nette amélioration de l'impact du passage des trains dans notre localité, considérant en premier lieu, les effets les plus néfastes sur la population. Un des irritants majeurs pour la santé publique qu'occasionne le passage des trains, est l'assourdissant sifflement de train qui prévient de son passage à chaque traverse à niveau. Cette problématique à été amplement discutée lors des auditions du BAPE à Lac-Mégantic les 29 et 30 mai 2017 lors du témoignage de Mme Françoise Turcotte.

e) Un statu quo amélioré devrait inclure une configuration qui permette à la Ville de Lac-Mégantic d'établir une -Quiet Zone- en interdisant le sifflement des trains qui traverse la ville. Cette possibilité est inscrite dans l'article 23.1 de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Les modalités sont décrites dans un document publié par Transport Canada (Voir annexe2). Un nombre considérable de municipalités dans plusieurs états américains ont établis de telles ententes avec les compagnies de chemin de fer.

Je dépose ce mémoire dans le but de livrer une opinion avec un souhait, celui d'apporter une aide pour trouver une solution qui visera à favoriser le bien commun. Ces constats font suite à une implication démesurée dans l'étude de dossiers sur l'industrie ferroviaire, à de nombreuses rencontres avec des citoyens et des élus, es. Cette aventure m'a mené jusque dans l'état de Washington E.U. Depuis la tragédie de Lac-Mégantic, le sujet est devenu pour plusieurs une véritable obsession.

Jacques Gagnon

6 mai 2017