



ON PASSE À L'ACTION
pour le climat!



Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic

**Mémoire présenté par le Conseil régional de l'environnement de
l'Estrie dans le cadre de l'audience publique du Bureau d'audiences
publiques sur l'environnement.**

Sherbrooke, le 11 juillet 2019

Préparé par
Jacinthe Caron, directrice
Geneviève Pomerleau, adjointe à la biodiversité et aux changements climatiques

Présenté par Jacinthe Caron, directrice





Table des matières

1.	Résumé des recommandations	3
2.	Le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie.....	4
3.	Les enjeux environnementaux.....	5
3.1	Milieus humides et hydriques	5
3.1.1	Connectivité écologique.....	6
3.1.2	Mesures de compensation et d'atténuation.....	7
3.1.3	Construction du chemin de fer.....	8
3.2	Espèces exotiques envahissantes	9
4.	Les enjeux socio-économiques	11
5.	Conclusion	14

1. Résumé des recommandations

Recommandation 1

À l'instar du MFFP (PR4.2), le CREE recommande qu'une caractérisation de la connectivité écologique soit réalisée dans la zone d'étude afin d'évaluer l'effet du projet et prévoir des mesures d'atténuation appropriées.

Recommandation 2

À l'instar du MELCC (PR5.1), le CREE recommande que les ponceaux à deux niveaux (tablette en bois) soient systématiquement utilisés pour ce projet afin de favoriser la perméabilité faunique entre les milieux humides fragmentés par la voie ferroviaire.

Recommandation 3

Par conséquent, le CREE recommande que les compensations pour la perte et l'altération des milieux humides affectés par la voie ferrée soient financières et que les montants versés au Fonds puissent servir à des projets régionaux dans le bassin-versant de la rivière Chaudière et dans la MRC de Granit, dans le but d'une planification stratégique régionale pour une réelle protection des milieux humides et hydriques existants et à restaurer.

Recommandation 4

Par conséquent, le CREE recommande que le choix du traitement pour le bois des dormants de chemin de fer qui seront installés dans les milieux humides ne soit pas être basé sur des critères de coût mais plutôt sur des critères de protection de l'environnement, du principe de précaution et d'exemplarité d'une entreprise publique.

Recommandation 5

Le CREE recommande une réflexion profonde sur le transport de marchandises et de personnes par train, particulièrement dans le contexte d'une augmentation inquiétante du transport de marchandises dangereuses et du nombre toujours aussi important de déraillements et de trains immobilisés dans des pentes.

Recommandation 6

Le CREE recommande de revoir le processus menant à la divulgation du contenu des wagons afin d'en faciliter l'accès aux municipalités et d'optimiser les plans de mesure d'urgence des municipalités avec ceux du transporteur.

Recommandation 7

Le CREE recommande que la Commission assure un suivi sur la question de l'utilisation des infrastructures d'évitement à Nantes et que son rapport présente de quelle manière cette utilisation ne présentera pas un risque pour la population.

2. Le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie

Le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (CREE) est un organisme présent et actif dans la région depuis 1989. Il a pour mission de protéger l'environnement et assurer la qualité de la vie en Estrie par des solutions concertées et des conseils avisés auprès de la population et des décideurs. Depuis une trentaine d'années, le CREE a su développer une expertise dans plusieurs axes d'action dont les enjeux liés à la conservation des milieux naturels de la région. Il représente le milieu de l'environnement à la table de la gestion intégrée des ressources et du territoire (table GIRT), aux comités d'harmonisation de deux des trois parcs nationaux présents sur son territoire (Orford et Mégantic) et a fait partie de plusieurs autres tables ou comités d'orientation de projets de conservation de milieux naturels. Le CREE a également mis sur pied une table régionale de concertation sur les espèces exotiques envahissantes, avec la collaboration d'acteurs de la région. Enfin, le CREE fait partie des organismes impliqués dans la réalisation des plans régionaux des milieux humides et hydriques sur l'ensemble du territoire de l'Estrie, incluant la MRC du Granit.

Le présent mémoire concerne les préoccupations du Conseil régional de l'environnement de l'Estrie sur les aspects du projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic qui affecteront ou seront susceptibles d'affecter l'environnement naturel. Un volet sur les enjeux sociaux-économiques a été inclus afin de présenter les préoccupations de notre organisme face aux aspects touchant la sécurité de la voie et des futures opérations, considérant qu'une nouvelle catastrophe aurait des impacts majeurs sur l'environnement et complètement dévastateurs sur la population. Nous estimons que la priorité du projet de voie de contournement doit être d'assurer un milieu de vie sain et sécuritaire à tout niveau pour la population de la région de Lac-Mégantic, incluant les communautés en périphérie de la Ville. Ainsi, nos recommandations visent principalement les impacts du projet de voie de contournement sur le complexe de milieux humides qui devront être traversés et sur la sécurité entourant le passage des convois dans ce secteur toujours à risque malgré les mesures de mitigation et bien entendu, très vulnérable.

3. Les enjeux environnementaux

3.1 Milieux humides et hydriques

Les milieux humides et hydriques sont bien présents dans le corridor d'étude de 200 mètres de part et d'autre de la nouvelle voie ferrée. Outre la rivière Chaudière, 24 cours d'eau ont été répertoriés dont 4 présentaient un potentiel comme habitat du poisson (PR3.1). Dix-huit complexes de milieux humides sont présents et sont composés d'un total de 60 milieux humides, couvrant une superficie de 245,3 hectares (PR5.2). Le CREE souhaite rappeler que les milieux humides remplissent d'importantes fonctions écologiques, notamment de rempart contre l'érosion et de rétention des sédiments, de régulation du niveau d'eau, de conservation de la diversité biologique et de séquestration du carbone et d'atténuation des impacts des changements climatiques (*Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et favorisant une meilleure gouvernance de l'eau et des milieux associés*, chapitre C-6.2, art 13.1).

Le CREE a été rassuré d'apprendre que des études de caractérisation sur le terrain ont permis de définir clairement la nature et la superficie de chaque milieu humide qui sera affecté par la mise en place de la voie ferrée et de ses composantes. Ainsi, dans son ensemble le tracé retenu entraînera la perturbation et la fragmentation de plus de 43,3 ha de milieux humides (DT1), incluant la perturbation du régime hydrologique sur plus de 40 % de la partie affectée des milieux humides (PR5.2). Lors de la première partie des audiences publiques, il a été question à plusieurs reprises de variantes possibles au tracé retenu. Par exemple, il a été estimé que la variante 2Ci pourrait soustraire à l'empiètement 5 ha de milieux humides. Cette estimation nécessiterait cependant une validation sur le terrain (DA13). Dans le contexte où cette variante de tracé respecte les enjeux sociaux et les contraintes techniques, il est clair que le CREE supporterait le choix de la variante 2Ci, puisqu'elle permettrait l'évitement de milieux humides, concept privilégié dans la nouvelle *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques* (2017, chapitre 14).

Dans le même ordre d'idées, dans le cadre de la première partie des audiences publiques, il a été mentionné que la valeur de la compensation financière pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques s'élèvera à plus de 8 millions de dollars (PR5.2, DT1). Or, nous ne sommes pas convaincus que toutes les mesures ont été mises en œuvre afin de respecter le principe de « zéro perte nette » et la séquence « éviter-minimiser-compenser » présentée dans la loi. Par exemple, y-a-t-il eu démonstration par l'initiateur de projet que tout a été mis en œuvre lors de l'élaboration des trajets et du choix final du tracé de la voie de contournement pour *éviter* les milieux humides ? Quelles mesures d'atténuation exceptionnelles seront mises en place pour *minimiser* l'impact du passage de la voie ferrée sur les milieux humides ? L'exemplarité de nos entreprises publiques serait souhaitable dans un contexte où l'adoption de la *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques* (2017, chapitre 14) est récente et où l'élaboration des plans régionaux des milieux humides et hydriques, dont celui de la MRC du Granit, ne seront complétés qu'en 2022. À terme, ces plans régionaux permettront la planification des actions sur le territoire, dont celles visant la conservation de milieux humides, tel que mentionné dans l'extrait suivant.

Un plan régional des milieux humides et hydriques vise notamment à identifier ces milieux sur le territoire d'une municipalité régionale de comte afin de mieux planifier les actions de celle-ci et les interventions sur ce territoire, dont celles relatives à la conservation de tels milieux en raison, entre autres, des fonctions jouées par ceux-ci à l'échelle de tout bassin versant concerné (Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques (2017, chapitre 14, art.15.2)).

Nous présentons dans les prochaines sections des recommandations visant à réduire au minimum l'impact environnemental déjà important du projet sur les milieux humides qui seront traversés.

3.1.1 Connectivité écologique

Tel que mentionné précédemment, les milieux humides remplissent de nombreuses fonctions écologiques dont la conservation de la diversité biologique et la régulation des niveaux d'eau. Le maintien de la connectivité écologique dans un contexte de construction d'une voie ferroviaire est par conséquent essentiel. Récemment, la classe politique lors de la 40e Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada a reconnu l'importance de la connectivité écologique avec l'adoption de la Résolution 40-3 – Résolution concernant la connectivité écologique, l'adaptation aux changements climatiques et la conservation de la biodiversité, qui stipule entre autre :

IL EST DE PLUS RÉSOLU QUE les gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et les premiers ministres de l'Est du Canada conseillent aux organismes relevant de leur autorité d'appuyer les efforts de protection et de planification du territoire qui protègent et améliorent la connectivité, et de promouvoir la gestion durable des terres publiques et privées et des systèmes aquatiques qui contribuent à ces objectifs (Secrétariat des conférences intergouvernementales canadiennes, 2016)¹.

Cependant, en réponse aux questions et commentaires émis par le MRNF et le MELCC sur la recevabilité de l'étude d'impact (PR4.2, PR5.1), l'initiateur du projet n'a cité qu'une étude à plusieurs reprises pour justifier que le projet n'aura pas d'effet sur la connectivité écologique :

Nous estimons que la connectivité écologique sera faiblement affectée par la réalisation du projet compte tenu de la faible largeur de l'emprise (largeur nominale de 30 m) de l'emprise ferroviaire, du faible trafic prévu (4 trains par jour) et des faibles surfaces dépourvues de végétaux dans l'emprise (largeur du ballast et du sous-ballast). La voie ferrée ne constituera pas une barrière aux déplacements pour la vaste majorité des espèces fauniques présentes dans le secteur. Il est certes possible que certains individus de certaines espèces fauniques autres que les oiseaux inféodées à des milieux fermés montrent une résistance à traverser mais on considère cette possibilité comme étant très faible. (PR5.2).

Pourtant, bien qu'une voie ferroviaire diffère d'une voie routière sur plusieurs points, des

¹ <http://scics.ca/fr/product-produit/resolution-40-3-resolution-concernant-la-connectivite-ecologique-%E2%80%99adaptation-aux-changements-climatiques-et-la-conservation-de-la-biodiversite/>

similarités existent au niveau de l'effet de barrière et de la fragmentation des habitats traversés (Barrientos, 2017²). Par conséquent, le CREE considère que l'impact du projet sur la connectivité écologique devrait être documenté au même titre que la caractérisation des milieux humides.

À l'instar du MFFP (PR4.2), le CREE recommande qu'une caractérisation de la connectivité écologique soit réalisée dans la zone d'étude afin d'évaluer l'effet du projet et prévoir des mesures d'atténuation appropriées.

Afin de faciliter la libre circulation de l'eau entre les milieux humides, le projet prévoit l'installation de ponceaux, principalement en tôle ondulée aluminisée – TTOA. Bien que ces installations soient susceptibles de favoriser le libre passage des espèces aquatiques, elles ne sont pas adaptées pour la faune terrestre. Au tableau 4.15 de l'étude d'impact, il est mentionné comme mesure d'atténuation de préconiser ce type de ponceau afin qu'il soit utilisé par la faune terrestre pour traverser sous l'emprise (PR3.1). Mais l'installation de ponceaux à deux niveaux (tablette en bois) est seulement prévue par le promoteur à un endroit au chaînage 24+363 (PR3.1). Aux questions posées par le MELCC et le MRNF concernant les raisons du choix de ponceau en tôle ondulée aluminisée – TTOA, le promoteur n'apporte pas de justifications suffisantes. Pourtant en Estrie, des résultats positifs ont été mesurés par des caméras d'observations posées dans des ponceaux à deux niveaux sous le prolongement de l'autoroute 410 (PR5.6, MFFP, comm. pers.).

À l'instar du MELCC (PR5.1), le CREE recommande que les ponceaux à deux niveaux (tablette en bois) soient systématiquement utilisés pour ce projet afin de favoriser la perméabilité faunique entre les milieux humides fragmentés par la voie ferroviaire.

3.1.2 Mesures de compensation et d'atténuation

Tel que mentionné en début de chapitre, en vertu du *chapitre Q-2, r. 9.1 du Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*, les milieux humides et hydriques détruits ou affectés dans l'emprise ferroviaire et les aires des travaux prévus dans le cadre du projet actuel, feront l'objet de compensations financières qui s'élèveront à environ 8 millions de dollars en fonction du choix du tracé final. Or, dans les échanges lors de la première partie de l'audience, ainsi que dans les réponses qui ont été publiées sur le sujet, il ne semble toujours pas

²

https://www.researchgate.net/publication/330143494_Railway_ecology_vs_road_ecology_similarities_and_differences

clairement établi si l'initiateur allait privilégier la compensation financière ou si la compensation allaient être assurée par des projets de restauration ou de création de milieux humides.

Le CREE considère que dans le cadre du projet actuel, l'objectif d'aucune perte nette doit d'abord être respecté de même que la séquence « éviter-minimiser-compenser » prévue dans la *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques*. L'initiateur du projet doit ainsi d'abord démontrer, lors de la phase de construction de la voie ferrée, qu'il a pris les mesures nécessaires afin d'éviter les milieux humides lors des travaux de construction, puis d'en minimiser les impacts, lorsqu'ils sont inévitables, par des mesures d'atténuation exemplaires. En dernier recours, que la perte et l'altération des milieux humides qui n'auront pu être évités par la voie ferrée soient compensées financièrement. En vertu de l'article 46.0.5 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LRQ, c. Q-2), il est prévu que les montants de ces compensations doivent être versés au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État³. Ce fonds est affecté au financement de diverses mesures dont la conservation du patrimoine naturel, ainsi qu'afin de servir au financement d'un programme pour favoriser la restauration et la création de milieux humides et hydriques élaboré en vertu la *Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et favorisant une meilleure gouvernance de l'eau et des milieux associés* (chapitre C-6.2). Il est indiqué à l'article 15.8 que ce programme doit prendre en considération les éléments pertinents identifiés dans un plan directeur de l'eau et dans un plan régional des milieux humides et hydriques élaborés conformément à cette même loi.

Par conséquent, le CREE recommande que les compensations pour la perte et l'altération des milieux humides affectés par la voie ferrée soient financières et que les montants versés au Fonds puissent servir à des projets régionaux dans le bassin-versant de la rivière Chaudière et dans la MRC de Granit, dans le but d'une planification stratégique régionale pour une réelle protection des milieux humides et hydriques existants et à restaurer.

3.1.3 Construction du chemin de fer

Dans les questions posées avant la tenue de l'audience publique, le MELCC a questionné l'initiateur du projet sur le nombre et le type de dormants de chemin de fer qui seront utilisés étant donné qu'environ 50% de l'emprise ferroviaire empiètera sur des milieux humides (PR5.1) Près de 30 500 dormants de chemin de fer seront utilisés et le traitement du bois au créosote est prévu. Il est mentionné que le choix du traitement des dormants reviendra au maître d'œuvre (CMQ) dans une phase ultérieure du projet selon les exigences du client et que l'estimation actuelle de coût total du projet est basée sur un traitement à la créosote (PR5.2).

Le CREE est préoccupé par ce choix, alors que le MELCC et l'initiateur mentionnent dans leurs réponses que d'autres types de traitement moins dommageables pour l'environnement sont

³ <http://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/fonds-protec-enviro-dom-hydrique-etat/index.htm>

disponibles.

Cette préoccupation s'explique par la traversée de la voie ferrée à travers de nombreux milieux humides et hydriques. Des mesures d'atténuation ou des exigences particulières doivent être privilégiées telles qu'en fait mention cet extrait du site d'Environnement et Ressources naturelles Canada :

Des exigences particulières pour l'utilisation de bois traité dans les milieux aquatiques et les milieux humides sont mentionnées dans le document traitant des meilleures pratiques de gestion, publié par Western Wood Preservers Institute, Préservation du bois Canada, la Southern Pressure Treaters' Association et la Southern Forest Products Association. L'objectif de ces pratiques exemplaires de gestion (PEG) consiste à introduire suffisamment d'agent de préservation dans un produit pour fournir le niveau de protection nécessaire tout en réduisant au minimum l'utilisation d'agents de préservation au-dessus de la norme minimale requise de l'industrie pour réduire la quantité susceptible de se retrouver dans l'environnement. 4

Il en est également fait mention dans le document *Lignes directrices relatives à la gestion du bois traité* :

[...] Afin de limiter les rejets de substances nocives dans les eaux de surface, l'utilisation de tout bois traité chimiquement dans le milieu aquatique n'est pas souhaitable lorsqu'il existe des solutions de rechange. [...] Toutefois, s'il n'est pas possible d'utiliser un matériau de remplacement, il peut être acceptable d'utiliser du bois qui a été traité avec les produits de préservation à base de cuivre homologués à cette fin au Canada en vertu de la Loi sur les produits antiparasitaires. (MDDEP, 2011)

Par conséquent, le CREE recommande que le choix du traitement pour le bois des dormants de chemin de fer qui seront installés dans les milieux humides ne soit pas être basé sur des critères de coût mais plutôt sur des critères de protection de l'environnement, du principe de précaution et d'exemplarité d'une entreprise publique.

3.2 Espèces exotiques envahissantes

Les espèces exotiques envahissantes (EEE) représentent une problématique reconnue à l'échelle

⁴<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/gestion-substances-toxiques/publications/recommandations-environnementales-installations-preservation-bois/techniques-2013/chapitre-2.html>

mondiale qui occasionne d'importants impacts environnementaux, mais également sociaux et économiques. Des initiatives locales de lutte et la coordination d'une table régionale sont en cours afin de favoriser la concertation des intervenants régionaux et d'obtenir un portrait régional de cette problématique.

Dans le résumé de l'étude d'impact sur l'environnement (PR6), il est mentionné que 8 espèces exotiques envahissantes ont été répertoriées dans la zone d'étude lors d'une seule journée d'inventaire, le 15 septembre 2018, alors que seul le roseau commun avait été observé en juillet 2016 (PR5.2). Le CREE considère que des inventaires devraient être faits à nouveau avant le début des travaux le long de l'emprise du tracé final qui sera retenu. Un bref survol de sites répertoriant des espèces exotiques envahissantes dans la région de Lac-Mégantic, permet de constater que d'autres EEE sont présentes, telles que la renouée de Japon. Ces nouvelles données d'inventaire devront être communiquées aux gestionnaires du projet de même qu'aux autorités compétentes. Également, le déboisement des milieux forestiers et le passage dans les milieux humides occasionneront des perturbations susceptibles de favoriser la propagation des EEE déjà présentes mais également de favoriser l'établissement de nouvelles espèces. Un suivi devrait être fait tout au long des travaux. Également, étant donné que l'emprise ferroviaire longera de nombreux terrains privés, le CREE est d'avis que les propriétaires devraient être tenus informés de la présence ou de l'apparition de nouvelles EEE.

Au niveau de l'impact du projet sur la propagation des EEE, l'initiateur du projet mentionne que :

L'impact associé à leur risque de propagation est mineur car de nombreuses mesures d'atténuation seront appliquées pour prévenir leur propagation et limiter les risques de contamination le long de ce chantier linéaire (nettoyage de la machinerie selon un protocole bien établi, balisage des aires d'EEE, etc.) (PR6).

Le CREE considère que ces mesures d'atténuation devraient être appliquées à l'ensemble des sites de travaux associés à ce projet et les entrepreneurs impliqués sur les différents sites du projet devront être formés pour reconnaître les espèces qui auront été répertoriées localement afin d'appliquer les mesures appropriées.

Également, le MELCC demande à l'initiateur :

[...] Afin de rendre son projet acceptable sur le plan environnemental, l'initiateur devra s'engager à effectuer le suivi des espèces floristiques exotiques envahissantes sur une période de deux ans après la fin des travaux de construction de son projet. Il devra aussi s'engager à soumettre le protocole du programme de suivi au MELCC pour analyse lors de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. Finalement, il devra s'engager à déposer au MELCC les rapports qui seront produits lors de la réalisation du suivi. (PR5.6)

Le CREE considère qu'un suivi sur une période de deux ans n'est pas suffisant, considérant que la lutte et le contrôle de plusieurs EEE s'effectue sur des périodes beaucoup plus longues. Étant donné que la compagnie ferroviaire réalisera des mesures de contrôle de la végétation de façon

régulière, il serait pertinent qu'elle soit impliquée dans un suivi à long terme des EEE dans l'emprise ferroviaire.

4. Les enjeux socio-économiques

Les enjeux socio-économiques qui nous préoccupent visent principalement la sécurité du nouveau tracé, tant pour assurer la qualité de vie des populations environnantes que pour l'intégrité des milieux naturels qui pourraient être, l'un comme l'autre, fortement affectés par un nouveau déversement de matières dangereuses. Nous avons choisi d'aborder 2 points principaux, soit, la sécurité entourant la vitesse et le contenu des wagons, ainsi que l'emplacement de la gare de triage, où les trains seront immobilisés. Il faut que le nouveau projet fasse en sorte que le passage dans le secteur de Mégantic perde son statut de tronçon faisant partie des plus risqués au Québec à cause de ses pentes et de ses courbes importantes. Le projet, dans sa présentation actuelle ne nous permet pas, à l'instar de plusieurs citoyens et membres de la communauté, de penser que c'est le cas.

Nous constatons avec inquiétude le haut pourcentage de matières dangereuses transportées par train, qui représente 1 wagon sur 5, selon l'étude d'impact (20%). Ce pourcentage est en constante progression. S'il est estimé que la quantité de pétrole brut transporté pourrait presque quintupler d'ici les 10 prochaines années (toujours selon l'étude d'impact), on peut facilement déduire que la quantité de matières dangereuses prendra une place de plus en plus importante à l'intérieur des convois. Qui plus est, le nombre d'accidents ferroviaires est en augmentation depuis les 5 dernières années, tout comme le nombre d'accidents impliquant des matières dangereuses. La préoccupation que nous soulevons est : est-ce vraiment la vision qu'a le Québec pour l'utilisation de ses chemins de fer ? Sans une réflexion profonde sur le transport des marchandises et des personnes par train, ne mettons-nous pas nos populations de plus en plus en danger, face à des catastrophes qui seront de plus en plus meurtrières ? D'autant plus que nous n'avons à ce jour aucune indication comme quoi le nombre de déraillements ou de trains immobilisés dans les pentes aient diminué.

Le CREE recommande une réflexion profonde sur le transport de marchandises et de personnes par train, particulièrement dans le contexte d'une augmentation inquiétante du transport de marchandises dangereuses et du nombre toujours aussi important de déraillements et de trains immobilisés dans des pentes.

Dans le même ordre d'idées, le CREE est sensible aux arguments présentés concernant la transparence de l'information sur le contenu des wagons, particulièrement sur les matières dangereuses transportées. La Commission a questionné la compagnie CMQR à ce sujet, notamment afin de mieux pouvoir agir dans les situations d'urgence, mais les réponses n'ont pas été rassurantes. Il semble que la procédure pour la divulgation des matières transportées dans

les convois soit d'une étonnante complexité et rigidité, et que ce soit fait en quelque sorte au cas par cas. Ce problème a déjà été évoqué par la mairesse de Magog, membre du groupe sur la sécurité ferroviaire de la Fédération canadienne des municipalités⁵.

Le CREE recommande de revoir le processus menant à la divulgation du contenu des wagons afin d'en faciliter l'accès aux municipalités et d'optimiser les plans de mesure d'urgence des municipalités avec ceux du transporteur.

Le dossier du déplacement de la gare de triage prévue à Frontenac a largement été évoqué lors de la première partie des audiences publiques. Les citations suivantes prononcées par le citoyen Robert Bellefleur résumant selon nous très bien la situation : « les citoyens ne retrouveront pas leur sentiment de sécurité, tant que les gares de triage seront situées en haut des pentes. On se retrouve avec les mêmes facteurs de risques qu'avant la tragédie. » La mairesse de Lac-Mégantic présente un témoignage dans le même sens que les différents membres de sa communauté, interviewée par « TVA Nouvelles » :

« Il faut faire une voie de contournement pour améliorer la sécurité et pour permettre aussi le rétablissement de notre population, soutient de son côté la mairesse Julie Morin. Cela dit, de faire une voie de contournement et de continuer de stationner des trains en haut des pentes, ce ne serait pas un projet optimal. S'il y a des coûts, je pense que le gouvernement doit aussi faire de la sécurité sa priorité, comme nous. »

Rappelons les objectifs principaux de la voie de contournement, tel que cités par les promoteurs du projet : (1) améliorer la sécurité ferroviaire, (2) diminuer les pentes longitudinales, (3) optimiser les activités du parc industriel. Pour le CREE, à l'instar des très nombreux commentaires exprimés à cet égard, la Commission doit envoyer un message clair comme quoi le projet de transférer la gare de triage vers le Parc industriel doit faire partie du projet de voie de contournement afin d'en faire un projet acceptable pour la population et pour la sécurité du milieu, et ce, sans mention que ça pourrait être fait à la condition de « coûts raisonnables ». Serait-ce raisonnable d'investir 133 millions de dollars sans atteindre les 3 objectifs du projet ?

⁵ <https://www.latribune.ca/actualites/estrie-et-regions/securite-ferroviaire-encore-beaucoup-de-chemin-a-parcourir-5ed776c0bed3cadb75e3b7092adcf4f7>

À l'instar de nombreux acteurs du milieu, le CREE recommande que le projet de voie de contournement soit accepté avec la condition que la gare de triage soit située au parc industriel de Lac-Mégantic, sur un terrain plat, soit, là où les trains stationnés seraient moins vulnérables à des erreurs humaines ou d'autre nature.

Nous constatons également qu'une série de questions a été posées par la Commission à CMQR concernant l'utilisation des infrastructures actuelles d'évitement à Nantes dans le cadre du projet de voie de contournement et particulièrement dans le contexte où la gare de triage serait construite dans le parc industriel de Lac-Mégantic. Les questions posées sont jusqu'à maintenant restées sans réponses alors qu'elles revêtent selon nous une grande importance.

Le CREE recommande que la Commission assure un suivi sur la question de l'utilisation des infrastructures d'évitement à Nantes et que son rapport présente de quelle manière cette utilisation ne présentera pas un risque pour la population.

5. Conclusion

En conclusion, le CREE considère que des éléments importants doivent encore être modifiés afin de rendre le projet de voie de contournement plus acceptable au niveau environnemental et socio-économique. Le Québec s'est doté d'une loi et d'une réglementation majeure pour assurer la protection des milieux humides qui sont en fort déclin. Dans un contexte de changements climatiques, il est d'autant plus important que nos autorités se fassent exemplaires en démontrant que toutes les mesures sont mises en place dans les grands chantiers pour préserver les milieux humides si essentiels au maintien des fonctions écologiques et par conséquent, à la sécurité des populations environnantes.

Dans un autre ordre d'idées, nous sommes fortement préoccupés par le fait que le projet présenté ne réponde pas aux objectifs fixés par le promoteur. D'importants enjeux de sécurité ne sont pas réglés, le principal étant l'immobilisation des trains dans le haut d'une côte, si la voie de triage était effectivement construite à Frontenac. Nous ne sommes pas d'avis que cet enjeu ne concerne pas l'environnement, puisqu'il constitue un risque accru de déraillement qui pourrait provoquer une nouvelle catastrophe écologique.

Le CREE offre toute sa confiance à la Commission qui présentera des recommandations visant à faire du projet de voie de contournement un exemple de développement durable pour la région de Lac-Mégantic.