

LAC-MÉGANTIC

LE TRAIN POUVAIT PASSER AILLEURS

■ D'autres rails auraient pu mener le pétrole à la raffinerie de Saint John

Le train qui a dévasté le centre-ville de Lac-Mégantic aurait pu emprunter une voie ferrée plus sécuritaire pour arriver à sa destination finale, croient des experts consultés par notre Bureau d'enquête.

JEAN-LOUIS FORTIN ET MICHEL MORIN
Bureau d'enquête

Le chemin de fer qui appartient à Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA) est en fait une voie secondaire, appelée chemin de fer d'intérêt local (CFIL), dans le jargon technique.

Pour arriver à sa destination finale, la

raffinerie de Saint John au Nouveau-Brunswick, le convoi aurait pu emprunter un autre réseau ferroviaire, qui appartient au Canadien national (CN).

Ce réseau est considéré comme un réseau de «Classe 1» en raison de sa capacité plus importante.

«Ce sont des plus grosses lignes faites pour du trafic important», explique Louis-François Garceau, du groupe TRAQ, qui fait la promotion du transport ferroviaire.

« Tu ne déraillais pas »

En règle générale, le fer utilisé pour ces voies est plus lourd et plus résistant.

«Si tu vas à 60 milles à l'heure sur du gros fer, en principe tu ne déraillais pas», explique M. Garceau.

À brève échéance, cependant, il serait impensable d'ordonner que tout le transport de matières dangereuses soit effectué sur le réseau principal, affirment nos sources.

Les négociations pour obtenir des droits de passage sur ces voies peuvent être longues, d'autant plus que certaines portions du réseau seraient saturées dans la région de Montréal, nous explique-t-on.

DEUX TRAJETS POSSIBLES



INTERACTIVE
jdeg.com/lacméganticr2

jean-louis.fortin@quebecormedia.com

Deux trajets possibles

VITESSE À RESPECTER

■ Peu importe le type de voie ferrée (principale ou d'intérêt local), c'est le **Règlement concernant la sécurité de la voie**, un document fédéral, qui indique la vitesse maximale à laquelle peuvent circuler les trains.

■ L'écartement des rails, le nombre de traverses, la dénivellation du terrain et l'angle des courbes font partie des paramètres pris en compte pour déterminer la vitesse maximale autorisée.

■ À Lac Mégantic, par exemple, les normes d'exploitation interdisent la circulation à plus de 10 milles à l'heure.

Réseau ferroviaire CN

Distance entre Montréal et Saint-John: 1000 km

Type: **Chemin de fer principal (Classe 1)**

■ La fréquence de passage des trains y est plus importante, en fonction du chiffre d'affaires annuel, selon l'Association of American Railroads.

Le convoi était en provenance du Dakota du Nord, aux États-Unis.



Une partie du trajet qu'emprunte le train de MMA appartient à la compagnie Irving, qui devait raffiner le pétrole.

SAINT JOHN

Destination finale

La raffinerie Irving de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Avec ses 1 400 employés, c'est la plus grande au Canada et l'une des dix plus importantes en Amérique du Nord.

Réseau ferroviaire MMA

Distance entre Montréal et Saint-John: 800 km

Type: **Chemin de fer d'intérêt local (CFIL)**

■ Les CFIL sont « créés à partir de certaines lignes délaissées par le CN et le CP », selon Transport Québec. Ils constituent « près de 35% du réseau ferroviaire québécois ».

