

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: Alex Poulin

Date: 2026-01-30

1. Introduction – Une démarche avant tout humaine

Le 6 juillet 2013 n'est pas une simple date inscrite dans un rapport d'enquête.

C'est une cicatrice profonde pour toute une communauté. Une nuit où 47 personnes ont perdu la vie, où un quartier entier a disparu, où des familles ont été brisées pour toujours. À Lac-Mégantic, l'accident n'est pas un souvenir : il revient chaque fois qu'un train traverse encore la ville. Le bruit, la vibration, la lumière dans la nuit réveillent des images douloureuses, des sensations que personne ne devrait porter aussi longtemps.

Douze ans plus tard, les trains circulent encore exactement là où la tragédie s'est produite.

Dans un contexte aussi chargé émotionnellement, le maintien du tracé actuel est devenu non seulement illogique, mais profondément injuste.

Ce mémoire appuie la voie de contournement parce qu'elle représente la seule solution durable pour protéger la population, respecter la mémoire des victimes et offrir enfin à Lac-Mégantic la paix et la sécurité que la communauté réclame depuis trop longtemps.

2. Le rôle des infrastructures dans la gravité des accidents majeurs

L'histoire récente du Québec et du Canada démontre que les catastrophes majeures ne découlent presque jamais d'une seule cause. Bien qu'une erreur humaine ou une défaillance mécanique puisse déclencher un événement, la sévérité d'un accident provient très souvent des faiblesses des infrastructures, de leurs marges de sécurité insuffisantes ou de leur incapacité à absorber l'imprévu.

Un exemple éclairant est la catastrophe des Éboulements (1997). Dans cet accident, un autobus touristique a perdu ses freins dans la Grande Côte. Bien que la défaillance

mécanique ait été l'élément déclencheur, l'enquête a établi que la géométrie de la route — pente excessive, alignement déficient, absence d'aires de fuite — avait amplifié la violence de l'événement. La reconstruction et le réalignement de plus de 700 mètres de la côte, réalisés uniquement après la tragédie, démontrent que l'infrastructure n'était pas adaptée à gérer une situation imprévue.

Un autre exemple révélateur est la collision ferroviaire de Canoe River (1950). Une erreur de télégraphie a provoqué une collision frontale entre un train de troupes et un train de passagers, mais l'enquête a montré que la configuration de l'infrastructure — absence de signaux automatiques de protection, courbe réduisant la visibilité, tronçon sans contrôle indépendant — avait aggravé le risque et amplifié les conséquences. À la suite de l'accident, le CN a été forcé d'installer des signaux de blocs automatiques et de réaménager la voie, des mesures qui auraient pu prévenir le drame.

Ces exemples démontrent que la sécurité ne peut jamais reposer uniquement sur la vigilance individuelle. Une infrastructure robuste peut atténuer une erreur ou une défaillance; une infrastructure déficiente peut la transformer en catastrophe. C'est pourquoi l'évaluation d'un tracé ferroviaire doit impérativement considérer sa résilience, ses marges de sécurité et sa capacité à réduire les conséquences d'un incident imprévu.

Le tracé actuel de Lac-Mégantic, par sa localisation historique en zone habitée et sa géométrie héritée du 19^e siècle, correspond précisément à ce type de vulnérabilité structurelle. Le contournement corrige ces risques à la source.

3. Aspect technique

Sur le plan technique, le tracé actuel présente des caractéristiques dangereuses bien documentées. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a clairement relevé que :

« La voie présentait des conditions défavorables : pente importante, courbes serrées, proximité des structures urbaines. Ces facteurs ont contribué à limiter la marge d'erreur opérationnelle. »

— BST, Rapport R13D0054

Le tracé de contournement propose une géométrie modernisée : courbes élargies, pentes réduites, meilleure stabilité du sol, drainage adéquat et infrastructures conformes aux normes ferroviaires contemporaines. Cette modernisation réduit de

manière significative les risques de déraillement et améliore la résilience de l'exploitation, le tracé actuel est particulièrement vulnérable.

Le projet réduit aussi les risques environnementaux. Transporter des matières dangereuses en plein cœur d'une zone densément habitée n'est plus acceptable aujourd'hui. Le BST rappelle à cet égard :

« Dans les zones urbaines, l'exposition du public aux trains transportant des matières dangereuses doit être réduite lorsque des alternatives raisonnables existent. »

Le contournement répond directement à ce principe essentiel. Il éloigne les matières dangereuses de la population, limite le risque de déversement dans le bassin versant du lac Mégantic et permet une surveillance beaucoup plus efficace des infrastructures ferroviaires.

4. Aspects moraux et historiques

Le devoir de mémoire envers les 47 victimes impose d'agir pour éviter, à tout prix, une autre tragédie. Laisser les trains passer au même endroit qu'en 2013 va à l'encontre de cette responsabilité morale.

On oublie souvent qu'un autre déraillement majeur est survenu au début du 20^e siècle, dans le même secteur. Deux accidents graves en un peu plus d'un siècle — toujours au même endroit — démontrent que le tracé actuel n'a jamais été adéquat.

Sur le plan humain, l'impact est immense. Le BST note aussi :

« L'impact psychologique à long terme sur les résidents de Lac-Mégantic demeure significatif. »

— BST, Rapport R13D0054

Dans cette ville, le train n'est pas un bruit neutre. Il porte une charge émotionnelle unique : anxiété, souvenirs, malaise. Retirer le train du centre-ville, c'est offrir une forme de guérison collective.

5. Acceptabilité, environnement et développement régional

La reconstruction de notre ville exige un environnement sécuritaire et apaisé. Tant que les trains passeront dans le cœur urbain, il sera difficile de déployer pleinement le potentiel commercial, résidentiel et communautaire de cette zone reconstruite.

Depuis plus d'une décennie, les citoyens, les familles des victimes, les commerçants et les élus répètent : « Enlevez le train du centre-ville. »

Les préoccupations concernant le bruit, l'environnement, les milieux naturels, l'agriculture et la nappe phréatique sont légitimes. Le projet y répond par des mesures concrètes : études hydrogéologiques, stabilisation des sols, drainage contrôlé, géotextiles, protection des captages. Le tracé retenu est celui où les impacts hydrologiques sont les plus faibles et les plus maîtrisables.

À l'inverse, les risques liés au tracé actuel sont impossibles à éliminer : ils découlent de sa géométrie historique et de son emplacement. Le contournement ne supprime pas tous les risques, mais il les transforme en risques contrôlables, prévisibles, encadrés — ce que le tracé actuel n'a jamais permis.

6. Pourquoi ce tracé-là a été retenu plutôt qu'un autre

Plusieurs options ont été considérées. Le tracé retenu n'est pas le plus simple ni le moins coûteux : c'est celui qui répond le mieux aux impératifs de sécurité, de faisabilité, de protection environnementale et de minimisation des impacts humains.

Il évite entièrement les zones densément habitées et correspond directement à une recommandation fondamentale du BST : réduire l'exposition du public lorsqu'une alternative existe.

La géographie régionale — montagnes, vallées, rivières, zones humides, sols instables — rendait plusieurs tracés alternatifs beaucoup plus problématiques.

Le tracé retenu repose sur des caractéristiques ferroviaires optimales : courbes larges, pentes douces, meilleure capacité portante. Cela réduit de manière significative les risques de déraillement et améliore la fiabilité du réseau à long terme.

7. La sécurité ne peut pas être une question de popularité

La décision de construire une voie de contournement ne relève pas d'un choix populaire ou d'un concours d'opinions : elle relève d'un principe fondamental et non négociable en gestion du risque. La sécurité publique ne peut jamais être déterminée par la popularité relative d'une option, mais uniquement par l'évaluation objective des risques, de la vulnérabilité des infrastructures et de la capacité des solutions proposées à réduire ces risques de manière significative et durable.

Dans un dossier aussi sérieux que celui de Lac-Mégantic, il serait irresponsable de baser une décision sur la préférence spontanée d'un tracé plutôt que sur la réalité technique du danger. L'histoire démontre que lorsqu'on laisse la popularité dicter l'aménagement des infrastructures critiques, on finit souvent par reporter indéfiniment les mesures nécessaires — jusqu'au jour où survient l'accident que l'on pouvait éviter.

Le rôle des autorités est précisément d'aller au-delà des perceptions immédiates pour agir selon les faits, selon les normes de sécurité, selon les obligations morales et légales de protection du public. La sécurité n'est pas un choix majoritaire : c'est une responsabilité.

Le tracé retenu n'a pas été choisi pour être aimé, mais pour être sécuritaire.

Il n'est pas le résultat d'un sondage, mais celui d'un processus d'analyse rigoureux.

Il ne répond pas à une logique de popularité — il répond à une logique de prévention.

Cette distinction doit guider toute décision en matière d'aménagement et de gestion des risques : lorsqu'il est question de protéger des vies humaines, la seule option responsable est celle qui réduit le plus efficacement les risques, peu importe sa popularité relative ou sa complexité.

8. Conclusion

La voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic n'est pas un projet comme les autres. C'est un geste de mémoire, de sécurité et de respect.

Alex Poulin

Citoyen de Lac-Mégantic