

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: Paul Dostie

Date: 2025-11-17

Mesdames, Messieurs les commissaires,

Le 8 octobre, j'ai fait parvenir à Mme France Pégeot un courriel dans lequel j'exprimais mon point de vue sur la voie de contournement. Dans sa réponse du 14 octobre, elle m'indiquait qu'elle l'avait transmis au dossier officiel et qu'il serait pris en considération dans le cadre du processus décisionnel de l'Office des transports du Canada. Je souhaiterais, aujourd'hui, y ajouter des photos, le répertoire des accidents ferroviaires afin que l'on comprenne que les démêlés avec le C.P.R. ne datent pas d'hier ainsi qu'une lettre que j'ai adressée au ministre des transports. Vous trouverez ces informations pièces jointes.

Je profite aussi de l'occasion pour rappeler qu'on y est allé de prudence dans des situations bien moins dangereuses que celle du transport de produits toxiques et explosifs.

Devant la ferme expérimentale, à Lennoxville, on a construit un viaduc afin de permettre aux quelques tracteurs de la ferme de traverser la route 108 en toute sécurité.

Dans La Presse du 21 novembre 2024, à Sainte-Hénédine en Beauce, on a construit un boviduc afin de permettre à un troupeau de vaches de traverser une piste cyclable en passant au-dessus. Notez qu'il n'est pas question ici de produits toxiques ni d'excès de vitesse. Pourquoi cette prudence ne s'appliquerait-elle pas chez nous?

Salutations respectueuses

Paul Dostie

Attachement N°1 – RÉPERTOIRE DES ACCIDENTS FERROVIAIRES TIRÉ DES TOMES 2 ET 3 de Petites chroniques de Lac-Mégantic

RÉPERTOIRE DES ACCIDENTS FERROVIAIRES TIRÉ DES TOMES 2 ET 3 de Petites chroniques de Lac-Mégantic de Pierre Poulin

1904 18 janvier, journal Le Canada : « Une collision a eu lieu jeudi soir, entre deux convois du CP, à environ un mille de la frontière. Les ingénieurs ont échappé à une mort certaine en sautant de la locomotive. » p. 20

1904 1 mars, journal Le Progrès de l'Est : Mort de M. Joseph Gauthier. Les employés « le trouvèrent accroché sous un char. Il avait été traîné sur une distance d'un quart de mille. » p. 21

1904 22 avril, Le Progrès de l'Est : « à Whitton Siding, à deux milles du Lac Mégantic, l'enfant de cinq ans de M. Adélarde Dion a été frappé par un train de fret. » (...) Il fut tué instantanément sous les yeux de son père et de sa mère. P. 23

1904 27 septembre, La Presse : « M. Wilfrid Brunelle de South Stukley, a trouvé une mort affreuse sous les roues du Megantic Flyer, train-passager... » p. 29 Le journal La Patrie rapporte le même événement le 28 septembre.

1904 27 décembre, Le Progrès de l'Est : « La victime est un nommé P. Desharnais. Il fut frappé par les chars au moment où il traversait la voie. Le traîneau fut mis en pièces et le cheval fut sérieusement blessé. » p.31

1905 16 mai, Le Progrès de l'Est : « Jeudi matin, le cadavre mutilé d'Ernest Martin, âgé de 36 ans, était trouvé sur la voie de PC, au Lac Mégantic. » p. 36-37

1905 14 novembre, La Presse : « William A. Farmer, serre-freins du PC, a été écrasé à mort dans la gare de triage. » p.41

1905 12 décembre, Le Progrès de l'Est : Édouard Turcotte « travaillait dans la cour du Pacifique lorsqu'il fut frappé à la tête par une chaudière qui servait à transporter la cendre. » p. 41 cf. La Patrie

1906 13 mars, La Presse : « Malheureux accident vendredi, le premier se fracturant le crâne et l'épaule en tombant de la locomotive et le second souffrant d'une double fracture à une jambe... » p. 44

1906 8 mai, Le Progrès de l'Est : « Un train d'immigrants déraile près de Mégantic. Deux blessés graves. » p. 47

1906 20 septembre, La Patrie : « Arthur Lemay se trouvant sur la voie ferrée du CPR, près de la station, a été frappé à la tête par un train et tué instantanément. » p. 52

1906 18 décembre, Le Progrès de l'Est : James Anderson a été « frappé par un train mixte arrivant à Mégantic. » p. 54

1906 19 décembre, La Patrie : M. Carson « a été tué vendredi dernier, dans les environs de Boundary Station, près de Lac Mégantic. » p. 54

1907 13 mars, Sherbrooke Daily Record : « Un homme et une femme revenaient de Ditchfield sur un vélo, sur la voie du CPR, lorsqu'ils ont été rattrapés par un train d'émigrants... » p. 58 La femme a été grièvement blessée.

1907 22 mars, La Patrie : « M. C. Bouffard, un vieillard de 70 ans, a été frappé par un train au Lac Mégantic. Depuis cet accident, il est demeuré dans un état critique. » p. 59

1907 4 novembre, La Presse : Poursuite de M. Brown contre le CPR pour la perte d'une jambe en mai dernier. P. 72

1908 8 avril, Sherbrooke Daily Record : « La nécessité d'un viaduc pour faire disparaître une traverse à niveau à Lac Mégantic. – Encore un accident- Un groupe de citoyens fera prochainement des instances auprès du Conseil de ville pour le contraindre à construire un viaduc sous la voie ferrée du Pacifique et du Québec Central, qui sont une cause constante de danger. »

Tout dernièrement encore, MM Paul Thivierge et John McClure se rendant à leur domicile, vers 10 heures du soir, probablement trompés par le bruit d'une locomotive à leur droite, n'entendirent pas un train qui venait à toutes vitesses, en sens contraire, pendant que le premier, d'un bond se garait, le second était frappé à la hanche et projeté à plusieurs pieds du fossé... » p. 84

1908 17 juin, La Presse : « Une collision entre un train de fret et un train de passagers a eu lieu à 19 milles d'ici, vers 7 heures... Cinq passagers sont légèrement blessés. » p. 87

1908 4 août, La Patrie : « Trois trains du CPR, chargés d'environ 900 voyageurs allant prêter main forte aux moissonneurs de l'ouest canadien, ont fait halte à Mégantic. »

Une dizaine d'entre eux en ont profité pour dévaliser la cargaison de pains de M. Henri Laporte. Une violente bagarre s'en est suivie. P. 94

1908 24 septembre, Sherbrooke Daily Record : « Le CPR a émis des ordres et a mis des hommes et des chevaux au travail pour labourer deux sillons près des clôtures de chaque côté de leur ligne tout au long de la région. Ceci en guise de protection et pour prévenir la propagation d'un incendie qui pourrait être allumé par des étincelles provenant des locomotives. » p. 102

« C'est à Holeb, Maine, que le feu avait pris naissance et dit-on les étincelles sortant de la cheminée d'une locomotive du Pacifique Canadien serait à son origine. Ce grand feu a nécessité un long procès qui s'est tenu à Portland Me, entre les compagnies de bois concernées et la compagnie du Pacifique Canadien. On croit que tout s'est réglé à l'amiable. Extrait du livre du centenaire de Lac-Drolet p. 106

1908 17 novembre, Sherbrooke Daily Record : « ... un wagon du chemin de fer du CPR qui a déraillé à l'intersection de l'avenue Maple, et qui a dû être renversé sur le côté... » p. 117

1909 11 février, Le Canada : « Un accident de chemin de fer est arrivé lundi dernier, près de la gare du Canadien Pacifique. Une locomotive et deux wagons ont enfilé sur une voie d'évitement fermée. Heureusement, aucune perte de vie n'est à déplorer, » p. 125

1909 12 avril, Sherbrooke Daily Record : « Jeudi, il y a eu un accident sur le CPR à Echo Vale. Une locomotive légère suivant un train de marchandises est entrée en collision et a détruit le fourgon à l'arrière du train de marchandises. » p. 128

1909 13 avril, La Presse : « Un train de fret a déraillé, samedi, à Springhill, près de Mégantic, sur la voie du CPR. Onze wagons ont été jetés hors de la voie et sept ont été réduits en aiguillettes. Heureusement personne n'a été blessé. » p. 128

1910 4 janvier, La Patrie : « Un malheureux accident est arrivé hier midi sur la voie du Pacifique, à Echo Vale, alors que James Wood et son compagnon de voiture, Charles Howard, du Canton de Ditchfield, ont été tués instantanément par un train mixte du CPR venant de Sherbrooke à Mégantic. » À une traverse réputée dangereuse. P. 145

1910 13 septembre, Le Progrès de l'Est : « M. Pierre Renaud a eu la douleur de perdre deux chevaux. Le train express, dit Halifax, les a frappés pendant la nuit et les a tués. » p.162

1911 23 janvier, La Tribune : « Broyé à mort. Les accidents de chemin de fer continuent à faire chaque jour des victimes et hier, à la gare de Milan, sur la ligne de Mégantic, un malheureux ajouta son nom à la liste. (...) Le malheureux glissa sous les roues du convoi, et eut les deux jambes écrasées ainsi que le cou. » p. 177

1911 13 mars, La Tribune : « Une collision est arrivée, samedi après-midi, entre Mégantic et Springhill. Personne n'a perdu la vie. Le convoi de fret No 85, allant à l'est, était en avant de son temps, et prit une voie d'évitement à Murry Siding pour y attendre des ordres.

Un serre-frein fut envoyé pour arrêter avec un pavillon le train No 27 qui suivait, à cause de la courbe, le mécanicien ne put voir le train, ce deuxième convoi entra à toute vapeur dans le dernier char, le mit en miettes. » p. 180

1911 10 avril, La Tribune : « Un sérieux accident est arrivé ce matin dans la cour du CPR à 7 heures, le serre-frein Hodgeson... s'est fait couper les deux jambes au-dessus des chevilles. » p. 184

1911 18 mai, Sherbrooke Daily Record : « Le petit Teddy Moore (...) 5ans, se trouvait sur le passage à niveau du chemin de fer du CP, juste au moment où le train, appelé « Scoot » arrivait de Sherbrooke. (...) Le chasse-vache l'a attrapé, mais il a roulé à nouveau entre les rails, et tout le train lui est passé dessus, apparemment sans lui infliger de blessures graves. » p. 189

1911 21 août, Le Progrès de l'Est : « Vendredi dernier au matin, le train de CPR de Halifax à Montréal (...) qui allait à sa vitesse ordinaire de 40 milles à l'heure, avait déraillé à dix milles à l'est de Mégantic, sur la voie Trudel, par suite d'un rail cassé. Trois voitures quittèrent la voie, parmi elles, était le char dortoir dont les occupants furent pas mal secoués... » p. 196

1911 19 septembre, Le Progrès de l'Est : « Le juge Pelletier a signifié à la municipalité d'avoir à trouver une autre salle de justice (...) à partir du terme de octobre prochain, et cela parce que la salle actuelle dans le « Town Hall » municipal devient de plus en plus impossible comme étant à côté du passage à niveau de la gare des chemins de fer dont le nombreux trains soit en manœuvres ou soit en circulant, font un bruit assourdissant tel que l'on ne peut tenir enquête, ni audience. » p.195-96

1912 1 mars, La Tribune : « Un accident est arrivé hier après-midi vers 3h00 aux alentours de Mégantic. Le train de marchandises venant de Sherbrooke a déraillé. Un char d'amiante roulant en bas de la voie en fit dérailler deux autres. » p. 208

1912 10 mai, Le Progrès de l'Est : « Le petit enfant, 17 mois, de M. Ovila dussault, frappé mercredi après-midi par un train du Québec Central, a succombé peu après l'accident. » p. 212

1913 20 février, Le Devoir : « (...) à quelques milles de Mégantic, quatre convois d'un train de marchandises ont déraillé... » p. 229

1913 14 mars, Le Progrès de l'Est : « En découplant un wagon à la voie du CPR, à Ditchfield, à six milles d'ici, mardi matin, Arthur Roy, fils, serre-frein à la compagnie, a glissé et est tombé sous le char en marche qui lui a broyé un bras et l'a gravement blessé à la tête et au côté (...) peu après, il expira. » p. 231

1914 19 février, L'Action sociale : « Un ingénieur nommé Yadow de Farnam a été tué dans une collision sur le CPR à Bury, hier matin. Trois autres employés ont été blessés. » p. 253

1914 9 juillet, La Tribune : « Un train de marchandises a déraillé hier après-midi sur la voie du Pacifique Canadien entre Scotstown et Mégantic. » p. 259

1914 29 septembre, Le Progrès de l'Est : « Un accident fatal est arrivé sur le Québec Central entre St-Sébastien et St-Samuel de Gayhurst, samedi soir Arthur Picon, un Belge, 23 ans, a été tué par le train du soir venant de Mégantic. Il appert qu'il marchait sur la voie avec un compagnon... » p. 265

1914 22 décembre, La Presse : « Collision fatale près de Mégantic. Une collision a eu lieu hier soir, à quatre milles de Mégantic. (...) De ces deux machines la première fut renversée en bas du remblai et l'autre de 17 wagons laissèrent la voie. Un serre-frein, M. Jones a été mortellement blessé. » p.268

1915 21 août, Sherbrooke Daily Record : « Jeudi soir, un cheval de quatre ans appartenant à M. Isidore Duquette (...) a été heurté par le train postal de 7h30 (...) près du passage à niveau d'Echo Vale... » p. 278

1915 27 août, Le Progrès de l'Est : « Samedi soir la grande de M. Prudent Bédard (2^e rang de Ditchfield) a été incendiée. On suppose que le feu a pris par des étincelles venant d'une machine du Pacifique. p. 279

1915 28 décembre, La Tribune : « Un bien pénible accident est arrivé, samedi soir vers 7 heures, à M. Joseph Beaton un ingénieur de Mégantic, employé du CPR. M. Beaton était à bord de son train, lorsqu'en descendant une pente, à un mille de Mégantic, un frein recula et frappa M. Beaton sur la mâchoire et sur la poitrine, fracturant trois côtes et causant d'autres blessures douloureuses à la figure. » p. 285

1916 22 juillet, Le Progrès de l'Est : « Un rapport reçu ici indique que M. George Buchanan, anciennement de Mégantic, alors qu'il travaillait avec les roues d'un wagon ferroviaire à Mégantic, s'est fait amputer trois orteils par les roues lors d'une manœuvre de triage. » p. 300

1916 26 septembre, La Tribune : « Une locomotive du Canadien Pacifique prit la clef des champs, c'est-à-dire, partit à toute vapeur sans que personne ne fut là pour la conduire... elle ne parcourut que 9 à 10 milles sur la voie du Québec Central, sans toutefois causer aucun dommage... p.307

1917 30 janvier, Le Progrès de l'Est : « M. C. Henry Chatfield, employé sur les ponts et bâtiments du Pacifique, est tombé du toit de la glacière, à Mégantic, jeudi après-midi, distance de 18 pieds sur les hanches et le dos. » p. 320

1917 3 février, La Tribune : « Samedi dernier, un wagon du Pacifique Canadien (...) est venu en collision avec un char, dans lequel se trouvait une fournaise, le feu se déclara aussitôt. » p. 321

1917 17 février, Sherbrooke Daily Record : « M. Wilfrid Robidas a miraculeusement échappé à une mort subite il y a quelques jours. Il travaillait à la trémie de charbon dans la cour du CPR lorsque celle-ci s'est soudainement détachée, déversant sur lui trois tonnes de charbon. » p. 322

1917 23 février, Sherbrooke Daily Record : « Le train postal local a été retardé en partant de Mégantic... en raison d'un accident dans la cour. Quelques wagons ont déraillé... » p. 323

1917 23 mars, La Tribune : « Broyé par un train à Lac Mégantic. Rodrick MacLeod était à ouvrir une aiguille pour admettre un train qui entrait à toute vitesse, lorsqu'il glissa sur la voie ferrée. Le malheureux ne peut se relever à temps et il fut horriblement déchiqueté par le convoi qui passa complètement sur lui. La mort, il va sans dire, a été instantanée. » p. 326

1917 24 avril, Le Progrès de l'Est : Napoléon Beaudry « Lundi soir, son fils Olivier, s'est fait tuer par le train de Sherbrooke arrivant ici, à 7h35. Voulant débarquer du convoi, à la traverse du chemin de fer, il fit un faux pas et alla rouler sous les roues du wagon, il eut la tête broyée en charpie. » p.327

1918 11 avril, La Tribune, La Presse du 11 avril et Le Devoir du 12 avril : « Un malheureux accident s'est produit en cette ville, hier, vers sept heures et demie, quand deux convois du Canadien Pacifique, qui entraient en gare, se tamponnèrent à une centaine de pieds de celle-ci, causant la mort d'un homme instantanément, en blessant un autre qui expirera quelques minutes après et contusionnant un troisième, dont l'état est très critique. » p. 351

Le Devoir du 12 avril : « En arrivant à un demi mille du Lac Mégantic, il s'aperçut qu'il n'avait qu'il n'avait d'air que dans le réservoir de la locomotive, ayant oublié d'accoupler les pompes avec tous les wagons du convoi. Il ne put appliquer les freins et tout le train alla donner avec une force terrible sur celui qui venait de l'Est. » p. 353

1918 2 décembre, Le Devoir : « Un convoi de marchandises heurte un autre entre Gould et Scotstown, dans les Cantons de l'Est, causant la mort de deux hommes, des blessures à plusieurs autres et des dégâts matériels considérables. (...) vingt-trois wagons culbutèrent en bas d'un remblai de 75 pieds et prirent feu. (...) Deux hommes, le serre-frein Marshall et le mécanicien Fontaine furent brûlés à mort. Et quatre autres (...) furent très grièvement blessés ou brûlés. » Un troisième, du nom de Doyle est mort durant son transport à l'hôpital. P. 374

1918 30 décembre, Sherbrooke Daily Record : « Cette division du CPR souffre certainement d'une longue série d'accidents qui ont commencé il y a plus de deux semaines avec le grave accident à Dutch Brook Hollow. L'épave avait à peine été à moitié dégagée qu'une collision arrière s'est produite à nouveau (...) « Il y a seulement dix jours, ils ont pu dégager les débris du premier accident, et la semaine dernière, trois autres accidents sont survenus entre ici et Lac Mégantic. » p. 377

BILAN : 25 TUÉS 14 employés

11 citoyens

27 blessés 9 employés

18 citoyens

8 déraillements

10 collisions

1 locomotive en cavale

TOME 3 des Petites chroniques de Pierre Poulin

1919 28 janvier, La Tribune : « Les héritiers d'Ernest Milford Doyle, un chauffeur du Canadien Pacifique, poursuivent l'entreprise pour 15,000\$ en compensation du décès survenu le 1^{er} décembre. (...) La famille accuse la compagnie de négligence, notamment pour le mauvais état des voies et le non-respect des règlements de signalisation par les employés. » p. 7

1919 9 février, Sherbrooke Daily record : « Un train de marchandises déraile tôt ce matin entre Milan et Springhill sur la ligne du CPR. » p. 7

1919 15 avril, Le Devoir : « Alexander Johnston (...) a été transporté, hier, à l'hôpital St-Vincent-de-Paul, de Sherbrooke dans un état lamentable. À la suite d'un malheureux accident qui aurait pu lui coûter la vie, et qui s'est produit près de la gare du Pacifique Canadien, au Lac-Mégantic. » On a dû l'amputer des deux jambes. P. 12

1919 3 mai, La Tribune : « On demande une grosse lumière près de la traverse du chemin de fer. Cet endroit est très dangereux et MM. Les échevins intéressés au bien-être public devraient s'occuper de la chose à la prochaine réunion. » p.14

1919 11 décembre, La Tribune : « Tragique collision ce matin sur la voie du Canadien Pacifique. Un convoi spécial s'engage à la suite d'un train de fret sur la voie d'évitement, à Milan. Deux personnes tuées et quatre blessés. -Dommages matériels considérables. » p.24

1920 2 janvier, Le Progrès de l'Est : « On signale un autre accident, cette fois pas très grave cependant, qui est survenu sur le Pacifique, (...) dans les environs de Mégantic. » p.26

1920 30 janvier, La station du Pacifique Canadien, située dans notre localité, a été détruite par un incendie vendredi matin » p. 28

1920 5 février, La Tribune : « Un pénible accident vient d'arriver, à Mégantic, M. Morin employé de chemin de fer traversait la voie ferrée pour retourner chez lui prendre le

dîner. Le train de fret qu'il n'avait pas aperçu parce qu'il était caché par un « freight » l'a frappé et coupé en deux. » p. 28 et 32

1921 9 août, La Patrie : M. McDonald a eu les deux jambes coupées par un train lorsqu'il sauta du convoi en marche. P. 51

1922 9 octobre, Sherbrooke Daily Record : « Un jeune garçon à Lac Mégantic perd une jambe. Il voyageait sur un train de marchandises quand l'accident s'est produit. » p. 79

1922 20 octobre, La Presse : « Un garçonnet ... voulut monter sur un wagon de fret en mouvement, mais, par malheur, il tomba et se fit écraser entièrement le pied. » p. 81

1923 22 janvier, Sherbrooke Daily Record : « Wagon-restaurant détruit par un incendie. » Les cinq employés ont eu la vie sauve de justesse. P. 86

1923 7 avril, Sherbrooke Daily Record : « Un incendie qui s'est déclaré lundi soir a détruit une partie des trémies à charbon du CPR. » p. 90

1924 14 avril, The Québec Chronicle : M. Chevalier meurt après avoir été heurté par un train à la hauteur d'Echo Vale. P.121

1925 13 mars, Sherbrooke Daily Record : « Le jeune Ivan Girard a subi des blessures graves en jouant près de la glacière du CPR lundi, après être tombé de l'un des équipements utilisés pour asoulever la glace. » p. 147

1925 28 novembre, Le Soleil : « M. Girard, chef de section pour la compagnie du Pacifique, a été coupé en deux par un char sur lequel il était monté et d'où il glissa. La mort fut instantanée. » p. 170

1926 24 juillet, La Tribune : construction d'une nouvelle gare à Mégantic. Elle suit le même plan que celle de Sherbrooke. Elle mesurera 96 pieds par 26. P. 190

1926 22 septembre, Sherbrooke Daily Record : « Lac-Mégantic – M. Johnnie Matheson, fils de M. et Mme John Matheson, se remet bien des coupures sévères et des contusions qu'il a subies lorsque sa voiture est entrée en collision avec une locomotive à un passage à niveau. » p.194

1927 12 février, La Tribune : « Un accident tragique s'est produit le 12 février, à Lac Mégantic, où Ferdinand Baron, un employé de la réparation des trains du chemin de fer, a été écrasé par une locomotive. Alors qu'il travaillait entre deux locomotives en

mouvement, il a été frappé par l'une d'elles, ce qui l'a projeté sous la machine, causant sa mort instantanée. » p.206

1927 22 juillet, La Tribune : Accident d'auto à la traverse à niveau de la côte Agnès. Les sept personnes à bord n'ont subi que des blessures mineures. P. 222

1928 10 mars, La Tribune : « Un ingénieur du Québec Central, M. Edward Forest, âgé de 44 ans, a été transporté, hier après-midi, au Sherbrooke Hospital à la suite d'une chute (...) d'une plateforme couverte de verglas à la gare de Lac Mégantic. » p.242

1928 20 décembre, La Tribune : Mme Léon Chartier (...) a été instantanément tuée, hier soir, vers six heures, au passage à niveau du Pacifique Canadien, situé à deux milles environ de Lac Mégantic. » p. 264

1929 12 avril, La Tribune : « L'ordonnance de la Commission stipule encore qu'après l'enlèvement de ces arbres, il sera défendu d'installer aux alentours de cette traverse à niveau (rue Agnès) très passante quoi que ce soit qui puisse nuire à la vue et masquer le trafic des voitures en mouvement des trains. Elle oblige encore le Pacifique Canadien à réduire à dix milles à l'heure la vitesse de tous les trains à ce passage à niveau. » p.275

1929 16 août, Sherbrooke Daily record : Un garçon de douze ans perd une jambe après avoir été heurté par une locomotive de triage dans les cours de triage de Lac Mégantic. » p. 279

19129 14 octobre, Le soleil : M. William Tardif a subi des fractures lorsque l'auto qu'il conduisait a été heurté par une locomotive au passage à niveau de la rue Frontenac. P.282

1929 30 octobre, Le Soleil : « Lionel Busque, âgé de dix-sept ans, de Springhill, a été gravement, sinon mortellement blessé lorsque l'automobile qu'il conduisait a été frappé par un train. Une horrible tragédie qui a encore eu pour théâtre une traverse à niveau est arrivée en notre ville. » p. 285

1930 24 mars, Le soleil : « Un accident sur Québec Central -Deux chasse-neige déraillent près de Sainte-Cécile de Frontenac – Pas de blessés. P. 299

1930 17 juillet, La Tribune : « Le Conseil entend s'opposer à la construction d'un tunnel à la traverse à niveau en face de l'église. » p. 307 Le conseil a aussi passé une résolution demandant à la commission des Chemins de fer de tenir une séance à Lac Mégantic en septembre prochain afin que cette dernière puisse étudier sur place les dangers que

présentent à la circulation la traverse à niveau de la rue Frontenac et le tunnel situé à l'intersection des rues Salaberry et Agnès. »

1930 31 octobre, L'Écho de Frontenac : « La Cie du CPR a beaucoup à faire à Lac Mégantic, beaucoup plus qu'elle n'a encore fait. Les nombreuses voies ferrées qui traversent la ville et la divisent sont loin d'ajouter de la beauté à notre cité et leur suppression enjoliverait Lac Mégantic. Sans compter que ces traverses à niveau constituent un danger toujours éminent pour les voitures et les piétons, retardent considérablement le trafic et noircissent de fumée les demeures avoisinantes. Le détournement de ces voies est une nécessité reconnue par tous et l'accomplissement de ce projet a déjà trop tardé. » p.320

1930 3 novembre, Sherbrooke Daily Record : « Femme tuée lorsqu'un train de marchandises a heurté une automobile (...) Mlle Marianne Gendron est décédée des suites de ses blessures internes, et M. Henri Latulippe a été transporté à l'hôpital St-Vincent-de-Paul à Sherbrooke. » p. 321

1931 3 janvier, La Tribune : « M. Marius Blais, fils du Dr Léo Blais, s'est fait frapper par une locomotive alors qu'il descendait en auto la rue Laval à Frontenac » p. 327

1931 8 avril, La Tribune : Le tunnel à l'intersection des rues Agnès et Salaberry sera élargi et un passage pour les piétons sera aménagé.

1931 13 juin, La Tribune : « Joseph L'Heureux, constable à Lac Mégantic, a intenté une poursuite de 6,000\$ contre la compagnie ferroviaire. Il affirme que l'absence de barrières de sécurité entre le chemin public et la voie ferrée, ainsi que le manque de signaux d'alerte, ont contribué à l'accident (amputation de la jambe gauche de son fils). La plainte repose sur le non-respect des normes de sécurité prévues par la loi. » p.349

1931 17 juin, La Tribune : La Commission des chemins de fer a rendu sa décision dans la cause de la municipalité de Mégantic, se plaignant que le viaduc à l'intersection de la rue Agnès et du chemin de Spalding est insuffisant pour les besoins du trafic. Le Pacifique Canadien ne veut pas élargir le viaduc mais est disposé à construire de chaque côté un trottoir pour piétons. La municipalité prétend que le viaduc sera alors trop étroit. La commission a ordonné à la compagnie du Pacifique Canadien de construire un seul trottoir de trois pieds de largeur, ce qui laissera 27 pieds pour les véhicules. Le projet d'élargir les approches du viaduc est laissé à la municipalité de Mégantic. » p. 349

1932 : aucune nouvelle concernant le Québec Central et le CPR

BILAN Employés tués : 3

Citoyens tués : 5

Employés blessés : 1

Citoyens blessés : 22

Déraillements : 4

Collision de trains : 1

Plaintes récurrentes : 8

Incendies : 3

Attachement N°2 – Encore! ministre des transports

Lac-Mégantic, le 7 Octobre 2025

Monsieur Steven MacKinnon
Ministre des Transports du Canada
Ottawa

Entre 1904 et 1931, dans les « Petites chroniques du Lac-Mégantic » de monsieur Pierre Poulin, on recense 33 décès en lien avec la voie ferrée, 50 blessés, 12 déraillements, 11 collisions entre convois, 3 incendies et 8 plaintes de citoyens et de la ville, plaintes concernant la vitesse des trains et les passages à niveau jugés dangereux. Notez que l'inventaire n'est pas exhaustif.

Ce n'est donc pas depuis la tragédie du 6 juillet 2013 que la voie ferrée est un réel problème. Même le CPR le reconnaît : « La circulation ferroviaire comporte des risques pour l'environnement (transport des matières dangereuses), les tiers (traversée des agglomérations, passages à niveau, etc.), les voyageurs dans les gares et à bord des trains. »

Sur le plat, la distance d'arrêt d'un train est de 800 mètres; quelle en est la distance d'arrêt dans une pente considérée accentuée (1,2 entre Lac-Mégantic et Nantes)? Qu'arrive-t-il avec les longs convois ayant entre deux et trois kilomètres dont la locomotive du milieu semble poussive, voire en fin de vie?

Dans « L'Écho de Frontenac du 31 octobre 1930, on lit que « La Cie du CPR a beaucoup à faire à Lac-Mégantic, beaucoup plus qu'elle n'a encore fait. Les nombreuses voies ferrées qui traversent la ville et la divisent sont loin d'ajouter de la beauté à notre cité et leur suppression enjoliverait Lac Mégantic. Sans compter que ces traverses à niveau constituent un danger toujours éminent pour les voitures et les piétons, retardent considérablement le trafic et noircissent de fumée les demeures avoisinantes. Le détournement de ces voies est un nécessité reconnue par tous et l'accomplissement de ce projet a déjà trop tardé. » Donc, ce n'est pas d'hier que l'on se plaint.

L'expérience et la technologie aidant, on serait en droit de penser que la situation s'est améliorée. Rien de moins certain puisque les statistiques concernant les accidents demeurent alarmantes. L'expérience n'est pas toujours mise à profit et les drames, vite oubliés dans une société capitaliste où le passé est vite jeté derrière comme s'il n'était pas notre présent, voire même notre futur inquiet. L'indifférence du CPR d'hier et celle

du 6 juillet 2013 où la compagnie s'entête à nier sa part de responsabilité n'ont rien de rassurant. C'est pourtant le CPR qui a donné au sous-contractant MMA -compagnie de broche à foin- le droit de transporter des produits dangereux et toxiques. Ajoutez à ça, l'empressement de MMA à falsifier l'identification des citernes pour s'en mettre plein les poches. Comment peut-on encore croire que notre société soit moins capitaliste qu'avant et les compagnies, plus honnêtes et transparentes?

1918 et 2013, même accident au même endroit pour, à peu de chose près, la même raison. Dans Le Devoir du 12 avril 1918, on lit ce qui suit : « (...) il s'aperçut qu'il n'avait d'air que dans le réservoir de la locomotive, ayant oublié d'accoupler les pompes avec tous les wagons du convoi. Il ne put appliquer les freins et tout le train alla donner avec une force terrible sur celui qui venait de l'Est. » Comme on ne transportait que du grain et que les morts se comptaient sur les doigts d'une seule main, on semble s'être dit que ce n'était pas si grave et que cela ne risquait pas de se reproduire. C'était oublier l'appât du gain, le laxisme du ministère des transports, les citernes de pétrole, de gaz, les acides et autres bains chimiques. L'erreur humaine devient une fatalité récurrente qui autorise non pas tant à regarder devant qu'ailleurs.

Monsieur le ministre, si vous consultez la liste des accidents, collisions et déraillements, vous allez réaliser que l'on joue avec le feu depuis trop longtemps. Vous n'avez pas à me croire sur parole; s'il-vous-plaît, consultez le « Tableau 1 Événements et victimes ferroviaires », publié le 8 août 2025 et, tant qu'à y être, jetez un œil sur « Enquêtes et Rapports sur la sécurité du transport ferroviaire ». 19 pages dans lesquelles on rapporte une vingtaine d'accidents par page. Au-delà de la négligence et de l'erreur humaine, il y a la défaillance technologique et le potentiel de risque toujours élevé. Il est vrai qu'un 6 juillet 2013 reste peu probable, mais faut-il se résoudre à attendre 47 autres victimes pour agir? Cinq ou dix, est-ce trop peu?

À la lumière de ce qui se passe et des statistiques, on réalise que le risque d'une autre tragédie demeure une possibilité parce que les convois sont plus nombreux, plus longs et plus lourds, parce que la voie ferrée est mal adaptée à cette réalité et l'erreur humaine, une malheureuse habitude.

À la loterie, une participation alloue une chance sur 14 millions de gagner le gros lot. Pourtant, on achète un billet. À la loterie de la malchance, le risque est d'un décès par million de trains-milles, soit 13,6 trains-milles au Canada. Contre toute logique, on court le risque. Étrange paradoxe.

Beaucoup ont perdu confiance dans le CPR et le ministère des transports parce qu'ils en sont venus à se demander qui est au service de qui. Depuis bientôt treize ans, ces organisations pachydermes semblent sourdes et aveugles, si bien qu'elles nous écrasent de tout leur poids. Si les Méganticois n'avaient pu compter sur la vigilance de la Coalition citoyenne pour la sécurité ferroviaire qui, à maintes reprises, a poussé le CPR à réparer tel ou tel ponceau défoncé ou à changer des rails élimés et dangereux, ils auraient probablement vécu un autre drame. Peut-être pas de l'ampleur du 6 juillet, mais un drame tout de même parce qu'il ne se résume pas à l'insensibilité d'un chiffre.

On s'inquiète, avec raison, de la nappe phréatique et des milieux humides. Pourtant, l'agriculture telle que pratiquée au Québec est un risque majeur tant au niveau de la consommation de l'eau et de l'usage des pesticides. La déforestation est aussi un problème. Les forestières, en coupant tout sur leur passage, -il suffit de voir le diamètre des billes sur les camions- empêchent le sol d'absorber et filtrer l'eau. Elles créent même des coulées de boue et la sédimentation des cours d'eau.

Chacun a raison et tort à la fois. La nappe phréatique étant partout sous nos pieds, doit-on cesser toute activité humaine? À l'évidence, non. Les experts ne sont pas tous des imbéciles : ils étudient, analysent, planifient, informent et prévoient des mesures d'atténuation comme dans tout projet normal. On le fait en agriculture; pensez aux fosses à purin, au sol en jachère, au bocage et aux limites de la monoculture. Les forestières le font là où c'est visible et accessible; pour le reste, on l'apprendra quand il sera trop tard. La prudence des experts rassure parce qu'il n'y a pas de risque zéro même sans voie de contournement. Au-delà de la possibilité d'une nouvelle tragédie et d'une nouvelle contamination du centre-ville, il y a l'impact psychologique du danger imminent, l'impact sociologique de la division des communautés et l'impact économique parce que nous n'avons retrouvé la cohésion d'avant. Le centre-ville est disloqué, voire démembré par un train d'enfer qui en a bousillé l'unité.

Le 22 août 2025, j'ai regardé à la télévision le documentaire de 52 minutes intitulé « TGV Paris-Bordeaux, la ligne de tous les records ». Il est disponible sur Tout.tv. Là, comme ici, les mêmes problèmes : la nappe phréatique et les milieux humides. Les Français ont réussi à régler les difficultés et même à améliorer les milieux humides par rapport à ce qu'ils étaient. C'est la preuve que cela se fait. Reste à savoir si nous sommes plus bêtes que les autres.

On répète que la ville s'est construite autour du train. Bémol : sans le bois à piller, le train n'aurait pas eu l'importance qu'on lui reconnaît. Il faut aussi souligner que les

Méganticois en ont payé le prix deux fois plutôt qu'une. Dès son arrivée, l'International Railway a obligé la Ville à exproprier les résidants déjà installés sur les lots qu'elle convoitait et – effrontée- à les lui donner. Passons par-dessus les nombreux décès, blessés et estropiés; par-dessus le va-et-vient hurlant et paralysant. Et ce, c'est sans compter tous les tiraillements avec l'arrogante compagnie.

Le centre-ville n'a pas retrouvé sa cohésion d'avant : Papineau est en réalité un centre commercial qui ferme à dix-sept heures et Frontenac est davantage une rue domiciliaire que la rue principale qu'elle était, rue où les gens se voyaient et se parlaient.

Aujourd'hui, nous sommes derrière le volant pour faire nos courses quand, auparavant, l'essentiel se faisait à pied et à échelle humaine. Il faut sortir les convois du centre-ville si nous voulons ravoir un coeur battant, unifier ce que le train menaçant sépare sans le moindre état d'âme. C'est une question de vie ou de mort pour une petite ville-centre dont dépendent les villages des alentours. Une question de bien commun.

Sept ministres des transports se sont succédé depuis la tragédie. C'est en soi un drame. Il y a là matière à attiser la colère; bientôt treize ans d'attente, de quoi épuiser la patience la plus tenace. La prudence est souhaitable, encore faut-il qu'elle ne soit pas paralysante au point de tuer l'espoir. Dans un monde idéal, les gens ne devraient pas avoir à choisir entre le milieu humide et le milieu humain. Nous sommes malheureusement dans un monde de chiffres où tout se calcule : l'espace, le temps, les votes, les joies et les peines, même la vie. Ce dossier s'est envenimé : la politique a laissé pourrir le consensus au point où on sait d'avance qu'il n'y aura pas de gagnant, qu'inquiétude et amertume. Sans voie de contournement, les opposants -qui n'ont pas moins de coeur que les autres- craindraient sans doute quelque tragédie; quant à ceux qui l'appuient, ils craindraient eux aussi quelque catastrophe écologique.

Adieu l'humble bonheur d'hier et la légèreté d'avant. Monsieur le ministre, saurez-vous enfin éloigner le train funeste des centaines de maisons sises le long de son parcours, éliminer un maximum de passages à niveau, redonner au nouveau centre-ville la possibilité de retrouver un coeur battant et donner à chacun la vie paisible d'avant?

Acceptez, Monsieur le ministre, mes salutations les plus respectueuses

Paul Dostie

adresse courriel de Transport Canada : TC.InfoLacMegantic.TC@tc.gc.ca

document intitulé « Encore ministre des transports » expédié par courriel le 8 octobre 2025

Attachement N°3 – courbes prononcées de la voie ferrée



Join

Juin 2025



M2

Mai 2010

Attachement N°4 – centre-ville encerclé de Pierre Lebeau

