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: François Charbonneau

Date: 2025-11-26

Bonjour,

J'aimerais répéter une lettre d'appui que j'avais déjà fait parvenir à l'attention de l'OTC de par le passé, mais cette fois-ci, c'est la population complète qui sera au courant.

Voici:

Le 3 septembre 2025
Office des Transports du Canada
60 rue Laval, Unité 01, Gatineau, Qc., J8X 3G9

A l'attention de : madame France Pégeot,

Présidente et première dirigeante de l'Office des Transports du Canada
Sujet: lettre d'appui envers le projet de la voie de contournement de Lac-Mégantic
Bonjour madame Pégeot,

Il me fait plaisir de vous transmettre mon opinion et mes commentaires qui, j'espère, aideront à la compréhension générale du projet. Je me présente comme un citoyen engagé de Lac-Mégantic maintenant à sa retraite depuis 2020. Ayant travaillé comme ingénieur professionnel pendant 45 ans dans la gestion de différents projets industriels, et parfois de nature ferroviaire, je me devais de suivre les indications de la loi sur les ingénieurs qui exige une protection constante du public. Donc, le but de cette lettre n'est pas juste de clarifier la description du projet mais aussi d'exprimer mes convictions profondes envers un projet public tel que la voie de contournement de train à Lac-Mégantic.

En ce moment, il y a encore une partie de la population qui est contre ce projet, ne le voulant pas dans leur cour arrière et qui va trouver toutes les raisons au monde pour

démontrer la non- nécessité d'une voie de contournement. Par exemple, une des raisons mentionnées par les opposants au projet, est que, étant donné que la cour de triage n'existe plus à Nantes, on viendrait éliminer une des causes premières de l'accident du 6 juillet 2013.

Étant aussi un propriétaire à Lac-Mégantic, j'ai suivi l'actualité dès 2014 et 2015 sur une possible étude de projet de voie de contournement. C'est après avoir rencontré monsieur Robert Bellefleur en 2015, alors que celui-ci m'avait demandé de faire des calculs de vitesse limite pour un train à rentrer au centre-ville compte tenu d'une nouvelle courbe sur la voie ferrée, que j'ai décidé de m'impliquer plus activement. Après avoir pris connaissance des angles de rails et des mesures sur les dévers de rail (différence de hauteur entre le rail extérieur et le rail intérieur), un drapeau rouge m'est apparu en sachant qu'une vitesse de 50 km/hre est suffisante pour provoquer un déraillement à l'entrée au centre-ville. Donc, la combinaison de la 2ième pente de voie ferrée la plus prononcée au Canada à Lac-Mégantic avec la vitesse relativement peu élevée de 50 km/hre pour le danger d'un autre déraillement au centre-ville, donnait assez de munitions pour exiger la construction d'une voie de contournement.

A mon avis, il faut regarder l'ensemble des conditions existantes de la voie ferrée actuelle et se demander s'il y a encore d'autres possibilités d'accidents ferroviaires qui peuvent être encore malheureusement aussi catastrophiques que l'accident du 6 juillet 2013.

LA RÉPONSE EST OUI, EN VOICI LES RAISONS:

1- Lorsqu'on dit que le fait de ne plus avoir de cour de triage à Nantes règle tous les problèmes, il faudrait relire toutes les raisons qui ont causé l'accident du 6 juillet 2013 dans le rapport du BST qui mentionnait une vingtaine de problèmes dont : le manque de maintenance de la compagnie MMA, une mauvaise identification de la marchandise explosive qui était du pétrole léger, la pente du terrain qui est la 2ième plus abrupte au Canada, l'angle de courbure à l'entrée de la ville, l'erreur humaine du dernier conducteur pour ne pas avoir mis assez de freins à main, etc... Voir le lien suivant pour le Rapport d'enquête ferroviaire au 6 janvier 2013 - Rapport d'enquête ferroviaire R13D0054 - Bureau de la sécurité des transports du Canada

2- Vous devriez lire l'article que j'ai écrit le 5 avril 2022 dans le journal ''La Tribune'' de Sherbrooke, alors que j'expliquais très clairement que c'est obligatoire d'avoir une voie de

contournement à cause du très haut risque relié à l'existence de la 2ième pente au Canada, à la courbe à haut rayon de courbure de 8 deg, donc très dangereux au point que si un train arrive à 50 km/hre, il va dérailler. On a donc plus besoin d'obtenir une vitesse de 100 km/hre comme cela avait été le cas le 6 juillet 2013. J'ai aussi mentionné que personne ne réussira à convaincre la compagnie CPKC de ne plus transporter de pétrole et matières dangereuses telles que acide, gaz propane et autres. Malgré toute la bonne volonté au monde, on ne peut prévoir un accident comme il est arrivé en Colombie Britannique en février 2019, alors qu'un train transportant des céréales, est tombé dans un ravin et tuant 3 personnes à bord du train. En effet, ces employés n'ont pas pu contrôler la vitesse du train à cause de bris mécaniques ou d'erreurs humaines (ce que le CP prétend). Je parle aussi qu'avec la solution de la demie voie de contournement, il faudrait s'assurer que les trains ne se déplacent que dans une seule direction, de Nantes vers Frontenac. Ce que la compagnie CPKC ne voudra jamais accepter. Voir lien suivant pour lire l'article : Il faut oublier le référendum à Lac-Mégantic

3- Pour ce qui a trait aux travaux d'excavation, oui c'est nécessaire parce qu'il faut respecter les pentes lors de la conception d'une voie ferrée, et on est beaucoup dans les collines, alors il faut faire ce qu'il faut. Je comprends que cela cause divers problèmes sur la qualité ou quantité d'eau, mais il y aura des solutions telles que creuser d'autres puits, etc... C'est beaucoup pendant la construction qu'il y aura des problèmes de nappes d'eau, mais une fois la construction terminée, il y aura un équilibre. On ne fait pas une omelette sans casser des œufs, mais on jette les écailles d'œufs à la fin du repas. Lorsqu'on a construit l'autoroute 10 dans les zones du mont Orford près de Sherbrooke, on a dû faire exploser à la dynamite et excaver des flancs de montagne. Une fois les travaux terminés, il y a eu un certain équilibre qui se refait sur toutes les nappes d'eau, c'est une des lois de la nature de retrouver un équilibre après un certain temps donné.

4- Pour un peu d'historique sur ce secteur très dangereux de Lac-Mégantic (centre-ville), je vous invite à aller voir le musée de la gare de Lac-Mégantic alors que vous pourrez voir qu'en 1918, il y eu 2 gros accidents mortels de trains qui transportaient du blé et du bois exactement au même endroit. Il n'y avait pas à cette époque des wagons de pétrole ou de marchandises dangereuses. Voir lien suivant pour un article : ccoesf_robert_bellefleur.pdf. À voir aussi un autre article décrivant la pensée de madame Marie-Claude Arguin, alors qu'elle était directrice de la ville de Lac-Mégantic dans les quelques années ayant suivi l'accident du 6 juillet 2013. C'est un article qui parle de la tragédie de 1918 et qui surtout mentionne que cette dame croit aussi

fermement que la seule solution possible est une voie de contournement : La route vers la guérison : guérison et reconstruction à Lac-Mégantic | HazNet

5- Même avec plus de cour de triage à Nantes, le risque d'accident avec des opérateurs ou conducteurs est toujours très présent sur une voie ferrée dont on roule sur la 2ième plus
dangereuse pente au Canada. On ne peut vraiment pas prévoir quand il y aura un autre problème mécanique ou une erreur humaine pour causer un autre accident. On ne sera jamais à 100% en sécurité si on garde le statu quo, et la compagnie CPKC vise à opérer une autoroute de pétrole dans le futur.

6- Pour le fameux contrôle de la vitesse du train, il faut se rappeler que le train qui est parti de Nantes le 6 juillet 2013 est parti de la vitesse zéro pour arriver au centre-ville de Lac-Mégantic avec une vitesse d'environ 100 km/hre, et ceci avec aucun opérateur dans le train. On peut donc facilement penser que même avec un opérateur de train qui aurait des problèmes de freinage, par exemple, pourrait encore arriver à une vitesse aussi folle au centre-ville. Il y a aussi des journées très froides en hiver à Lac-Mégantic, et il pourrait simplement y avoir des problèmes de présence de glace dans l'air comprimé qui actionne le freinage du train, alors que les freins ont manqué en Colombie Britannique lors du gros accident ferroviaire du mois de février 2019, avec un gros problème d'air comprimé qui avait gelé et qui avait causé l'accident. Voir lien suivant pour voir un article à propos de cet accident : 49. Déraillement d'un train du Canadien Pacifique – Field, Colombie-Britannique | Transport Canada , et aussi un autre article sur cet accident : Document d'information (R19C0015) - Bureau de la sécurité des transports du Canada

Je pourrais ajouter qu'en 2002, alors que je travaillais comme ingénieur responsable de la maintenance dans une usine de transformation de plastique nommée TechBlend à Iberville au Québec, j'ai vécu l'expérience d'avoir des lignes d'air qui ont gelé parce que le système de séchage de l'air comprimé avait été insuffisant. Cela n'avait pas causé de mortalité,
heureusement, mais cela avait créé un arrêt majeur de production pendant 2 jours car l'air comprimé ne pouvait plus alimenter les systèmes de valves et cylindres pneumatiques
nécessaires à la production. Il a fallu démanteler toutes les lignes d'air, les dégeler pour ensuite les réinstaller pour repartir la production de l'usine. Il a fallu par la suite s'assurer du séchage adéquat de ce fameux air comprimé.

7- Quand on mentionne qu'il y aura trop de courbes dans le futur traçé, je réponds à cela qu'on n'a pas le choix si on veut contourner correctement le centre-ville. Mais, je suis certain que la conception de la nouvelle voie ferrée va prévoir les bonnes pentes et les devers adéquats pour s'assurer de la sécurité lors du passage du train dans ces fameuses courbes.

8- Pour la solution de la demie voie de contournement et autres alternatives pour les gens de Frontenac qui ne veulent absolument pas d'une voie de contournement, je vous invite à aller essayer de convaincre CPKC pour ne plus transporter ni pétrole et ni matières dangereuses et cela que dans une seule direction, de Nantes à Frontenac. Cela sera un grand défi!

Maintenant, si on se met dans les souliers des gens de Frontenac, je sais que ce n'est vraiment pas facile d'accepter de vivre avec une voie de contournement, mais on ne peut pas déplacer la ville, il faut donc déplacer la voie ferrée. Je pense que les gens de Frontenac qui sont prêts à accepter une voie de contournement, ne sont toutefois pas intéressés au tracé projeté. Si on regarde les autres alternatives, il n'y a pas vraiment de bonnes réponses.

Pour les 2 autres tracés présentés au début de l'étude par AECOM en 2017 et qui a été discuté en long et en large lors des séances du BAPE en 2018 et 2019, il y avait un tracé qui comprenait un tunnel de 3 km de longueur à Frontenac. On peut s'imaginer que le coût du projet serait le double du tracé actuel, et qu'il y aurait pas mal plus de conséquences sur l'environnement et sur les puits en eau potable, avec pas mal plus de dynamitage et de vibration au niveau du sol. L'autre tracé qui a été rejeté comprenait quand même un tunnel
moins long, mais le tracé dans la zone de Frontenac était aussi plus long que le tracé final choisi. Donc, il y aurait eu plus de conséquences au niveau environnemental et au niveau de la qualité de l'eau. Donc, quelque soit le nouveau traçé, il y aura toujours des problèmes de nappes phréatiques ou de la qualité de l'eau, mais je répète que des solutions ont été trouvées et proposées sur ce point.

<u>VOICI MAINTENANT LES PRINCIPAUX INCONVÉNIENTS APPORTÉS PAR LES GENS DE FRONTENAC ET DE NANTES ET QUI SE DOIVENT D'ÊTRE CLARIFIÉS:</u>

1- Des trains 2 fois plus longs et 4 fois la vitesse :
Oui il est vrai si on compare avec la voie existante dont la vitesse a été ''volontairement'' diminué à 10 mi/hre, alors que la vitesse normale devrait être de 25 mi/hre, sans qu'il y ait de

danger. Mais c’est une question politique de le faire, on le comprend. Alors le calcul de l’énergie cinétique serait plutôt de 2 fois, et non de 32 fois, ceci si on utilisait la vitesse de 25 mi/hre, ce que je répète souvent dans mes textes, et c’est aussi l’avis de ‘’La Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic’’, dont monsieur Robert Bellefleur en est le porte-parole. Donc ce n’est pas vrai que l’énergie cinétique sera multipliée par 32, ceci avec la nouvelle voie de contournement. Ceci en supposant que lors du transport de marchandises dangereuses, la compagnie CPKC va réajuster la vitesse du train pour être près de 25 mi/hre.

2- Remise à niveau parfaitement sécuritaire de la voie existante :
Je dirais qu’il est utopique d’exiger une sécurité ‘’parfaite’’ à toutes les compagnies ferroviaires. Il y a beaucoup plus d’accidents de train qu’il y a d’accidents d’avion, cela serait impensable de rêver au même genre de sécurité pour le train que pour le domaine de l’avion. Cela répond donc à la demande de certains citoyens de Nantes ou de Frontenac qui demandent une remise à niveau parfaite de la voie existante.

3- Problème environnemental et de nappes phréatiques :
Pour ce qui a trait aux conséquences pour la nappe phréatique, il faut comprendre que toute construction va modifier la situation de la nappe, mais après une période de 2 ou 3 ans, il y a toujours un équilibre qui se refait. Il faut évidemment réparer, ajouter d’autres puits, etc.. pour compenser. Pour la contamination du sol, on ne construit pas un puit de pétrole et on ne perdra pas de créosote avec les traverses en bois non plus, donc la contamination du sol sera très limitée par la vibration du sol causé par le dynamitage. Qu’il y ait une diminution des milieux humides ne devrait pas déranger la vie des gens à l’exception des grenouilles ou autres animaux aquatiques. Encore une fois, après un certain temps, il y aura un équilibre naturel aquatique qui va se refaire et ceci est confirmé par les spécialistes dans le domaine.

4- Comparaison des pentes du nouveau tracé avec la voie ferrée existante :
Certaines personnes de Frontenac pensent que le calcul de la fameuse pente de chemin de fer du nouveau tracé ne sera pas si différent des pentes existantes de la voie ferrée actuelle. On peut même voir à certains endroits une petite différence de .2%, ce qui ferait que le risque serait du pareil au même. Ce qui n'est pas le cas à cause de la longueur de cette pente et la courbe prononcée à la fin de cette pente. Si cela était possible de répondre à ces personnes pour qu’elles comprennent que le tracé proposé est presque nul en risque de déraillement à cause de cette pente entre le rang 10 et le rang 11, pente qui est très courte (un peu moins de 2 km) et qu'il n'y a pas de courbe prononcée à la fin de ce 2 km. Maintenant je peux vous résumer ce qui provoque un

déraillement d'un train de pétrole: c'est la vitesse élevée et des courbes très abruptes comme cela a été le cas le 6 juillet 2013. Et la vitesse est causée soit par un manque de contrôle de cette vitesse ou par un autre train fantôme (ou quelques wagons) à dévaler une pente très forte et pendant une bonne distance pour justement acquérir de la vitesse. Dans le tracé de la voie ferrée actuelle, la pente est entre1.28 à 1.32 deg. sur une longueur de presque 5 km juste avant d'arriver au centre-ville. Donc, en d'autres mots, le train descend longtemps sur une très bonne pente pour finir par une courbe plus dangereuse que celle de 2013, car on aurait besoin que d'une vitesse de 50 km/hre (32 mi/hre) pour causer un déraillement avec la courbe qui a été modifiée. Pour comparer avec le tracé proposé, la pente la plus prononcée est de 1.18 à 1.22 deg. sur un peu moins de 2 km entre le 10e et le 11e Rang avec presque aucune courbe à la fin du parcours de cette pente. Oui le train va accélérer avec une telle pente, mais il n'aura pas rejoint la vitesse critique de déraillement. Le tracé proposé sera vraiment moins dangereux que le tracé actuel existant.

En résumé, il faut voir ce projet comme une solution à long terme pour éviter le plus possible un accident semblable au 6 juillet 2013. Cette voie de contournement avec le nouveau traçé sera éloignée des maisons et édifices, et donc de la population. Il faut corriger et bâtir pour le futur et laisser un monde plus sécuritaire aux générations qui vont nous suivre. Tout le monde le sait maintenant qu’il y a eu d’autres accidents vraiment tragiques sur ce même tronçon de voie ferrée à Lac-Mégantic dans le passé. Les Premiers Ministres Trudeau et Couillard ont eu raison de présenter ce projet de la voie de contournement en mai 2018.

Il faut se rappeler que pour créer un autre accident de train, cela ne prend qu'un problème de frein quelconque, ou un essieu problématique de wagon, ou un rail manquant ou déplacé, ou un ponceau qui ne tient plus, ou simplement une erreur humaine, etc.... Maintenant si on ajoute que cette voie ferrée actuelle possède la 2ième pente la plus prononcée et dangereuse au Canada, et si on est en présence de wagons de pétrole ou de propane ou autre matière dangereuse, cela va reproduire une autre catastrophe! La raison principale pour construire la nouvelle voie de contournement de Lac-Mégantic est une question de sécurité ferroviaire. Il faut absolument l’obtenir si on veut assurer un avenir meilleur pour la population de la région de Lac-Mégantic. Pour réaliser ce projet, tout le monde doit faire preuve de bonne volonté, de logique et de compréhension.

Veuillez agréer, madame Pégeot, mes salutations distinguées,
François Charbonneau
Ingénieur à la retraite et citoyen de Lac-Mégantic