

## Lac-Mégantic : une difficile renaissance

Chronique du 1<sup>e</sup> mai 2024

Puisque je suis présentement à Lac-Mégantic pour une conférence, l'idée s'est imposée que le sujet de cette chronique soit la difficile renaissance de cette ville martyre.

Vous vous souviendrez peut-être que j'ai déjà dit que tout Québécois qui se respecte doit porter allégeance et affection à trois villes : sa ville natale, Québec, sa capitale, Montréal, sa métropole. J'autorisais ensuite deux coups de cœur. Chez moi, c'est Baie-Comeau et Lac-Mégantic. Cette petite ville de 5 800 habitants, enchâssée entre lac et montagne, est littéralement un coin de paradis. À ceci près qu'une voie ferrée la traverse en son centre...

### Rappel du désastre

C'est le 6 juillet 2013 qu'un train sans conducteur de 72 wagons de pétrole a foncé en pleine nuit et à plus de 100 km/h sur le centre-ville de la municipalité de Lac-Mégantic, où il a déraillé et produit la tragédie que l'on sait : 47 décès, un centre-ville dévasté dans une véritable vision d'apocalypse.

Je ne tenterai pas ici de faire ce qu'un autre a fait beaucoup mieux. Je fais ici référence à la magnifique série en 4 épisodes du cinéaste Philippe Falardeau, titrée ***Lac-Mégantic – Ceci n'est pas un accident***.

Si vous n'avez pas encore visionné cette série, empressez-vous de le faire. Vous serez par moments scandalisé, à d'autres ému aux larmes. Mais surtout, vous comprendrez que cette tragédie n'était en rien inéluctable, n'eut été les appétits financiers des uns et le laxisme de Transport Canada devant tant de manquements aux règles de sécurité les plus élémentaires. Enfin, faites-vous votre propre idée en visionnant cette série, aisément disponible sur plusieurs plateformes, sans frais.

### La voie de contournement

La tragédie de Lac-Mégantic s'est produite il y a 11 ans, à quelques mois près. Le croirez-vous, les trains pétroliers continuent depuis tout ce temps de circuler au cœur de Lac-Mégantic : 11 années n'ont pas suffi à Transport Canada pour construire une voie ferroviaire de contournement. D'ailleurs, tout indique qu'il faudra l'attendre encore longtemps cette fameuse voie de contournement, illustrée en page suivante.

La voie de contournement se déploiera sur 12,5 km, à partir de la municipalité de Nantes. Dans le cadre du budget fédéral 2022, un montant de 237,2 M\$ fut inscrit pour sa construction. Une année plus tard, le ministre responsable Pablo Rodriguez reconnaissait toutefois que le coût dépasserait largement cette prévision (Le Devoir, 6 octobre 2023).



Même si tous s'entendent que le transport ferroviaire ne doit plus traverser Lac-Mégantic, le tracé retenu de la nouvelle voie est loin de faire l'unanimité. Jugez-en, entre autres :

- La nouvelle voie coupera plusieurs propriétés en deux, notamment des érablières et des exploitations agricoles;
- Ottawa prévoit à cette fin une quarantaine d'expropriations. L'automne dernier, une douzaine de propriétaires ont tenté une contestation juridique, qui a toutefois échoué : leur demande d'injonction forçant l'arrêt des travaux a été rejetée par la Cour fédérale (Radio-Canada, 28 novembre 2023);
- La superficie de milieux humides qui seront détruits par la construction de la nouvelle voie est estimée à 1 000 hectares (10 km<sup>2</sup>, soit la taille de l'arrondissement Plateau Mont-Royal).

À ce jour, outre le déplacement des réseaux souterrains par la ville de Lac-Mégantic, les travaux de construction de la nouvelle voie n'ont toujours pas été enclenchés. Quand je disais qu'il y a encore loin de la coupe aux lèvres, même si Transport Canada affirme sur son site internet que « *L'achèvement du projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic demeure une priorité pour le gouvernement fédéral* ».

## La reconstruction du centre-ville

Comme il se doit aujourd'hui, le projet de reconstruction du centre-ville de Lac-Mégantic a été précédé d'une consultation citoyenne, tenue en 2014 sous le titre ***Réinventer la ville***. Le projet alors soumis à la population est illustré en page suivante.

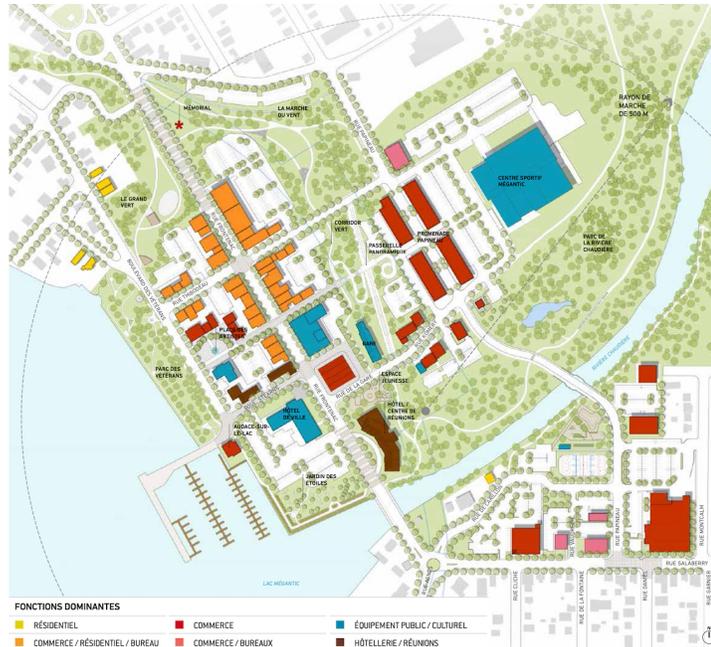
C'est du travail bien fait, je n'ai rien à redire à ce chapitre. De fait, tous les slogans contemporains en matière d'urbanisme y sont à l'honneur, inscrits dans l'orientation générale que voici :

« *Reconstruire **en mieux** l'espace qui donne son **âme** à la communauté et dynamise l'économie de Lac-Mégantic et de la région* ».

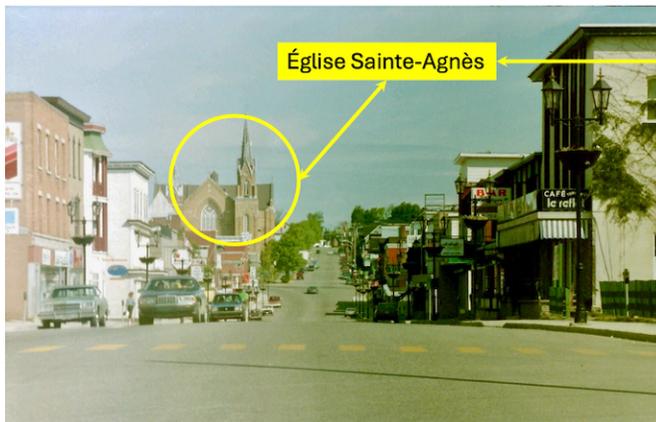
Le lecteur aura remarqué que j'ai mis en gras « en mieux » et « âme ». Pourquoi ai-je fait cela ?

On notera au plan, soumis à la population en 2014 je le répète, que la rue principale (rue Frontenac, prolongeant la rue Laval) accueille de part et d'autre un tissu urbain continu, les bâtiments étant mitoyens les uns des autres.

Il appert que le modèle urbanistique finalement retenu, et partiellement concrétisé au cours des dernières années, est très différent, comme l'illustre la comparaison avant-après qui suit.



### Forme urbanistique de l'ancien et du nouveau centre-ville de Lac-Mégantic



Ancienne rue Laval, 1985



Nouvelle rue Laval, 2023

Je ne suis pas sûr du tout que je préfère le nouveau centre-ville à l'ancien. Écoutons comment l'urbaniste bien connu Gérard Beudet justifie ce changement radical de forme :

*« Il aurait été difficile de reconstruire le centre-ville comme il était avant l'explosion, parce que la manière d'occuper l'espace n'est plus du tout la même. L'idée d'avoir des bâtiments avec des commerces au rez-de-chaussée, des bureaux et des logements à l'étage, en mitoyenneté, en implantation en bordure des trottoirs, je ne suis (...) pas sûr qu'il y aurait eu un **marché** pour ce genre de reconstruction là ».*

Gérard Beudet, cité par Radio-Canada Estrie, 2 juillet 2023

Ce à quoi je rétorque que les critères évoqués – commerces en rez-de-chaussée avec bureaux et logements à l'étage, mitoyenneté, implantation en bordure de trottoirs – c'est précisément de qui est exigé partout à Montréal dans les quartiers anciens. Ce qui n'empêche aucunement le sacro-saint « marché » de répondre présent.