

Pour diffusion immédiate

Communiqué de presse

Bientôt au Témiscouata : Beaucoup, beaucoup plus de wagons de pétrole.



L'organisme de bassin versant du fleuve Saint-Jean désire sensibiliser la population et les élu(e)s du secteur Transcontinental au Témiscouata du risque pour l'eau potable et les cours d'eau que représente une augmentation importante du nombre de wagons de pétrole transportés par train à travers la région.

Les convois ferroviaires qui voyagent de l'ouest Canadien vers la côte Atlantique traversent le Bas-Saint-Laurent, en route vers leur destination finale qui peut être Saint-Jean ou Moncton au Nouveau-Brunswick ou encore Halifax en Nouvelle-Écosse. Pour rejoindre ces destinations finales, et après avoir longé le fleuve Saint-Laurent depuis Québec et au-delà, deux voies ferrées sont disponibles pour les convois : une par l'est du Bas-Saint-Laurent et une par l'ouest.

Dans l'est de la région, ces derniers mois, plusieurs ont manifesté leurs inquiétudes en regard au projet de terminal pétrolier prévu à Belledune, au Nouveau-Brunswick. C'est que ce projet de nouveau port pétrolier d'exportation, engendrerait la circulation de 2

convois par jour de 110 wagons-citernes chacun de pétrole Albertain, par la voie ferrée qui traverse les villes de Rivière-du-Loup, Rimouski, Mont-Joli, puis longe la rivière Matapédia. Le risque de déraillement faisant craindre le pire pour cette célèbre rivière à saumons et les communautés traversées.

Mais voilà que dans un article paru le 25 mars dernier dans *The Tribune*, un quotidien du comté de Restigouche, au Nouveau-Brunswick, nous apprenions qu'il est envisagé par le Canadien National que ces convois passent plutôt par la voie ferrée qui traverse les municipalités de Pohénégamook, Rivière-Bleue, Saint-Marc-du-Lac-Long, et Saint-Jean-de-la-Lande, avant de traverser le Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick et la ville d'Edmundston vers Moncton.

L'OBV du fleuve Saint-Jean tient à rappeler que le pétrole peut être très nocif pour la faune aquatique comme l'ont démontré les suivis réalisés par le MDDELCC sur les poissons suite au déraillement de Lac-Mégantic. Des niveaux de déformations sans-précédent ont été observés, touchant jusqu'à 47% des poissons, un an après le déraillement et le déversement de plus de 100 000 litres de pétrole dans le lac Mégantic, puis la rivière Chaudière.

Mentionnons également que sur la même voie ferrée qui traverse le Témiscouata, mais juste de l'autre côté de la frontière, au Nouveau-Brunswick, 4 déraillements de train sont survenus sur une période de 16 mois, dont chacun des trains impliqués transportaient des hydrocarbures.

Il est important de savoir que cette voie ferrée passe à proximité des prises d'eau potable de plusieurs municipalités.

Est-ce que la voie ferrée qui traverse le bassin versant du fleuve Saint-Jean est suffisamment sécuritaire pour y accueillir 220 wagons de pétrole par jour de plus que ce qui y circule actuellement et assurer la protection des cours d'eau et prises d'eau potable municipales?

L'OBV du fleuve Saint-Jean est mandaté, en vertu de la loi sur l'eau, pour mettre en œuvre la gestion intégrée de l'eau dans la zone du bassin versant du fleuve Saint-Jean.

Pour informations

Michel Grégoire, directeur, 418-899-0909