

# **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:** Colette Roy Laroche

**Date:** 2026-01-22

## **Consultation sur la demande d'autorisation de construction pour la voie de contournement ferroviaire à Lac-Mégantic**

Lac-Mégantic, le 15 janvier 2026

Madame, monsieur les commissaires,

### **Mise en contexte**

Le matin du 6 juillet 2013, comme mairesse de la ville de Lac-Mégantic, j'ai été propulsée sur la première ligne, sur le front de la gestion des urgences et la gestion d'une catastrophe, la plus importante tragédie ferroviaire jamais survenue au Canada. Cette gestion a été l'une des opérations les plus complexes de l'histoire du Québec mobilisant des ressources locales, régionales, provinciales, fédérales et internationales.

J'étais aux premières loges des angoisses, des peurs, des douleurs, des questionnements, de la colère et des incompréhensions de ma population. Cette tragédie est un drame humain, social, économique et environnemental. La communauté de Lac-Mégantic a subi le plus important traumatisme de son histoire transformant à jamais le tissu social et physique de la ville.

Dès 2013, rapidement après la tragédie, le conseil municipal a réclamé au gouvernement fédéral le déplacement de la voie ferrée hors du centre-ville pour des raisons de sécurité publique et pour favoriser la reconstruction psychologique et matérielle de la communauté.

### **Déplacer la voie ferrée du centre-ville, une mesure incontournable**

Le déplacement de la voie ferrée du centre-ville est plus qu'une mesure nécessaire, c'est une mesure incontournable. C'est une réponse directe à la tragédie visant à prévenir les futurs accidents, en éloignant du centre-ville les trains transportant des matières dangereuses, à réduire les traumatismes persistants pour la population, à permettre la guérison des âmes et des cœurs en plus de faciliter la relance économique de la ville.

### **Des annonces, des promesses et des espoirs...**

Il a fallu attendre cinq ans (mai 2018) avant la première annonce par les gouvernements du Québec et du Canada promettant la construction d'une voie ferrée contournant le centre-ville.

Je me souviens d'une citation du premier ministre du Québec qui a mis l'accent sur l'aspect incontournable du déplacement de la voie ferrée : « La construction de cette voie de contournement est beaucoup plus qu'un projet conventionnel d'infrastructure ferroviaire. Il s'agit **d'une réponse exceptionnelle à une situation exceptionnelle**, laquelle est issue d'un moment extrêmement douloureux dans l'histoire du Québec moderne. » (Philippe Couillard)

Et aujourd'hui, cela fait plus de douze ans ...que nous sommes en attente... que nous vivons d'espoir...un dossier qui traîne, qui a trop traîné ... Une réponse positive au projet de voie de contournement est une réponse exceptionnelle à une situation exceptionnelle.

### **Le devoir de mémoire et d'action**

Plus le temps passe, plus il y a un risque que l'on oublie, collectivement, les raisons d'agir. Or, nous avons un devoir de mémoire et d'action. Voilà pourquoi il est incontournable de déplacer la voie ferrée du centre-ville.

Cette tragédie est un drame aux multiples facettes dont il faut se rappeler, qui a laissé des cicatrices profondes sur notre communauté. Il m'apparaît important de rappeler les conséquences de ce drame pour mieux comprendre les raisons qui justifient cet impératif. Une citation de Winston Churchill illustre bien l'importance de faire un rappel des faits, des impacts de cette catastrophe aux proportions inimaginables : « Un peuple qui oublie son passé se condamne à le revivre. »

Je me permets de rappeler les faits pour une meilleure compréhension des impacts et des répercussions sur la vie de la communauté. Rappeler les faits n'est pas un simple devoir de mémoire, c'est un outil pour transformer notre traumatisme en action afin d'assurer la sécurité, la guérison psychologique et la revitalisation de Lac-Mégantic.

### **Un drame humain**

Sur le plan humain, le bilan est sidérant : 47 victimes se sont retrouvées piégées par cet horrible vague de pétrole en feu; des enfants, de jeunes parents, des adultes au mi-temps de la vie, des gens âgés aussi. La tragédie a laissé derrière 27 orphelins. Autant de victimes dans une petite communauté signifie que tout le monde a perdu un parent, un ami, une connaissance.

Outre les victimes, 129 personnes n'ont pu regagner leur domicile, 115 ménages ont été délogés. Au plus fort de la crise, nous avons dû évacuer quelques 2 000 personnes de leur domicile, ce qui représentait environ 300 bâtiments.

### **Un drame social**

La tragédie a eu des impacts sociaux majeurs : des taux élevés de traumatismes psychologiques (stress post-traumatique, anxiété, etc.) affectant adultes et enfants, nécessitant des années de soutien psychologique, engendrant des ruptures sociales et familiales, des conflits communautaires, des troubles scolaires. On peut parler de traumatisme communautaire. Nous

vivons toujours avec des séquelles psychologiques et une peur persistante d'une nouvelle catastrophe.

Le cœur de notre ville était un lieu de vie sociale, culturelle et communautaire; un lieu de services publics et privés et une zone commerciale. Sa destruction a engendré la perte de nos repères et de lieux significatifs, une perte d'identité, la disparition de notre patrimoine bâti et de nos souvenirs. En quelques heures, 125 ans d'histoire ont été effacés. Notre vie sociale et notre quotidien furent désorganisés.

### **Un drame socioéconomique**

Outre les pertes humaines et les impacts sociaux, la tragédie a également entraîné des répercussions sur la vie économique de la ville et de la région. L'incendie a détruit 44 bâtiments dont certains patrimoniaux, 60 appartements, 5 résidences, 110 places d'affaires, 35 commerces, la bibliothèque municipale et des archives de familles et de la ville. Les infrastructures urbaines ont été détruites ou endommagées (conduites d'aqueduc et d'égouts, mobilier urbain, etc.

Dans les six premiers mois suivant la tragédie, le chiffre d'affaires des activités économiques de la ville a connu une importante diminution et quelque 770 emplois ont été touchés à plus ou moins long terme et certains ont été perdus. Les commerces et les services ont été contraints de déménager dans d'autres secteurs de la ville.

Sans oublier des centaines de millions de dollars que cette tragédie a coûté aux trois paliers de gouvernement pour l'aide aux sinistrés, pour le soutien et le rétablissement de la population, pour les travaux de décontamination des sols, du lac et de la rivière et pour la reconstruction.

### **Un drame environnemental**

Environ 6 millions de pétrole brut provenant du déraillement se sont déversés dans l'environnement. Le pétrole s'est enflammé rasant tout sur son passage. Ce pétrole brut s'est infiltré dans les installations sanitaires et les réseaux d'égouts pluvial. On estime à 100 000 litres de pétrole échoué dans lac Mégantic et la Rivière Chaudière par infiltration souterraine ou par le réseau d'égouts pluvial.

La contamination des sols et des bâtiments a entraîné la fermeture complète du centre-ville. L'épicentre du lieu du sinistre fut désigné « zone rouge » comparable à un champ de bataille. Notre centre-ville a été ceinturé de clôtures et inaccessible aux citoyens pendant deux ans. Les bâtiments restants ont été démolis, les opérations de décontamination des sols et des eaux se sont étendues jusqu'à la fin de 2015. Deux longues années ... Une catastrophe environnementale sans précédent.

### **La voie de contournement, un projet qui mobilise rapidement**

Au cours des deux années qui ont suivi la tragédie où j'étais encore mairesse de la ville de Lac-Mégantic, les citoyens méganticois revendiquent la construction d'une voie de contournement pour sortir les trains du centre-ville. Aussi, la ville est le théâtre de manifestations populaires où les participants s'opposent farouchement au passage des trains au centre-ville transportant des

matières dangereuses et réclament la construction d'une voie de contournement. Les plus déterminés se sont couchés sur les rails formant une chaîne humaine devant les caméras, symbolisant leur détermination absolue.

Des pétitions sont déposées au Conseil municipal par différents groupes exigeant que la voie ferrée soit retirée du centre-ville ainsi qu'un moratoire sur le transport des matières dangereuses. Entre autres, une pétition d'importance de tous les 26 médecins de l'hôpital et de la région invoquant que l'option de retirer la voie ferrée de l'agglomération de la ville leur semble la meilleure solution dans une optique de médecine sociale et préventive. Leur intervention visait à favoriser la réhabilitation de toutes les personnes touchées car la présence de la voie ferrée au centre-ville est devenue un symbole meurtrier qui ravive et entretient la douleur de tous. De même, leur intervention visait à éviter toutes pertes de vie causées par de tels accidents, à éliminer tout danger ferroviaire. Une autre pétition significative déposée au conseil municipal de 3 665 signatures réclame une voie de contournement et le retrait de la voie actuelle pour les mêmes raisons.

Lors de la démarche de participation citoyenne menée de mars à octobre 2014, un consensus est fortement ressorti et se résume en quelques mots : « Sortir le train du centre-ville ». Il devient très clair que des décisions doivent être prises pour construire une voie de contournement ferroviaire.

Depuis mon retrait de la vie municipale en novembre 2015, je suis restée silencieuse sur ce dossier en raison de mon devoir de réserve et également parce que j'ai une grande confiance aux élus des quatre conseils municipaux qui ont gouverné la ville depuis mon départ jusqu'à aujourd'hui.

Devant l'importance de cette dernière étape du processus d'acceptation du projet, je me devais de participer aux audiences de l'Office des transports du Canada pour mieux connaître les enjeux. J'ai écouté avec attention les commentaires des gens qui ont présenté leurs positions aux commissaires. Et j'ai consulté les nombreux rapports déposés et mis à la disposition du public portant sur les consultations publiques, les études, les analyses et les recommandations. La portée de la décision de l'Office des transports du Canada sur nos vies, notre quotidien et pour les années à venir m'oblige à sortir de mon silence, à exprimer publiquement que je suis toujours d'accord avec le déplacement de la voie ferroviaire du centre-ville.

### **Éviter la confrontation**

Qu'est-ce qui explique qu'aujourd'hui les opposants semblent plus nombreux comparativement aux citoyens qui se prononcent en faveur de la voie de contournement?

Le sujet est devenu tabou pour la population de Lac-Mégantic depuis la publication du tracé précis, depuis que les citoyens impactés sont connus et que certains ont commencé à se prononcer en défaveur du projet. Alors le tabou s'est installé. Premièrement, parce qu'ici tout le monde se connaît et qu'il devient difficile de garder une position en faveur du projet alors qu'une connaissance, un ami, une collègue crie aux préjudices. Deuxièmement, parce que les gens qui manifestent leur accord envers la voie de contournement ont commencé à être victimes

d'intimidation, de propos haineux, disgracieux et même des menaces de la part de certains opposants, dans les médias locaux, les médias sociaux, dans les milieux de travail, etc.

Alors, on a peur d'afficher notre position favorable par respect pour celles et ceux que l'on considère malgré tout comme des victimes collatérales à cette tragédie ferroviaire, et aussi par peur d'être jugé, intimidé, menacé... et c'est ainsi que le silence a gagné du terrain, comme une position de repli pour se protéger soi-même. Collectivement, on s'est mis à s'isoler plutôt qu'à se battre, comme un animal blessé qui a le réflexe de se cacher pour survivre. Alors, cette majorité en faveur de la voie de contournement ferroviaire est devenue silencieuse.

On a invoqué et on invoque souvent le facteur d'acceptabilité sociale comme élément à considérer pour la réalisation de ce projet. Dans l'état actuel du climat social, des divisions des populations touchées par le tracé et d'une communauté qui n'ose plus se prononcer, je crois que ce facteur ne doit pas entrer en considération.

Je partage l'opinion d'un analyste politique qui disait récemment que l'on a du mal à définir ce concept d'acceptabilité sociale; il qualifiait ce concept de « jello ». On mesure comment ce concept de manière que le résultat soit juste? Ceux qui crient le plus fort sont parfois pris pour la majorité. Et la majorité silencieuse est souvent ignorée. La nécessité d'agir, pour des raisons de sécurité et de santé, ne devrait-elle pas être la seule raison qui guide nos décisions?

### **Le tracé**

Je ne suis pas spécialiste dans le domaine, alors je fais confiance en l'expertise des différents professionnels et experts qui ont travaillé sur le dossier. Plusieurs études, consultations et plusieurs scénarios ont été étudiés pour arriver au tracé proposé aujourd'hui. Les études préparatoires et les mesures d'atténuation à mettre en place sont bien définies pour bien gérer la situation. Les mesures de suivi me rassurent quant aux risques et aux impacts éventuels des travaux.

### **En conclusion**

Tout en reconnaissant les risques d'impacts potentiels, il m'apparaît que la construction d'une voie ferrée de contournement est la seule solution acceptable pour des raisons de sécurité publique, de réhabilitation psychologique, de guérison sociale et de développement économique.

Retirer le transport ferroviaire des matières dangereuses du centre-ville assure notre sécurité. Ça élimine les risques qu'un événement similaire au déraillement de 2013 se reproduise en contournant la zone urbaine densément peuplée. D'ailleurs, l'histoire démontre que des accidents ferroviaires sont survenus au même endroit, dans la même courbe, au cours des années passées. La pente de la voie ferrée menant au centre-ville, entre Nantes et Lac-Mégantic, est de 1,2% sur plus de 7 km. Cette pente est considérée comme une dénivellation exceptionnelle et demeure un risque permanent. D'ailleurs, c'est la 2<sup>e</sup> pente en importance au Canada.

Depuis les dernières années, la quantité de matières dangereuses transportées par voie ferrée a augmenté d'une manière significative, voire inquiétante. Les trains sont de plus en plus longs, les wagons-citernes transportent outre le pétrole, d'autres matières dangereuses telles l'acide

sulfurique, le chlorate de sodium en plus de l'éthanol. Ces produits représentent des risques majeurs pour notre santé et notre environnement en cas d'accident ferroviaire.

Nous avons perdu confiance envers les compagnies ferroviaires, dans leur volonté d'exercer une surveillance vigilante, une inspection régulière de leurs réseaux de voies ferrées et un entretien sécuritaire. Nous observons des lacunes persistantes. Notre perception est que leurs intérêts financiers priment sur la sécurité.

Retirer les trains du centre-ville offrira un apaisement psychologique et aidera la communauté à se reconstruire. Le passage des trains empêche le rétablissement complet de la communauté. La présence constante, plusieurs fois par jour, des wagons-citernes remplis de matières dangereuses ravive la douleur et les traumatismes liés à l'accident.

Retirer les trains du centre-ville permettra de favoriser le développement économique de notre ville et la revitalisation du centre-ville. Lors de la démarche de participation citoyenne « Réinventer la ville », la population a exprimé une vision claire de créer nouveau centre-ville sécuritaire, sans transport de matières dangereuses, permettant une revitalisation et une reconstruction durables en toute sécurité.

Pour toutes les considérations de mon exposé, seule une décision favorable, complète et assumée permettra d'assurer notre sécurité, nous permettra de passer à autre chose, au rétablissement réel de ma communauté, à la reconstruction complète de notre centre-ville.

Peut-on prendre le risque qu'une autre tragédie arrive? Ma réponse est non. Les trains doivent sortir du centre-ville.

Colette Roy Laroche

Citoyenne de Lac-Mégantic et mairesse de 2002 à 2015