

**Mémoire de la Coalition des citoyens et Organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic présenté à la Commission d'examen sur la sécurité ferroviaire 2017-2018, présenté par Robert Bellefleur, Porte-parole CCOESF
18 septembre 2017**

DEUX TRAGÉDIES FERROVIAIRES À LAC-MÉGANTIC 1918 et 2013



1^{re} Collision de 2 Trains à Lac- Mégantic en avril 1918 (Train à la dérive en provenance de Nantes)



2e déraillement à Lac-Mégantic 6 juillet 2013 (Train à la dérive en provenance de Nantes)

Questions et discussion – Table ronde (Mémoire)

1. Existe-t-il entre autres des facteurs sociaux, économiques et géographiques ou des facteurs liés aux secteurs de compétence qui compliquent la responsabilité de veiller à la sécurité ferroviaire au sein de cette région qui pourraient avoir une autre incidence dans d'autres régions canadiennes? Quels sont les principaux enjeux liés à la sécurité ferroviaire qui doivent être examinés de façon plus approfondie?

Réponse de la CCOESF :

Merci, M. le Président et Mme les Vice-présidentes, de donner l'occasion à la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de se faire entendre dans le cadre de cette commission d'examen de la loi sur la sécurité ferroviaire 2017-2018.

À Lac-Mégantic, quatre ans après la tragédie ferroviaire du 6 juillet 2013 qui a causé la mort de 47 victimes et détruit une bonne partie du centre-ville, il existe encore malheureusement plusieurs facteurs de risques non corrigés par l'industrie ferroviaire et par le gouvernement canadien. Ces importantes lacunes géographiques, structurelles et opérationnelles sont déjà bien documentées par le Bureau de la sécurité des transports en 2014 (R13d0054) et plus récemment par le Bureau des audiences publiques en environnement du Québec (338). Ces dernières demeurent susceptibles de provoquer à nouveau une troisième tragédie meurtrière au centre-ville de Lac-Mégantic. Il faut se rappeler qu'en avril 1918, un train parti à la dérive de Nantes est entré en collision avec un second convoi à la hauteur du centre-ville de Lac-Mégantic (2 morts et un blessé). En juillet 2013, c'est aussi un train parti à la dérive de Nantes qui a déraillé et enflammé le centre-ville de Lac-Mégantic au même endroit face à l'Église Ste-Agnès (47 morts).

Les Facteurs de risques :

Le premier facteur de risque identifié concerne la forte pente entre le village de Nantes et la ville de Lac-Mégantic d'où 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 récent rapport du BAPE 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 considère 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 non moins célèbre courbe de la mort située en bas de cette pente au centre-ville de Lac-Mégantic. Cette courbe serait responsable avec le facteur vitesse et la force centrifuge du déraillement du 6 juillet 2013, selon le BST. Cette courbe a été reconstruite au centre-ville 4 mois après la tragédie avec 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. Il est évident qu'un éventuel troisième train parti à la dérive en provenance de Nantes y dérailerait encore plus facilement que celui du 6 juillet 2013.

Ce qui est important de savoir, c'est que la petite Ville de Lac-Mégantic est localisée tout au fond d'une cuvette hydrographique aux abords du lac Mégantic et de la Rivière Chaudière. Arrivée au centre-ville, au point le plus bas, cette voie ferrée engage un important virage en U à 8 degrés, lieu du déraillement du 6 juillet 2013. C'est sans compter le risque aussi présent de l'autre côté (sud) vers l'État du Maine, où l'on retrouve aussi de multiples courbes et une pente importante de 1,32 % au P.M. 113.45 Sub. Moosehead, près de Vachon.

Le troisième facteur de risque concomitant avec les deux premiers concerne les activités ferroviaires de l'opérateur actuel la Centrale Maine and Québec Railway. Cette compagnie américaine depuis l'acquisition de la défunte MMA au printemps 2014, pratique le triage de wagons tous les jours sur ses deux voies de dessertes en haut des pentes de Nantes à l'ouest et de Vachon au sud. Paradoxalement les statistiques récentes du BST font foi d'un nombre anormalement élevé de trains partis à la dérive au Canada, soit une moyenne annuelle de 36 incidents du genre au Canada au cours des 5 dernières années (réf. Radio-Canada, 30 mai 2016). Dans ce contexte, on s'attendrait à une modification de cette pratique hasardeuse à Lac-Mégantic.

De plus, avec la reprise par cette compagnie en janvier 2014 du transport de matières dangereuses telles le gaz propane, l'acide sulfurique, le chlorate de sodium, l'essence d'automobile avec éthanol sur des rails de catégorie no 1 (plus bas de gamme) à Lac-Mégantic, il n'y a pas de quoi rassurer les Méganticois sur les risques réels imminent d'une troisième catastrophe ferroviaire.

Sentiment de menace et d'insécurité :

Les récents rapports de la Santé publique du Québec (2015, 2016) font toujours foi d'un fort sentiment de menace et d'insécurité ressenti par un grand pourcentage de la population méganticoise. Ces craintes sont principalement liées aux conditions incertaines de la reprise du transport des matières dangereuses au centre-ville de Lac-Mégantic. De plus, la reconstruction du nouveau centre-ville est aussi grandement affectée par des retards qui s'additionnent en lien avec les craintes des promoteurs à l'égard du transport ferroviaire.

Rencontres avec le ministre Marc Garneau :

Lors des deux rencontres tenues d'abord à Montréal, le 7 mars 2016 puis à Lac-Mégantic, le 20 mai 2016 avec le ministre des Transports Marc Garneau, la Coalition des citoyens et plusieurs autres résidants de Lac-Mégantic ont adressé deux demandes légitimes en attendant la construction d'une voie de contournement. La première demande visait à faire cesser les activités de triage

et de stationnement des wagons sur les voies de dessertes par la CMQR en haut de la pente à Nantes afin d'y réduire les risques de trains à la dérive. La deuxième demandait au ministre de rehausser la qualité de la voie ferrée dans la section ouest en pente et en courbes qui traverse la ville, soit un rehaussement d'une catégorie un à une catégorie deux, afin d'en améliorer l'état et la sécurité.

Les réponses du ministre Garneau à ces deux questions ont malheureusement déçu plusieurs Méganticois présents. En premier lieu, le ministre a exprimé que le Canada était un pays de montagnes et de lacs et qu'il était toujours possible pour les compagnies de chemin de fer de sécuriser efficacement leurs convois, même en haut des pentes. Selon le ministre, il appartient aux compagnies de gérer elles-mêmes l'utilisation de leurs voies ferrées, incluant leurs voies dessertes.

À la deuxième demande portant sur le rehaussement de catégorie de voie, le ministre a répondu qu'il ne possédait pas le pouvoir et la compétence d'exiger des compagnies ferroviaires le rehaussement de catégorie de leurs voies ferrées. Le ministre a ajouté que la classification des voies était sous la juridiction exclusive des compagnies selon le tonnage et la fréquence des convois y circulant.

Lors de ces deux rencontres, les efforts du ministre pour rassurer les Méganticois ont été vains. Très peu de Méganticois présents ont été apaisés de leurs craintes par les propos du ministre Marc Garneau. Plusieurs ont même exprimé :

“Si le ministre lui-même ne peut rien faire pour Lac-Mégantic, alors qui pourra le faire?”

“Si on tolère de tels facteurs de risques à Lac-Mégantic, lieu de la plus grande tragédie ferroviaire du Canada, qu'en est-il ailleurs au Canada!”

Lors de l'assemblée publique du 20 mai 2016 tenue à Lac-Mégantic, l'allocution du ministre Garneau précédait celle de M. John Giles président directeur général de la CMQR. Ce dernier s'était déplacé avec son équipe de direction et un traducteur dans le but de sécuriser la population de Lac-Mégantic. Pour ce faire, M. Giles a vanté les mérites et les pratiques sécuritaires de sa compagnie de chemin de fer. À la fin de la soirée, cette opération de relation publique a plutôt laissé les Méganticois très insatisfaits des réponses livrées par les orateurs.

Dans ce contexte d'insensibilité de nos autorités, il est facile de comprendre pourquoi plusieurs citoyens de Lac-Mégantic perçoivent peu d'améliorations significatives dans la gestion de la sécurité ferroviaire au cœur même de leur communauté.

Malgré les nombreuses modifications d'amélioration de la sécurité ferroviaire annoncées par les ministres Rait et Garneau suite à la tragédie du 6 juillet 2013, rien à date n'a vraiment rassuré les citoyens de cette petite localité du Québec. Pour plusieurs résidents de Lac-Mégantic, l'une des principales causes de cet

hetacombe qui les a si durement touchés, c'est la dérèglementation ferroviaire associée à l'affaiblissement du rôle de chien de garde de Transports Canada. Pour eux, les promesses des ministres ne sont encore que des mots associés à très peu de gestes concrets.

Pourtant Lac-Mégantic, lieu de la plus importante catastrophe ferroviaire du siècle au Canada, ne devrait-elle pas être traitée avec plus de sollicitude par l'industrie ferroviaire et par le gouvernement fédéral? Tous deux ne sont-ils pas les premiers responsables de cette tragédie? À ce compte, la voie de contournement ferroviaire tant réclamée ne devrait-elle pas être déjà construite, quatre ans après la tragédie? Non, ses études traînent et traînent en longueur.

Principaux enjeux de sécurité ferroviaire au Canada

Selon la Coalition des citoyens OESF, le principal enjeu de sécurité ferroviaire au Canada qui doit être examiné de façon plus approfondie par la Commission concerne la perte progressive depuis 2001 de pouvoirs et de capacités d'intervention de Transports-Canada. Cet organisme de contrôle de la sécurité ferroviaire a subi au fil des ans d'importantes coupures répétées dans ses budgets d'opérations. Les politiques d'austérité du gouvernement central ont fortement affaibli sa capacité de veiller efficacement à l'application et au respect des normes de sécurité ferroviaire au pays.

Dérèglementation de la sécurité ferroviaire:

Pour plusieurs observateurs dont Bruce Campbell ex. Directeur du Centre canadien des politiques alternatives, cette perte de pouvoir et de capacité d'intervention de l'organisme fédéral a facilité depuis 2001 la mise en place d'un processus de dérèglementation au profit de pouvoirs accrus d'autogestion des normes de sécurité ferroviaire par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes.

Pour plusieurs analystes, cette dérèglementation aveugle de la sécurité ferroviaire est directement en cause dans l'avènement de la catastrophe ferroviaire du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic. À ce compte, le rapport d'enquête du BST (R13d0054) sur la tragédie de Lac-Mégantic blâme sévèrement Transports Canada pour ne pas avoir exercé une surveillance réglementaire adéquate ainsi qu'un suivi relatif aux lacunes de sécurité qui se répétait au fil des ans à la MMA.

Selon les écrits de M. Campbell dont *Les effets de la dérèglementation sur la tragédie de Lac-Mégantic (2013)*, *Lac-Mégantic Questions sans réponses (2015)* et *les leçons oubliées de Lac-Mégantic 2016*, cette dérèglementation des normes de la sécurité ferroviaire n'a pas encore été remise en question par le Gouvernement fédéral depuis la tragédie de 2013 à Lac-Mégantic. Pour l'auteur, il s'agit d'une opération de capture réglementaire orchestrée par l'industrie ferroviaire qui doit être rapidement corrigée afin de rétablir la primauté des pouvoirs de réglementations de Transports Canada face à certaines pratiques questionnables des compagnies ferroviaires opérant au Canada.

On ressent d'ailleurs encore les effets de cette déréglementation à travers les causes des récents déraillements et déversements de matières dangereuses survenus au Canada après Lac-Mégantic, tels que Landis, (Saskatchewan 2013), Grainforf, (Alberta 2013), Pastel Rock (Nouveau Brunswick 2014), Clair (Saskatchewan 2014), Gogama (Ontario 2014) et Timmins (Ontario 2015).

Dans ce contexte, il y a cette fameuse règle "M" que la Commission devrait analyser et en recommander l'annulation au ministre. C'est d'ailleurs cette disposition très particulière défendue par l'Association des chemins de fer du Canada et accordée à l'industrie par le ministre des Transports de l'époque qui a permis à la MMA sous certaines conditions (non respectées) d'opérer à Lac-Mégantic un train bloc avec un seul employé, et sans pour cela obtenir d'exemption ministérielle.

La Commission devrait aussi recommander au ministre une gestion plus rigoureuse et un suivi plus contraignant par Transports Canada des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire des compagnies ferroviaires opérant au Canada. Selon Bruce Campbell, les évaluations des risques et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des compagnies de chemin de fer sont classées sous un voile de grande confidentialité commerciale. Le Vérificateur général du Canada en 2011-12 et le BST en 2016 ont soulevé à cet effet des manquements de rigueur importants dans l'encadrement de ces démarches autogérées par les compagnies elles-mêmes.

Assurances responsabilité :

Un problème majeur devrait aussi être étudié par la commission et faire l'objet d'une recommandation au ministre. C'est celui de la couverture d'assurances responsabilité des compagnies de Chemin de fer qui transportent des matières dangereuses au Canada. Selon nos informations, la Centrale Maine and Québec Railway qui effectue ce type de transport depuis 2014 en passant par Lac-Mégantic n'a qu'une couverture d'assurances responsabilité de 75 millions de dollars, soit le minimum exigé par la Commission des transports du Canada. Si l'on tient compte que la facture totale anticipée de décontamination et de reconstruction du centre-ville de Lac-Mégantic occasionnées par la tragédie du 6 juillet 2013 avoisine le milliard de dollars, il est impératif que le ministre hausse les exigences de couverture d'assurances relative au transport des matières dangereuses par chemin de fer au Canada. Ce n'est pas aux contribuables à toujours payer la note pour couvrir les frasques de l'industrie ferroviaire.

Formation en sécurité ferroviaire :

La Commission devrait aussi recommander au ministre un meilleur encadrement des formations en sécurité ferroviaire offertes aux différentes classifications d'employés de chemins de fer. Selon plusieurs sources, les formations actuellement dispensées dans ce secteur de la sécurité ferroviaire par les compagnies elles-mêmes sont souvent offertes de façon parcellaire sur les

heures de travail. Ces formations gagneraient donc à être dispensées dans un cadre pédagogique plus strict et offertes par des organismes certifiés indépendants. À Lac-Mégantic, un groupe d'intervenants de secteur ferroviaire milite d'ailleurs pour la reconnaissance d'un programme de formation en sécurité ferroviaire rattaché à un Institut en sécurité industrielle. Cet Institut de formation en sécurité est actuellement en démarrage. À ce compte, Lac-Mégantic comme lieu de formation demeure un atout incontestable à titre de symbole de la sécurité ferroviaire.

2. Que pensez-vous du niveau de collaboration et de coordination actuellement établi entre Transports Canada, d'autres ministères et organismes fédéraux, les compagnies de chemin de fer, les provinces, les municipalités et tout autre intervenant pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport ferroviaire? Dans quelle mesure les processus actuels sont-ils efficaces? Que pourrait-on améliorer? Doit-on adopter des mécanismes législatifs, réglementaires ou autres afin d'établir officiellement les rôles, les responsabilités et les exigences de notification entre toutes les parties contribuant à la sécurité ferroviaire ou ayant une incidence sur celle-ci?

Réponse de la CCOESF :

Inspection et entretien des voies ferrées :

Depuis qu'elle exerce une fonction de vigilance sur l'état des voies ferrées en Estrie, la Coalition des citoyens OESF est en droit de questionner le type de collaboration établi entre Transports Canada et les compagnies de chemin de fer relativement aux processus d'inspections et aux exigences d'entretien des voies ferrées inspectées.

Depuis 2015, la Coalition des citoyens OESF a communiqué plusieurs signalements à Transports Canada (section Québec) concernant l'état préoccupant de certaines sections de rails ou de voies ferrées dans la région de Lac-Mégantic et de Sherbrooke. Lors du traitement de ces signalements, la Coalition de citoyens a observé à plusieurs reprises que l'organisme fédéral effectuait les inspections requises en présence et en collaboration étroite avec les représentants des compagnies de chemin de fer concernées. Dans les faits, suite aux signalements de la Coalition, les compagnies ferroviaires concernées ont toutes été avisées à l'avance de l'inspection par Transports Canada. Les représentants des compagnies ont aussi accompagné les inspecteurs de TC, lors de leurs inspections.

Dans ce contexte à Lac-Mégantic, des membres de la Coalition des citoyens ont étonnamment été témoins d'une réparation d'urgence effectuée très tard dans la soirée le 28 avril 2015, préalablement à une inspection planifiée le lendemain

par Transports Canada. À l'été 2016, le même type de scénario de réparation d'urgence préalable à une inspection a aussi été observé à Sherbrooke, près du barrage Abénakis d'Hydro-Sherbrooke, par un collaborateur de la Coalition des citoyens.

Ce type de collaboration de proximité entre Transports Canada et les compagnies de chemin de fer lors d'inspections des voies ferrées pose un problème d'indépendance évident. D'ailleurs, le Vérificateur général du Canada a questionné cette problématique d'indépendance des inspecteurs de Transports-Canada vis-à-vis les compagnies de chemin de fer dans son rapport annuel de 2011-12 à la page 26.

Une autre particularité dans les façons de faire des pratiques de Transports Canada questionne la Coalition des citoyens. Lorsque des cas de bris ou d'usure des rails ou des voies ferrées sont majeurs suite à des inspections de Transports Canada, on observe fréquemment que les inspecteurs émettent peu d'exigences de réparation à court terme. Dans beaucoup de situations commandant une action corrective, Transports Canada semble enclin à tolérer davantage de mesures palliatives de réductions de vitesse, plutôt que d'exiger des réparations immédiates des voies concernées. Dans ce même contexte, les réparations préventives des voies ne semblent pas non plus être prescrites par Transports Canada.

Dans le même ordre d'idée, comment expliquer que Transports Canada ne possède aucune norme nationale précise d'usure des rails? Comment expliquer que ces normes sont davantage dictées par l'industrie bien qu'elles diffèrent souvent d'une compagnie à une autre?

3. En sachant que certaines modifications récemment apportées au régime de sécurité ferroviaire n'ont pas encore été entièrement mises en œuvre, que peut-on faire de plus pour réduire les répercussions de l'exploitation ferroviaire sur les collectivités? Comment peut-on mieux appuyer les collectivités et l'industrie qui collaborent activement à la diminution des accidents aux passages à niveau et résultants d'intrusions?

Réponse de la CCOESF :

La Coalition des citoyens considère que pour réduire substantiellement les répercussions de l'exploitation ferroviaire sur les collectivités, il serait opportun pour la Commission de recommander au ministre, une diminution de vitesse plus significative des trains transportant des matières dangereuses et inflammables incluant le pétrole et ses dérivés, dans les zones urbaines densément peuplées. À cet effet, le BST a déjà ajouté à sa liste de surveillance de 2016, le transport de liquides inflammables en raison de la vulnérabilité des wagons-citernes plus anciens utilisés par l'industrie jusqu'en 2025 pour le transport du pétrole brut et

d'autres liquides inflammables. Le rapport d'enquête du BST sur le déraillement de Gogama de 2014 en fait état.

De plus, le BTS souligne dans sa liste de surveillance, la nécessité d'une planification d'itinéraires stratégiques et d'une exploitation plus sûre de tous les trains transportant des marchandises dangereuses au Canada. Dans cette même logique, la Commission devrait recommander au ministre de limiter le transport de marchandises dangereuses à quelques citernes par convoi sur les sections de voie ferrée de catégorie 1, comme celle traversant le centre-ville de Lac-Mégantic.

4. Quelles sont les nouvelles technologies et innovations importantes qui amélioreraient davantage le régime de sécurité ferroviaire du Canada? Ce dernier est-il suffisamment souple et efficace pour tirer profit des innovations? Peut-on mettre à profit des expériences internationales ou des modèles ou pratiques exemplaires utilisés par d'autres secteurs pour orienter une approche coordonnée entre le gouvernement et l'industrie axée sur la collaboration à l'égard de la recherche, du développement et de l'adoption de technologies novatrices?

Réponse de la CCOESF :

Pour la Coalition des citoyens, l'amélioration de la sécurité ferroviaire au Canada en relation avec les réalités du transport soutenu du pétrole brut et des marchandises dangereuses ces dernières années commande la mise à niveau et la modernisation de nos infrastructures ferroviaires vieillissantes. Il nous faut désormais concevoir et restaurer nos voies ferrées avec des normes de sécurité accrues en utilisant des matériaux modernes innovants non polluants. Nous traitons ici plus particulièrement des dormants ou travers de bois qui tapissent nos voies ferrées depuis le tout début de la colonisation du Canada. Malgré la vétusté du procédé, l'utilisation des dormants de bois ne semble pas être remise en question au fil du temps par l'industrie ferroviaire canadienne. Pourtant, en plus d'être très polluants sur toute la chaîne de production, d'utilisation et de remplacement avec l'âge, les dormants de bois sont en majeure partie responsables des nombreux problèmes de géométrie que présentent de façon cyclique nos voies ferrées. La durée de vie de ces travers de bois est limitée à une quarantaine d'années maximum. De plus, durant leur utilisation, ces derniers polluent continuellement l'environnement par le créosote qui les imprègne et s'écoule dans les fossés et les cours d'eau jalonnant nos voies ferrées. Il faut aussi considérer le coût rattaché à leur destruction ainsi que le volume de gaz à effet de serre qu'ils dégagent lors de leur combustion dans des incinérateurs prévus à cette fin.

Somme toute, il s'agit d'un matériau du passé vulnérable, dispendieux et non écologique qu'il nous faut remplacer rapidement par des dormants de béton

armé plus résistant, sécuritaire et écologique. On aura beau se doter de meilleures citernes plus résistantes aux perforations, que cela n'empêchera pas les déraillements en raison du mauvais état de nos vieilles voies ferrées dont la conception remonte au siècle dernier.

Pour la Coalition des citoyens, il demeure primordial que le gouvernement canadien incite en tout premier lieu les compagnies ferroviaires à moderniser leurs réseaux ferroviaires vieillissants par l'utilisation accrue de dormants de béton. Cette technologie est d'ailleurs déjà amplement développée et utilisée avec succès depuis plusieurs années sur de nombreuses lignes de chemin de fer en Europe, aux États-Unis, ainsi que dans certaines provinces de l'Ouest canadien.

En conclusion

Afin d'accroître la sécurité ferroviaire à Lac-Mégantic et au Canada, la Coalition des citoyens OESF de Lac-Mégantic incite la Commission à recommander au ministre des Transports Marc Garneau:

- D'autoriser rapidement la construction d'une voie de contournement ferroviaire à Lac-Mégantic afin de sécuriser la population et le centre-ville d'ici 2020.
- De restreindre les pouvoirs actuels d'autogestion des règles de sécurité ferroviaire des compagnies de chemins de fer opérant au Canada.
- De restaurer les pouvoirs de réglementation et de contrôle de la sécurité ferroviaire de Transports Canada et d'y injecter les ressources humaines et financières requises.
- De rehausser à plus 500 millions de dollars la couverture minimale d'assurances responsabilité des compagnies de chemin de fer transportant des volumes important de matières dangereuses au Canada.
- De s'assurer de l'indépendance complète des inspecteurs de Transports Canada dans l'exercice de leurs fonctions.
- D'offrir un programme de formation continue de la sécurité ferroviaire à tous les corps d'employés de chemins de fer et ce par des organismes certifiés indépendants.
- D'exiger des compagnies de chemin de fer, des diminutions de vitesse plus sécuritaire pour les convois transportant des matières dangereuses et

inflammables incluant le pétrole et ses dérivés, dans les zones urbaines densément peuplées.

- De favoriser la modernisation de nos voies ferrées canadiennes par l'utilisation accrue de dormants de béton.

Robert Bellefleur Porte-parole Coalition des citoyens OESF de Lac-Mégantic,
le 18 juin 2017

La Tribune de Sherbrooke

Publié le 30 avril 2015 à 06h42 | Mis à jour le 29 mai 2015 à 09h30

Rails abîmés à Lac-Mégantic: des travaux effectués en soirée



RONALD MARTEL

La Tribune

(LAC-MÉGANTIC) Le Méganticois Robert Bellefleur, qui s'inquiétait de l'état des rails au-dessus de la rue Baie-des-Sables, où il demeure, a eu connaissance de travaux effectués en soirée et en début de nuit, mardi soir, par la compagnie de chemin de fer Central Maine & Quebec (CMQ) Railway, qui a acquis les équipements et le réseau de la MMA en faillite.

M. Bellefleur a même pris une photo des travaux pour confirmer ses dires. Il ne sait pas pourquoi ceux-ci ont été effectués à la noirceur, mais il a cru que CMQ réagissait au fait que Transports Canada prévoyait peut-être une inspection en matinée mercredi, à la suite du reportage de la semaine dernière dénonçant l'état lamentable de la voie ferrée.

« Je suis allé voir ce matin, mercredi, l'endroit où les travaux ont été effectués, avec Jean Gauthier, le porte-parole du Comité de vigilance citoyenne pour la sécurité ferroviaire. CMQ ont changé les rails de côté, sur une longueur de 60 pieds environ, au bout de la rue du Versant, près de la piste cyclable », confie-t-il.

« Peut-être que ce segment de la voie ferrée était plus problématique. Ce n'est quand même pas rassurant, car il s'agit d'un facteur de risque non négligeable. Le dessus du rail, appelé champignon, il n'y en a plus d'un côté. Ce sont des rails usés jusqu'à la corde, qui sont rendus à la limite de leur vie, ils en perdent des morceaux! » poursuit le citoyen.

« J'ai envoyé mes photos de l'état des rails à l'Assemblée nationale et le chef intérimaire du Parti québécois, Stéphane Bédard, a posé des questions au premier ministre [Philippe] Couillard. S'il veut aider les gens de Lac-Mégantic, ce serait le temps qu'il fasse des démarches à ce sujet. Le ministre fédéral Christian Paradis m'a également assuré qu'il allait en glisser un mot à la ministre des Transports, Lisa Raitt. »

L'agente d'information de la Ville de Lac-Mégantic, Karine Dubé, a confirmé avoir aperçu le camion de Transports Canada, stationné coin Victoria-Cartier, ce qui tendrait à prouver qu'une inspection était en cours, mercredi en matinée, mais elle n'a pu obtenir de confirmation de la chose.

Quant à Jean Gauthier, porte-parole du Comité de vigilance, il a confirmé avoir rencontré mardi le directeur de l'exploitation de CMQ, Ryan Ratledge, qui lui a affirmé effectuer lui-même des inspections-surprises à ses propres employés, afin de s'assurer que les règles de sécurité étaient constamment respectées.

« La sécurité est surveillée à la lettre. Un employé parcourt la voie avant le passage de chaque convoi. La compagnie a dépensé 10 millions \$, l'an dernier, pour rénover la voie et le fait encore cette année, en continu. Dans Lac-Mégantic, la limite de vitesse de 10 milles à l'heure est un incontournable pour eux. Sur le reste du réseau, ils seraient autorisés à atteindre 40 milles à l'heure, mais ils se limitent eux-mêmes à 25. Il n'y aurait pas de danger imminent à cause de l'état des voies, car ils maintiennent leurs normes de sécurité au-dessus de celles de Transports Canada », conclut M. Gauthier.