Commentaire présenté à l'Office des Transports du Canada (Commentaire présenté avec le formulaire)

Sujet: Consultation sur la demande d'autorisation de construction pour la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Nom: Robert Bellefleur

Date: 2025-11-24

À qui de droit, Merci

Je vous fais aussi parvenir en complément la copie de notre Lettre Mémoire complète pour diffusion publique

Robert Bellefleur

Attachement Nº1

LA COALITION
Citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire
Lac-Mégantic

Lac-Mégantic, le 29 septembre 2025

Office des Transports du Canada

60 rue Laval, Unité 01, Gatineau, Qc. J8X 3G9

À l'attention de Mme France Pégeot

Objet : **Lettre d'appui et Mémoire pour l'autorisation de la construction d'une voie de contournement ferroviaire dans la région de Lac-Mégantic**

Bonjour Mme Pégeot,

Présidente de l'Office des Transports du Canada

Par la présente, la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic tient à vous signifier une fois de plus son appui à la construction d'une voie de

contournement ferroviaire contournant le centre-ville de Lac- Mégantic, en autant qu'elle soit sécuritaire, la plus acceptable socialement et ayant le moins d'impact sur l'environnement, la nappe phréatique et l'accès à l'eau potable des citoyens impactés de nos municipalités voisines.

Un peu d'histoire:

DEUX TRAGÉDIES FERROVIAIRES À LAC-MÉGANTIC 1918 et 2013

1918	**2013**
1re Collision de 2 Trains à Lac- Mégantic 10 avril 1918, 3 morts. **(Train à la dérive en provenance de Nantes)** **Un journal de l'époque titrait :** ***THE GREAT 1918 MEGANTIC WRECK*** ***SAME THING, SAME PLACE*. (annexe-1)**	**2e déraillement à Lac-Mégantic 6 juillet 2013** **47 morts (Train à la dérive en provenance de Nantes)**

Comme vous pouvez le constater Mme Pégeot présidente de l'Office des Transports, la population de la région de Lac-Mégantic a subi au cours de sa courte histoire deux catastrophes ferroviaires majeures. En premier lieu, c'est exactement au même endroit, face à l'église située à l'entrée du centre-ville de Lac-Mégantic, que ces deux catastrophes se sont produites les 10 avril 1918 et 6 juillet 2013. Un journal à l'époque titrait:

''THE GREAT 1918 MEGANTIC WRECK, SAME THING, SAME PLACE''

En fouillant la petite histoire de Lac-Mégantic entre les années 1904 et 1931, on comptabilise sur les rails de notre municipalité 17 décès d'employés du CP et 16 morts chez nos citoyens. Ces données proviennent de recherches historiques menées dans les médias de l'époque et publiées récemment par M. Pierre Poulin **(*Petites chroniques de Lac-Mégantic 1903-1932,* tomes 2 et 3)**, (annexe-1). En ce qui a trait aux blessés par le train, le nombre cumulé serait de 10 employés et de 40 citoyens. Durant cette période de notre histoire, on y décrit aussi 12 déraillements, 11 collisions entre convois et 8 plaintes publiées dans les journaux concernant le manque de sécurité de nos nombreux passages à niveau. Il faut ajouter à cela 3 incendies.

En complément, une recherche exhaustive sur le site BanQ de la Bibliothèque et Archives nationales du Québec couvrant la période entre 1936 et 2000, nous a permis identifier plusieurs références médiatiques reliées à des accidents et des déraillements de trains survenus dans la région de Lac-Mégantic au cours de cette seconde période de notre histoire. En cumulatif, les archives des médias locaux et régionaux y traitent d'un total de 27 accidents ferroviaires supplémentaires incluant des déraillements et collisions entre des trains et des automobiles aux traverses à niveaux. Le bilan des décès aurait été de 12 morts et 8 blessés au cours de cette deuxième période de notre histoire.

Personnellement, je me souviens très bien de celui survenu le 21 novembre 1968 à une traverse à niveau sur la rue Victoria, près de chez moi où trois de mes professeurs au secondaire se sont fait tuer et deux autres blesser par un train. Le site BanQ de la Bibiothèque nationale y confirme aussi 2 autres accidents similaires à cette même traverse en juin 1948 (2 morts) et mai 1969 (1 blessé), alors qu'il n'y a toujours pas de barrières de sécurité installées en 2025 à ce passage à niveau comme a beaucoup d'autres dans les limites de Lac-Mégantic. Nous tenons à vous faire remarquer que la construction d'une voie de contournement diminuerait significativement le nombre de traverses à niveau à Lac-Mégantic. En complément, le journal local l'Écho de Frontenac du 26 janvier 1972 publie un article à la page 17, concernant des étincelles d'un train à vapeur du CP qui auraient incendié tout le sud de notre région incluant un quartier presque complet de Lac-Mégantic (Village de Agnès) en 1908, lors d'une grande sècheresse. Ce désastre aurait nécessité l'évacuation de toutes les femmes et enfants de Lac-Mégantic! Cela documente Mme Pégeot, le fait que Lac-Mégantic a connu son lot assez impressionnant d'évènements et d'accidents ferroviaires mortels et matériels avec 140 décès et blessés. C'est très significatif pour très petite communauté de 6,000 de population! Ce qui peut expliquer ces catastrophes ferroviaires à répétition réside dans le fait que l'actuelle voie ferrée de Lac-Mégantic est considérée à risques par les experts du fait qu'elle serait classifiée comme la deuxième pente en importance au Canada après celle des Montagnes Rocheuses. La municipalité de Lac-Mégantic est aussi située en zone montagneuse au pied des sommets des Appalaches près de la frontière américaine de l'État du Maine.

Selon plusieurs experts, la catastrophe du 6 juillet 2013 est considérée comme l'une des pires tragédies ferroviaires du Canada. Ce drame humain a causé la mort de 47 personnes et détruit une bonne partie du centre-ville de Lac-Mégantic. Ce dernier n'est toujours pas complètement reconstruit en date d'aujourd'hui. Il est aussi à considérer que plusieurs de nos citoyens sont toujours en deuil de leur ancien centre-ville. Ils ont y perdu beaucoup de leurs repères dans ce qui a été reconstruit.

Mme Pégéot, pour les Méganticois, cette épreuve qui perdure dans le temps requiert rapidement la construction d'une voie ferrée plus sécuritaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic. Il faut que notre population se relève enfin de cette catastrophe.

Malgré les demandes répétées et soutenues de la population méganticoise depuis 2013 et les promesses des premiers ministres du Canada et du Québec et des sept derniers ministres de Transports-Canada, ce projet de voie de contournement piétine depuis trop longtemps. Il est pourtant toujours largement désiré par la majorité de la population immédiate de Lac-Mégantic.

Ce projet de guérison sociale promis du Gouvernement fédéral croule malheureusement encore aujourd'hui sous une montagne d'études depuis 2015. Actuellement, aucun clou ni rail n'y a été posé malgré son annonce officielle en 2018.

Cette triste réalité Mme Pégeot maintient outrageusement une bonne partie de la population locale de Lac-Mégantic dans de pénibles souvenirs d'une tragédie non résolue. À chaque passage de trains, cela nous rappelle sans cesse les tristes souvenirs de nos 47 disparus.

Depuis 2022, de quatre à six trains du CPKC de 225 wagons et citernes transportant des matières dangereuses passent par jour et souvent aux heures de pointe dans la municipalité de Lac-Mégantic. Ces trains monstres mesurant plus de 3.8 kilomètres de long bloquent sans respect à tour de rôle chacun des 8 passages à niveau traversant nos principales artères de circulation, provoquant des attentes d'une vingtaine de minutes à chaque traverse. Nos écoliers arrivent fréquemment en retard à l'école le matin, nos travailleurs œuvrant dans nos usines, commerces et services publics accumulent aussi d'importants retards au travail le matin, le midi et l'après-midi. C'est sans compter les multiples détours et précieuses minutes que perdent nos ambulances, pompiers et premiers répondants lors de leurs sorties d'urgence. Mme Pégeot, ces défilés de trains pathétiques sont interminables particulièrement pour les gens qui tentent chaque jour d'entrer ou de sortir de notre ville. Les coûts sociaux et économiques de leurs funestes passages sont considérables. Il faut y mettre fin rapidement, par la construction d'une voie de contournement ferroviaire!

Facteurs de risques

Mme la présidente, comme nous l'avons déjà exprimé au fil des ans dans nos nombreux documents et communications adressés aux politiciens fédéraux et aux fonctionnaires de Transports-Canada et à vous je crois, il existe encore malheureusement plusieurs facteurs de risques non corrigés par l'industrie ferroviaire et par Transport-Canada à Lac-Mégantic. Ces importantes lacunes géographiques, structurelles et opérationnelles sont déjà bien documentées par le Bureau de la sécurité des transports en 2014 (R13d0054) et par le Bureau des audiences publiques en environnement du Québec (2017). Ces dernières demeurent susceptibles de provoquer à nouveau une troisième grande tragédie meurtrière au centre-ville de Lac-Mégantic. Faut-il vous rappeler, comme le montre la photo en première page, que le 11 avril 1918, un train est aussi parti à la dérive de Nantes par manque de frein et qu'il est entré en collision avec un second convoi au centre-ville de Lac-Mégantic causant 2 morts et un blessé. Le 6 juillet 2013, c'est aussi un train sans frein qui est parti à la dérive de Nantes et qui a déraillé et enflammé le centre-ville de Lac-Mégantic exactement au même endroit qu'en 1918 face à l'église Ste-Agnès (47 morts).

Le plus important facteur de risque identifié concerne la très longue pente existante entre le village de Nantes et la ville de Lac-Mégantic. Sur ce parcours, la voie ferrée serpente vers le centre-ville sur une distance de douze kilomètres avec un dénivelé de 360 pieds et un angle de descente de 1.37 % près du P.M. 1.60. Dans le rapport du BAPE de 2017 sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic p.25, le représentant du BST M. Ian Perkins considéra cette section de rails entre Nantes et Lac-Mégantic comme l'une des plus à risque au Canada.

Le second facteur de risque bien décrit dans le rapport DA-1, 2015 p. 13 de la Firme de consultants AÉCOM, concerne la courbe en bas de cette pente du centre-ville de Lac-Mégantic où se sont

produits déjà les deux déraillements connus de 1918 et 2013. Selon le BST, cette courbe serait un des facteurs responsables, avec la vitesse du train et la force centrifuge, du déraillement du 6 juillet 2013. Cette courbe fut étonnamment reconstruite au centre-ville quatre mois après la tragédie avec cette fois une courbure horizontale plus accentuée à 8 degrés et un devers de seulement 1 pouce 3/16. La précédente courbe avait 4.25 degrés de courbure horizontale au moment de la tragédie du 6 juillet 2013. Il est évident qu'un éventuel long train qui partirait aujourd'hui à la dérive en provenance de la pente de Nantes y déraillerait encore plus facilement à une vitesse beaucoup moindre que celle du convoi du 6 juillet 2013.

Il faut donc considérer Mme Pégeot, que la petite ville de Lac-Mégantic est localisée tout au fond d'une cuvette hydrographique située près du lac Mégantic et de la rivière Chaudière. Comme déjà décrit à l'entrée du centre-ville, cette voie ferrée engage un important virage en U à 8 degrés, exactement sur les lieux du déraillement du 6 juillet 2013. De plus, le même risque se présente aussi à l'entrée sud de Lac-Mégantic pour les trains en provenance de l'État du Maine. Cette section de voie ferrée présente aussi de multiples courbes et une pente assez importante de 1,32 % au P.M. 113.45 Sub. Moosehead, dans le secteur de la voie de desserte appelée Vachon.

Signalements à répétition sur l'état de la voie ferrée de Lac-Mégantic

Depuis 2015 et pratiquement à chaque année comme récemment en juin et juillet 2025, la Coalition des citoyens OESF doit communiquer par signalements à Transports Canada, à la CMQR, au CPKC, et parfois à la Municipalité de Lac-Mégantic des problèmes très préoccupants de sections de rails ou d'infrastructures anomales de cette vieille voie ferrée traversant Lac-Mégantic. Il faut savoir que sa construction date de la fin des années 1880. Bien que son état se soit amélioré depuis 2020 suite à son achat et à de meilleurs entretiens du CPKC; il n'en demeure pas moins que les fondations de ce vieux chemin de fer ainsi que plusieurs de ses ponceaux et infrastructures centenaires présentent des indices de vétusté très apparents.

La plupart du temps, ce sont des citoyens très inquiets qui informent directement notre Coalition de la présence de bris ou d'usures anormaux. Dans ce contexte, c'est nous qui, après constat, les signalons directement au CPKC, à Transports-Canada ou la Ville de Lac-Mégantic afin qu'on y donne suite rapidement. C'est plutôt étonnant Mme Pégeot, que des citoyens de Lac-Mégantic soient obligés de signaler fréquemment ce type de problèmes structurels rencontrés sur la vieille voie ferrée traversant notre municipalité! Ça n'a rien de rassurant après le 6 juillet 2013! (voir les photos qui suivent).

Photo-1 du 14 juin 2025 d'un ponceau problématique signalé par des citoyens à la Coalition et réparé rapidement par CPKC, à l'entrée sud de Lac-Mégantic, près de la rue Ste-Marguerite

Photo-2 du 4 juillet 2025 d'un deuxième ponceau problématique signalé cette année par des citoyens près d'une traverse de la piste cyclable à la sortie nord de la ville menant à la Baie des Sables. Cette photo a été prise avant le signalement de la Coalition et sa réparation par CPKC.

Photo-3 du même ponceau problématique sous un angle différent.

Photo-4 du (4 juillet 2025) du ballast de la voie ferrée contaminée par la boue au même endroit, près du ponceau défectueux et la traverse située dans une courbe en pente à la sortie nord de Lac-Mégantic. Photo prise avant le signalement de la Coalition et la réparation du ponceau par CPKC.

Photo-5 du 9 juillet 2025 de la réparation effectuée par CPKC dans la courbe en pente aux abords de la traverse de la piste cyclable suite à notre signalement au CPKC le 4 juillet 2025.

À la vue de ces photos, vous comprendrez, Mme Pégeot, pourquoi notre Coalition des citoyens considère prioritairement depuis des années la nécessité de construire le plus rapidement possible cette voie de contournement ferroviaire à l'extérieur des zones habitées et du centre-ville de Lac-Mégantic. Pour notre Coalition, il s'agit d'une priorité essentielle afin d'assurer enfin la sécurité et la quiétude apaisante à la population méganticoise.

Transport des matières dangereuses

Mme la présidente, la Coalition des citoyens tient aussi à vous informer que l'amélioration de la sécurité ferroviaire à Lac-Mégantic comme ailleurs au Canada est aussi en relation directe avec les dangers inhérents du transport des marchandises dangereuses. À Lac-Mégantic, ces marchandises dangereuses n'ont jamais cessé de traverser notre région malgré la tragédie meurtrière de 2013 et les piètres conditions de sécurité de ce tronçon ferroviaire jalonné d'importantes pentes et courbes. La majorité des convois qui traversent encore aujourd'hui notre communauté transportent régulièrement plus de 30 citernes chargées de matières dangereuses plusieurs fois par jour. On parle ici de milliers de litres de gaz propane, d'acide sulfurique, de chlorure de sodium, d'essence automobile et divers autres produits chimiques. La semaine dernière, une citoyenne m'a confié avoir compté plus de 80 citernes sur un convoi, alors qu'elle attendait patiemment à l'une de nos nombreuses traverses de chemins de fer.

La vitesse des trains (préoccupations)

Mme la présidente, en lien direct avec nos préoccupations en matière de sécurité ferroviaire, le plan d'exploitation préliminaire de 2022 de CPKC nous inquiète aussi relativement aux conditions d'opérations que la compagnie projette sur cette future voie de contournement. Ce plan nous apprend que la vitesse projetée des longs trains de CPKC transportant des matières dangereuses serait de 40 MPH sur tout le tronçon de la future voie de contournement. Il est inscrit noir sur blanc au troisième paragraphe de la page 6 du Plan d'exploitation du CPKC, que :

" *La limite de vitesse sur la voie principale à partir de son intersection avec l'actuelle subdivision Moosehead au point milliaire 113 jusqu'à son intersection avec l'actuelle subdivision Sherbrooke au point milliaire 3,49 sera de 40 milles à l'heure avec des exceptions pour les trains exploités dans des conditions météorologiques extrêmes, comme suit..."* (Citation troisième paragraphe de la page 6)

Selon les derniers documents d'ingénierie AÉCOM que nous avons consultés, les pentes de descentes sur cette future voie de contournement seraient calculées à 1,20% à l'ouest du tracé et à 1,22% à l'est. Si l'on tient compte que le tracé projeté comprendra cinq courbes importantes (à l'est) et quatre autres à l'ouest, les trains qui l'emprunteront franchiront également une courbe très importante à la sortie nord du nouveau pont sur la rivière Chaudière. Ils le feront avant ou après avoir traversé complètement le parc industriel de Lac-Mégantic et ce à proximité d'importantes usines et ateliers de travail. Mme la présidente, il est peu rassurant d'anticiper que des trains puissent circuler à la vitesse 40 MPH sur cette partie centrale de la voie de contournement, sur un parcours en plein centre de notre parc industriel où deux voies de triage seront en opération jour et nuit. C'est très difficile à considérer, surtout lorsque l'on apprend que la majorité des spécialistes des chemins de fer soutiennent que la présence de pentes à plus de 1% sur des voies ferrées parsemées de courbes comporte des risques opérationnels accrus. De plus selon le BST, aucune nouvelle citerne DOT-117 ne peut résister à la perforation lors d'un déraillement à la vitesse de 40 MPH. (Rapports d'accidents ferroviaires du BST).

Bien que la limitation de la vitesse des trains ne soit pas de la juridiction de l'Office des transports, il vous est tout de même possible Mme Pégeot d'en recommander une meilleure régulation à

CPKC et à Transports-Canada, lors du dépôt de votre décision concernant la construction de la voie de contournement de Lac-Mégantic. Mme la présidente de l'Office de Transports, il ne s'agit pas d'un précédent à soumettre à CPKC et à TC, puisqu'une limitation de vitesse à 10 milles à l'heure est déjà appliquée depuis 2013 sur une petite portion de voie ferrée actuellement en service traversant les municipalités de Lac-Mégantic et en partie celles de Nantes et de Frontenac entre les points milliaires 114,00 Div. Moosehead et 3,00 Div. Sherbrooke. Pour notre Coalition, c'est une simple question de sécurité accrue et de respect pour une population qui a subi l'une des pires tragédies ferroviaires du Canada.

Le tracé de la voie de contournement

Mme Pégeot, nos membres citoyens n'ont aucune prétention ni compétence en matière d'ingénierie ferroviaire, de géologie, de l'hydrologie et d'environnement. Notre principale préoccupation a toujours été et demeure la sécurité ferroviaire et publique de notre population dans la région de Lac-Mégantic. C'est pourquoi nous n'osons pas nous aventurer dans des hypothèses quant au choix du meilleur tracé et de son aménagement. Nous sommes toutefois très sensibles au fait que certains de nos citoyens sont actuellement impactés par des expropriations. Ces derniers sont de plus très inquiets des répercussions sur leur environnement et leur milieu de vie qui risquent d'être perturbés par la construction et l'opération du tracé de voie de contournement qui vous est soumis pour fin de décision.

Conclusion

En conclusion, notre Coalition de citoyens ainsi qu'une grande partie de la population de Lac-Mégantic sont conscientes que la voie ferrée de Lac-Mégantic a largement contribué à son développement économique dans le passé. Cependant, les coûts humains et sociaux qu'elle a engendrés ne sont pas à négliger. Autrefois, les trains s'arrêtaient dans notre centre-ville pour l'alimenter et le faire vivre. Depuis la tragédie de 2013, les choses ont bien changé. Il ne s'y arrête plus, il ne fait que le bloquer et nous rappeler cette triste tragédie. Dans ce contexte Mme Pégeot, veuillez tenir compte de tous ces arguments qui nous incitent à vous recommander l'acceptation rapide de la construction d'une voie de contournement ferroviaire sécuritaire à vitesse réduite, la plus acceptable socialement et ayant le moins d'impact sur l'environnement, la nappe phréatique et l'accès à l'eau potable des citoyens impactés des municipalités de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac.

Sincèrement

ROBERT BELLEFLEUR
Porte-parole

(819) 583.7515
robert.bellefleur@axion.ca

Annexe-1 Références et données historiques :

THE GREAT 1918

MEGANTIC WRECK.

SAME THING, SAME PLACE.

MEGANTIC APRTL IO, 1918 A double-headed eastbound freight train left Farnham bound for the Division Point of Megantic Sunday April 10 1918. It was the last year of the Great \üar and the Canadian Pacific mainline to the Atlantic Port of St John was very busy. The ice would still be in the St Lawrence River so the Port of Montreal would not be open yet. The train waqs heavy with grain and flour. The freight train had passed through Sherbrooke and was heading up to the summit. At Glen River the train came to a halt, and one engine was cut out the train. {)ne of the engines wa§ uncoupled and went on its own to Megantic. The lone engine then started to haul the cars down the steep grade, but Engineer John Adams §oon discovered that they had lorgot the "cut-in" on the air line on the freight cars, when the engines had been uncoupled. The only air pressure for the air brakes was on the one locomotive only. Owing to the steep grcde the engine was unable to hold back downward rushing freight cars. Every minute the run away freight train gained momentum. Engineer Adams blew the locomotive whistle hard to v/arn the two brakemen and conductor that the train was out of control and to run along the top of the cars to apply the hand brakes. The train crew got the message and mn along the top of the train turning the brake wheels on every car. Despite the fact that some of the car brakes had been applied and the engine brakes were jammed on; the train slid downhill' through the s bend, past the lumber mill. Now st Agnes church was on the left, downtown Megantic to the right. Then came the Quebec Central switch, followed by the Yard Lead switch and the west-end Megantic yard tracks . A westbound freight train from Maine, Iead by cPR No. 3546 was just.pulling in, running past the station, facing on its left the curving yard throat and dead ahead coutd be seen St Agnes Church' Engineer William wilson had only a brief moment when the run âway train rounded the curve and smashed into his Baldwin steam locomotive. One account states that there was an explosion on impact âs the steam boilers exploded Twenty frve freight cars littered the yard and the Main street crossing. Engineer \Milson and fireman J. Boulet were killed in the collision. Engineer Adams and Fireman D. Marr were injured, as well as the Brakesmen, L. Greaney, Vy'.J. Murphy, D. Mclver and Conductor A. J. Johnson. Two dead, six injured out of two tive man crews.

Engineer Wilson and fireman J. Boulet were killed in the collision. Engineer Adams and Fireman D. Marr were injured, as well as the Brakesmen, L. Greaney, W.J. Murphy, D. McIver and Conductor A. J. Johnson. Two dead, six injured out of two five man crews.

GRAVE COLLISION HIER A MEGANTIC

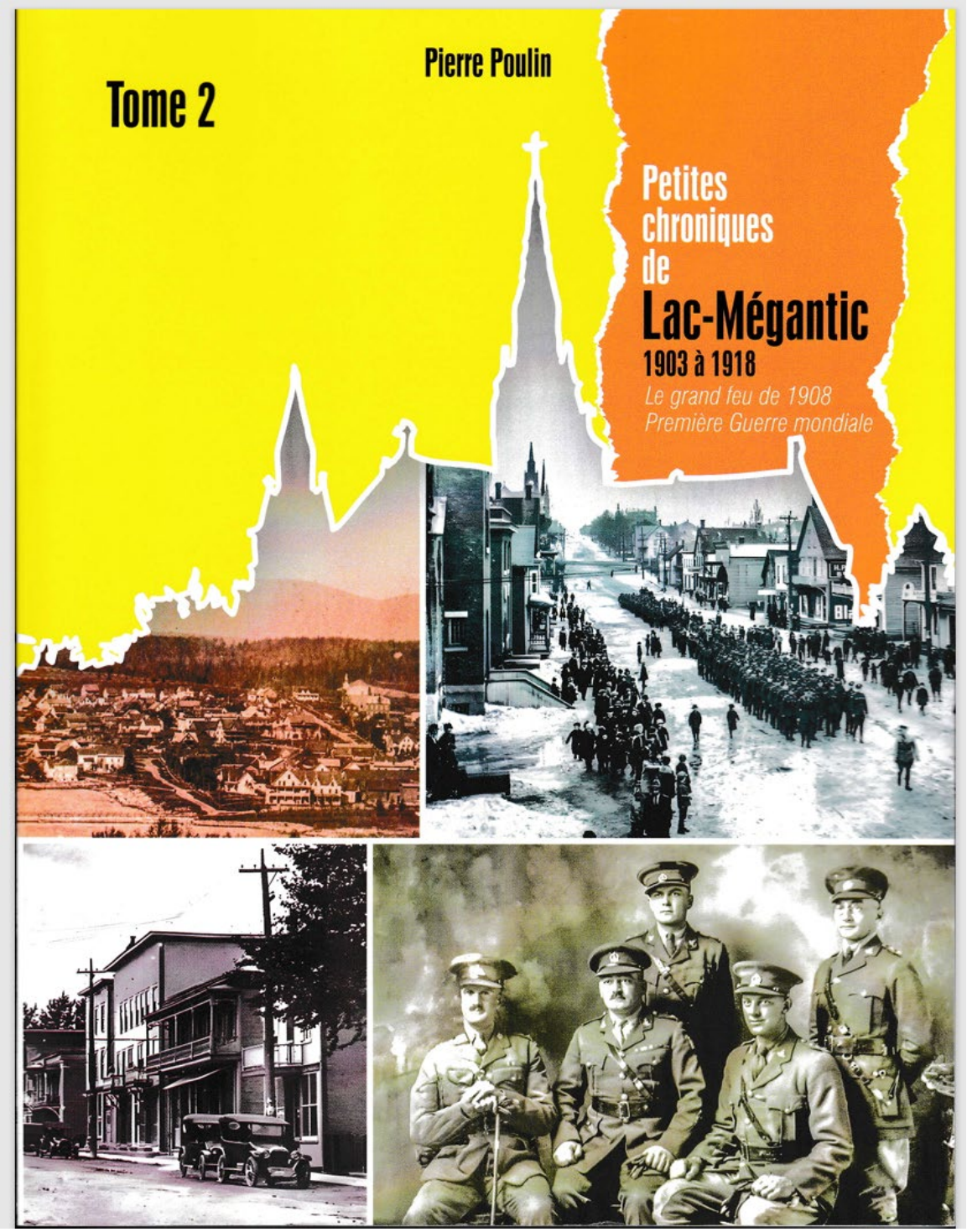
Hier soir, vers 7 heures, deux trains de fret chargés de grains et de farine sont venus en collision sur le C.P.R.

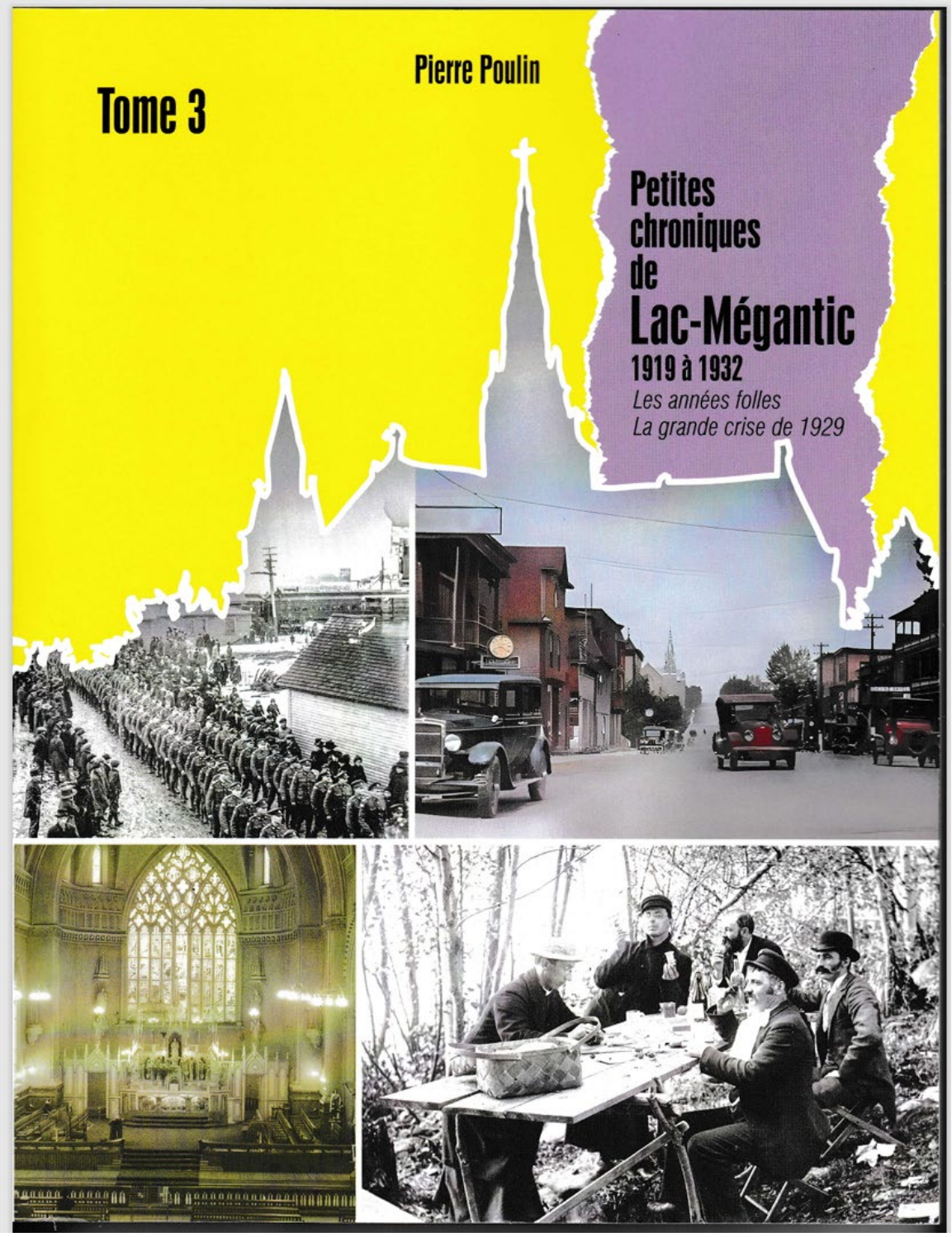
Deux morts, plusieurs blessés

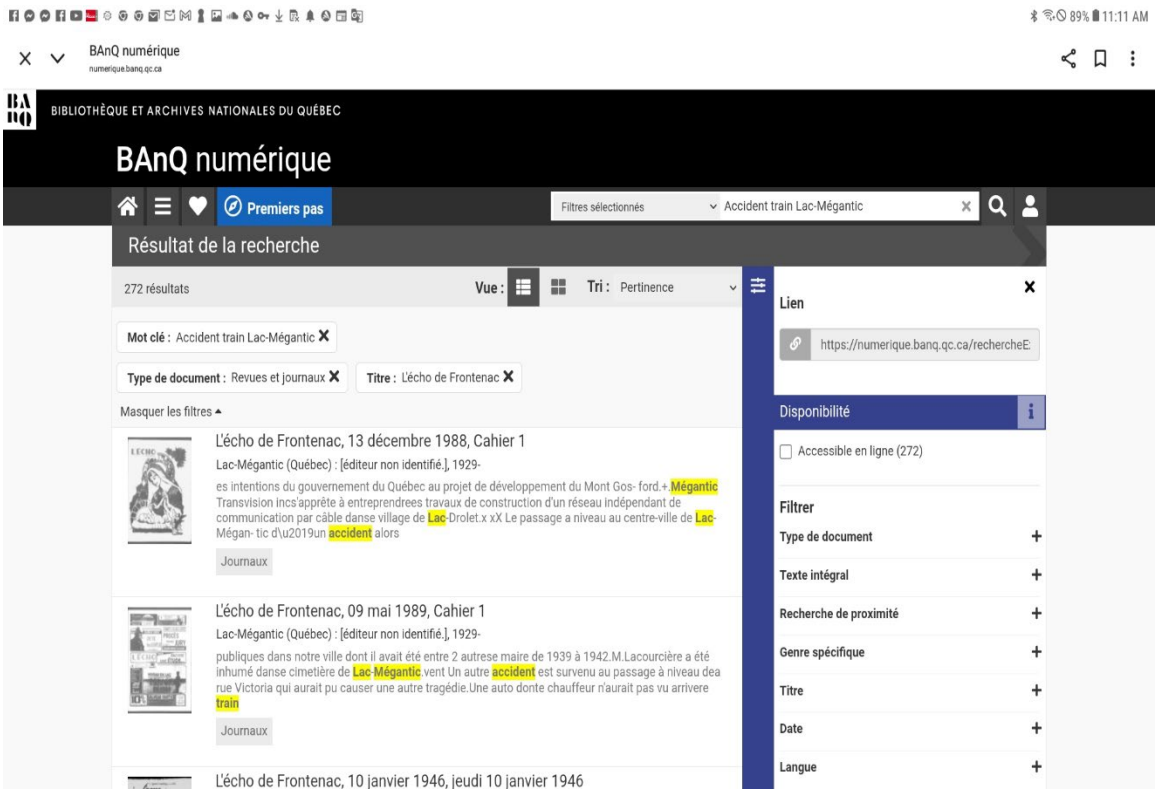
(Service spécial de la PATRIE)

SHERBROOKE, 11. — Deux hommes sont morts et un autre est dans un état grave à la suite d'un terrible tamponnement qui se produisit hier soir à Lac Mégantic vers sept heures et demie à une centaine de verges de la gare entre deux convois de fret chargés de grains et de farine. Billy Wilson, ingénieur de Lac Mégantic et M. Boulet, chauffeur, âgé de 31 ans, demeurant à Farnham, sont morts et John Adams, ingénieur, est gravement blessé. Vingt-deux wagons ont été culbutés l'un par dessus l'autre et les deux locomotives ne sont plus qu'une ruine. La bouilloire de l'une fit explosion. La scène du désastre présente un aspect terrible. Le coroner Daignault, de Sherbrooke, tiendra une enquête ce soir.

La Patrie, Montreal April 10 1918


Pierre Poulin
Tome 2
Petites chroniques de
Lac-Mégantic
1903 à 1918
Le grand feu de 1908
Première Guerre mondiale


Pierre Poulin
Tome 3
Petites chroniques de Lac-Mégantic
1919 à 1932
Les années folles
La grande crise de 1929


BAnQ numérique
numerique.banq.qc.ca
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC
BAnQ numérique
Premiers pas
Filtres sélectionnés
Accident train Lac-Mégantic
Résultat de la recherche
272 résultats
Vue :
Tri : Pertinence
Mot clé : Accident train Lac-Mégantic
Type de document : Revues et journaux
Titre : L'écho de Frontenac
Masquer les filtres
L'écho de Frontenac, 13 décembre 1988, Cahier 1
Lac-Mégantic (Québec) : [éditeur non identifié.], 1929-
es intentions du gouvernement du Québec au projet de développement du Mont Gos- ford.+ Mégantic Transvision incs'apprête à entreprendrees travaux de construction d'un réseau indépendant de communication par câble danse village de Lac-Drolet.x xX Le passage a niveau au centre-ville de Lac-Mégan- tic d\u2019un accident alors
Journaux
L'écho de Frontenac, 09 mai 1989, Cahier 1
Lac-Mégantic (Québec) : [éditeur non identifié.], 1929-
publiques dans notre ville dont il avait été entre 2 autrese maire de 1939 à 1942.M.Lacourcière a été inhumé danse cimetière de Lac-Mégantic.vent Un autre accident est survenu au passage à niveau dea rue Victoria qui aurait pu causer une autre tragédie.Une auto donte chauffeur n'aurait pas vu arrivere train
Journaux
L'écho de Frontenac, 10 janvier 1946, jeudi 10 janvier 1946
Lien
https://numerique.banq.qc.ca/rechercheE
Disponibilité
Accessible en ligne (272)
Filtrer
Type de document
Texte intégral
Recherche de proximité
Genre spécifique
Titre
Date
Langue