

RAPPORT DE RECHERCHE



INSTITUT DE RECHERCHE EN ÉCONOMIE CONTEMPORAINE

Samuel Bédard

Portrait et analyse socioéconomique de la région de Lac-Mégantic

Octobre 2024

© Institut de recherche en économie contemporaine

IRÉC, 10555, Avenue de Bois-de-Boulogne,
CP 2006, Montréal (Québec) H4N 1L4

Notice biographique

Samuel Bédard

Candidat au doctorat à l'Université du Québec à Montréal, il se spécialise en économie politique. Ses champs d'expertise sont relatifs à l'organisation du travail, au développement régional de même qu'à l'exploitation des ressources naturelles.

Collaborateurs

Maeva Laviolette, IRÉC
François L'Italien, IRÉC

Table des matières

Faits saillants	5
Le mandat et le rapport de recherche.....	7
Considérations méthodologiques générales	8
1. Revue de littérature économique.....	10
1.1 Économie des transports.....	10
1.2 La gestion et l'évaluation des catastrophes.....	11
2. Portrait socioéconomique comparatif de Lac-Mégantic.....	14
2.1 Revenu	14
2.2 Niveau de scolarité.....	15
2.3 Marché de l'emploi	17
2.4 Indice de vitalité économique.....	22
2.5 Logement et habitation.....	25
2.6 Discussion des résultats.....	28
3. Analyse socioéconomique de Lac-Mégantic et de sa région immédiate	30
3.1 Tissu industriel et principaux acteurs économiques régionaux	30
3.1.1 La fabrication	30
3.1.2 Le commerce de détail.....	34
3.1.3 Soins de santé et assistance sociale	35
3.2 Enjeux et opportunités économiques régionales	35
3.2.1 Une base manufacturière intégrée et résiliente avec des enjeux de décarbonation de l'économie	36
3.2.2 Des perspectives de croissance et des défis liés à l'éloignement	37
3.2.3 Un cycle de relance économique comme vecteur de transformation	38
3.3 Synthèse de l'analyse : les implications économiques actuelles et projetées du transport ferroviaire dans la région du Lac-Mégantic.....	39
3.3.1 Impacts économiques directs et indirects du projet de voie de contournement	40
3.3.2 Attentes et occasions de renforcement liées au projet	42
3.3.3 Freins et blocages anticipés	43
3.3.4 Conclusion	44
Bibliographie générale.....	45
Annexe A – Survol de l'aire d'influence de Lac-Mégantic (Frontenac et Nantes).....	54

A.1 Frontenac.....	55
A.2 Nantes.....	55

Faits saillants

- La littérature spécialisée suggère que les développements autoroutiers et ferroviaires déplacent l'activité économique d'un territoire davantage qu'ils ne l'engendrent. Les gains d'efficacité obtenus grâce à l'amélioration des réseaux de transports auraient même plutôt tendance à accentuer la concentration industrielle des métropoles, au détriment des milieux ruraux avoisinants. D'un point de vue sociohistorique, cette dynamique spatiale permet de situer Lac-Mégantic à la fois comme pôle régional d'importance et comme périphérie à la marge des centres économiques nord-américains.
- Si la présence, depuis 1883, de la voie ferrée a pu constituer un levier de développement important pour Lac-Mégantic, l'infrastructure de transport n'occupe plus aujourd'hui une fonction économique aussi déterminante. Seules une entreprise manufacturière (Tafisa) et une compagnie locale de transbordement offrant des services logistiques (Logibel) utilisent à l'heure actuelle la desserte régionale de transport ferroviaire de Lac-Mégantic vers Montréal, que consent à maintenir la compagnie Canadien Pacifique Kansas City (le CPKC), conditionnellement au maintien d'un certain volume minimal de cargaison.
- Depuis l'acquisition en 2019 du tronçon ferroviaire de Lac-Mégantic par le CPKC, il semble que le service régional de transport soit en perte de vitesse, rendant l'utilisation de ce moyen de transport sous-optimale par rapport à ses potentialités (faible émission, proximité du parc industriel, etc.). En comparaison des précédents opérateurs, dont la Montreal, Maine & Atlantic (MMA), ce type de trajet présenterait un intérêt financier moindre pour le CPKC, dont le créneau principal est le transport de grands volumes de cargaison sur de très longues distances.
- Dans l'état actuel des choses, il apparaît peu probable que la relocalisation de la voie ferrée à l'extérieur du centre-ville entraîne des effets économiques négatifs pour Lac-Mégantic, d'autant plus que les opérations ferroviaires existantes sont appelées à être regroupées dans le parc industriel de la municipalité où se trouvent les deux principaux clients. Un tel scénario comporte au contraire des effets positifs indéniables, dont une meilleure fluidité et cohésion de l'espace urbain, et un potentiel de reconversion de certains terrains en accord avec les objectifs de transition écologique.
- Dans le cas des localités avoisinantes de Frontenac et de Nantes, la situation est toutefois moins claire étant donné l'empiètement de la future voie sur le territoire de ces municipalités dont l'économie est moins diversifiée que celle de Lac-Mégantic, et où les secteurs agricole, forestier et récrétouristique occupent une place importante.

- À l'instar des autres cas de figure répertoriés dans la littérature, la catastrophe ferroviaire de 2013 ne semble pas avoir modifié la trajectoire de développement économique régional de Lac-Mégantic. À la lumière des données disponibles, il semble que l'amorce de la plupart des dynamiques territoriales de dévitalisation et de rattrapage économique qui peuvent être observés soit antérieure au sinistre.
- L'économie de Lac-Mégantic se caractérise aujourd'hui globalement par une base manufacturière intégrée, résiliente et innovante. Les perspectives de croissance, de décarbonation industrielle et de rattrapage socioéconomique par rapport au reste du Québec qui sont relevées dans ce rapport pourraient en revanche bénéficier d'une meilleure intégration territoriale du réseau de transport ferroviaire.
- Offrant l'accès le plus rapide et le moins coûteux à l'État du Maine, de même qu'au terminal pétrolier de Irving au Nouveau-Brunswick, le tronçon ferroviaire de Lac-Mégantic représente un actif stratégique pour la stratégie de croissance du CPKC, d'où ses investissements importants dans l'acquisition et la réfection de la voie. Cette dynamique continentale, qui permet au CPKC d'occuper une position dominante sur le marché du transport, confine toutefois Lac-Mégantic à la marge des opérations ferroviaires de long cours qui s'exercent sur sa juridiction, mais pour lesquelles la municipalité n'a pratiquement aucun levier (cargaison, vitesse, fréquence, etc.).
- Compte tenu de la hauteur des fonds publics investis pour le projet de voie de contournement et des gains d'efficacité que représente une telle infrastructure pour le CPKC, une attention particulière nous semble devoir être accordée à la revalorisation du service régional de transport ferroviaire, de sorte que celui-ci puisse répondre plus adéquatement aux besoins actuels et futurs des acteurs économiques locaux. En laissant au CPKC le plein contrôle sur l'administration de la future voie, comme c'est le cas actuellement, il y a de fortes chances que le projet se révèle une occasion manquée pour le développement économique régional.

Le mandat et le rapport de recherche

Dans le cadre de l'évaluation du projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, la Direction de la santé publique (DSPu) de l'Estrie a pris l'initiative de financer une étude visant à documenter les effets psychologiques et socioéconomiques de cette mesure sur la population de Lac-Mégantic et des municipalités avoisinantes. Après plusieurs années d'hésitation quant à la réalisation du projet de voie de contournement, la DSPu a pris cette initiative afin d'établir un premier portrait de situation, qui servira d'étalon de mesure pour le suivi post-projet.

Pilotée par l'INSPQ, cette étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire comprend plusieurs modules d'analyses complémentaires. Cette étude présente non seulement les principales données nécessaires à la compréhension de la situation, mais elle relève aussi les enjeux sociaux que soulève la mise en place de cette voie de contournement pour la population locale. Des pistes d'action visant à bonifier le projet seront suggérées au terme de l'exercice.

C'est dans ce contexte qu'un groupe de travail piloté par des membres de l'INSPQ a mandaté l'IREC afin de produire une étude socioéconomique de la région où le projet de voie de contournement doit voir le jour. Le présent rapport est le résultat de cette étude, qui présente trois sections :

1. Une revue de littérature économique générale portant sur l'économie des transports ainsi que la gestion et l'évaluation économique des catastrophes impliquant des infrastructures dans des économies comparables à celle du Québec ;
2. Un portrait statistique longitudinal (avant–après 2013) de la MRC et de ses principales municipalités, qui comprendra les principaux indicateurs économiques standards, mais aussi des données sur l'évolution récente des aspects du développement territorial (logement, dynamiques sectorielles, vitalité économique, etc.) ;
3. Une analyse qualitative approfondie des principaux enjeux associés à l'évolution de ces dynamiques, dans leurs relations avec le projet de voie de contournement. Une attention spécifique a été accordée aux effets anticipés de ce projet sur l'économie et le territoire habité, tant à l'échelle locale que régionale.

L'on trouvera dans la section 3, et plus particulièrement sous le point 3.3 « Implications économiques actuelles et projetées du transport ferroviaire », la synthèse générale qui boucle et conclut la présente analyse économique.

Considérations méthodologiques générales

L'approche économique retenue pour la présente étude est celle qui guide les différents travaux de l'IREC. Elle consiste à examiner les relations économiques qui façonnent un territoire donné à partir de ses institutions économiques et des principales filières de production (voir notamment Dupont, 2018). Les échelles régionales et sectorielles sont les angles d'analyse privilégiés, alors que les données socioéconomiques, les publications et les articles de presse constituent des matériaux de première main.

Quant aux techniques de recherche utilisées, la section 1 repose sur une revue de littérature de type exploratoire visant à cartographier l'étendue des connaissances (*scoping review*). Nous avons procédé à un examen non exhaustif de la documentation disponible sur les moteurs de recherche Google et Google Scholar, en utilisant (en français et en anglais) les mots-clés "économies des transports" et "impacts économiques des catastrophes". Cette première étape de la recherche nous a permis d'obtenir une vue globale des concepts, du vocabulaire et des principaux consensus relatifs à ces champs de recherche afférents à notre problématique (Université de Montréal, s.d.). Une dizaine de publications ont été recensées à cette occasion. Compte tenu du temps imparti pour le projet, une attention particulière a été accordée aux travaux de type synthèse de même qu'aux résultats de recherche concernant le Québec. Nous avons également tenu compte de publications portées à notre attention grâce à une exploration par référencement (méthode dite « boule de neige »).

La section 2 s'appuie quant à elle sur une analyse descriptive des principales données quantitatives disponibles en libre accès sur des sources gouvernementales (Statistique Canada, Institut de la statistique du Québec). Le choix de la période et des variables a été informé par le mandat de recherche confié à l'IREC et correspond aux manières conventionnelles de faire en économie politique. Les données brutes qui figurent dans le rapport ont d'abord été extraites manuellement des bases données en ligne, puis ont été ensuite traitées et mises sous la forme de figures à partir du logiciel Excel.

Enfin, la section 3 est le fruit d'une triangulation des résultats d'une analyse documentaire approfondie d'articles de presse, de sites web, d'études techniques et de publications officielles disponibles en ligne. Près d'une centaine de documents ont été dépouillés au total. Les mots-clés "Lac-Mégantic", "économie" et "voie de contournement" ont été inscrits sur le moteur de recherche Google de même que les appellations des principales entreprises et secteurs d'activité de la région, tel qu'elles figuraient sur la page web du service de développement économique de Lac-Mégantic (<https://affairesmegantic.com/>) au moment de l'étude.

Nous avons ainsi pu réaliser des portraits de la situation et établir des hypothèses que nous avons par la suite validées auprès de trois informateurs clés [IC=3] dans le cadre d'entretiens semi-dirigés réalisés en août 2024 dans la municipalité de Lac-Mégantic. Des recherches descriptives plus ciblées ont été effectuées après coup pour étayer et

approfondir la portion interprétative de cette dernière section, de même que pour l'Annexe A qui porte sur deux localités (Frontenac et Nantes) de la région immédiate de Lac-Mégantic.

1. Revue de littérature économique

À la lumière du mandat qui nous a été confié, deux champs de recherche, parmi tous ceux susceptibles d'éclairer la trajectoire économique de la région de Lac-Mégantic à la suite de l'accident ferroviaire de 2013, ont été retenus pour la revue de littérature. Il s'agit de l'économie des transports et de la gestion, et de l'évaluation des catastrophes, dont voici quelques faits saillants en rapport avec notre objet d'étude.

1.1 Économie des transports

D'après la synthèse de Mayneris (2019), la recherche consacrée aux infrastructures de transport englobe un univers plus large que les analyses de type coûts-bénéfice, qui cherchent surtout à quantifier les économies de temps et les gains réalisés en termes de confort. Depuis une vingtaine d'années, une branche de la science économique inspirée de la géographie urbaine s'intéresse à l'influence des voies de communication terrestres sur le niveau d'activité économique des territoires (*wider economic benefits*). Une telle approche fait principalement intervenir deux variables, soit l'arbitrage entre les économies d'échelle et les coûts de transport, et l'existence d'avantages comparatifs.

Les chercheurs engagés dans cette voie considèrent en effet que des rendements croissants obtenus grâce aux économies d'échelle exercent une force d'agglomération incitant les entreprises à se regrouper spatialement autour d'un même grand marché. Une telle dynamique serait d'autant plus marquée lorsque baissent les coûts de transport. Inversement, des frais élevés produiraient un effet de dispersion de la production vers les différents foyers de consommation. Un tel schéma réfute l'idée reçue selon laquelle une connexion efficace des régions périphériques et des grands centres assurerait forcément une meilleure répartition de l'activité économique sur le territoire (Mayneris, 2019). Cela étant dit, la profitabilité associée à la concentration urbaine des industries n'est pas infinie. Au-delà d'un certain seuil de saturation, les externalités liées à l'encombrement des grands centres (hausses de salaire, prix du foncier, pollution industrielle, etc.) deviennent difficilement soutenables à long terme, ce qui rehausse l'attractivité des régions les plus éloignées. Un tel point de retournement demeure toutefois difficile à établir avec précision, tout comme l'apport des réseaux de transports à la situation d'équilibre qui prévaut entre les forces d'agglomération et les effets de congestion.

Toujours d'après la synthèse de Mayneris (2019), ce processus de structuration territoriale se laisse en partie déterminer par le contexte sociohistorique local. En accord avec la théorie des avantages comparatifs, il semble que la présence d'une voie ferrée puisse exercer un effet économique durable (croissance démographique, PIB, emplois, salaires, organisation des chaînes de valeurs, etc.) mais seulement pour les régions dont l'intégration au réseau ferroviaire remonte aux premières vagues d'industrialisation (Berger et Enflo, 2017). Cette trajectoire inégale de développement s'expliquerait par le caractère

déterminant d'une telle infrastructure sur la localisation des industries manufacturières, appelée à se pérenniser. Les localités qui ont été plus tardivement raccordées au réseau ferroviaire ne peuvent bénéficier de cet avantage spatial, qui favorise les plus grandes villes où les forces d'agglomération sont également les plus puissantes. Cette économie politique de la frontière engendre une spécialisation des territoires qui favorise le développement d'une économie manufacturière et de services dans les moyennes et grandes villes, et concentre dans l'arrière-pays la production agricole et l'extraction de ressources. D'autres travaux de recherches cités dans Mayneris (2019) établissent toutefois que, même dans le cas des régions où elles sont réputées produire des effets économiques positifs, les infrastructures de transports déplacent davantage qu'elles ne produisent de la richesse (Chandra et Thompson, 2000 ; Baum-Snow, 2007 ; Garcia-Lopez, et al. 2016). En ce sens, la construction et l'amélioration des réseaux ferroviaires et autoroutiers auraient surtout tendance à amplifier et à transformer des dynamiques territoriales préexistantes, plutôt que d'engendrer des gains nets.

Au Québec, les études chargées d'évaluer l'impact économique des projets d'infrastructures de transport parviennent à des constats similaires. Un rapport du BAPE datant de 1991 et qui porte sur le déplacement d'un tronçon de voie ferroviaire à Boucherville et à Varennes qualifie par exemple de « corps étranger » cette infrastructure dont on juge que les inconvénients « en sont souvent venus à prendre plus d'ampleur que ses avantages, d'autant que le chemin de fer joue un rôle de plus en plus marginal dans le transport des personnes » (BAPE, 1991). Pour les auteurs du rapport, les bénéfices économiques associés à la délocalisation de la voie se limiteraient, outre les motifs initiaux de sécurité, à la reconversion possible de certains terrains, ainsi qu'au renforcement de la fluidité et de la cohésion sociale urbaine.

Les différentes études citées dans Demers-Renaud (2019) conviennent également d'un faible potentiel de développement régional lié à l'ajout d'infrastructures autoroutières. Le cas du prolongement de l'autoroute 20 dans l'est du Québec entre Cacouna et Trois-Pistoles, étudié entre la fin des années 1990 et le début des années 2000, laisse entrevoir un déplacement de l'activité économique rurale présente en bordure de la route 132, vers les points de chute d'autoroute concentrée dans les agglomérations plus urbaines (Ministère des Transports, 2001). Dans le même esprit, des recherches menées au cours de la même période dans les régions de Saint-Jérôme, Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Hyacinthe, rapportent que des développements commerciaux survenus près de nouveaux tronçons autoroutiers ont coïncidé avec la dévitalisation des centres urbains (André, 1996). Enfin, le cas plus récent d'une voie de contournement aménagée à Cowansville atteste de la persistance d'une telle dynamique (Domon et Paquette, 2013).

1.2 La gestion et l'évaluation des catastrophes

Les institutions financières et les organisations internationales colligent des informations sur les répercussions économiques des catastrophes ou des sinistres de grande ampleur,

de même que sur les différents scénarios de sortie de crise déployés à la suite de tels incidents. Les perturbations les plus fréquemment répertoriées sont la destruction d'équipements et d'infrastructures, la décroissance du capital humain, l'interruption de services publics, les pertes de salaires et de production, ainsi que l'augmentation des temps de trajet et des coûts de transports (Banque Mondiale, 2004 ; Organisation des Nations unies, 2016). Il semble toutefois que ces impacts ne soient pas distribués équitablement au sein des populations. Les personnes à faibles revenus ont en effet tendance à être plus sévèrement touchées par les catastrophes, dans la mesure où ils sont plus susceptibles d'habiter des quartiers à risque et d'occuper des logements de moins bonne qualité. Cette vulnérabilité se trouve renforcée par le fait que les résidents plus fortunés quittent les zones sinistrées, et qu'une fois la situation normalisée, de nouvelles personnes pauvres s'y installent, étant donné le faible prix des logements. Or, sur une plus longue période, il semble que les crises exercent peu d'effets négatifs durables sur les économies locales (U.S. Bureau of Labor Statistics, 2017).

Une vue globale sur les catastrophes permet de distinguer trois phases dans la séquence des événements (Federal Reserve Bank of St. Louis, 1994). Les deux premières phases impliquent respectivement des pertes directes (bâtiments, autoroutes, etc.), puis indirectes (perte d'emploi, diminution des recettes fiscales, etc.), alors qu'une troisième se caractérise inversement par une reprise de l'activité économique. Les efforts de nettoyage, de décontamination et de reconstruction ont en effet pour résultat de rétablir la croissance et le développement économique de la région sinistrée dans des proportions qui varient selon un ensemble de facteurs (niveau de diversification économique, montant des aides publiques, assurabilité des pertes, rétention des investissements, etc.). Dans plusieurs cas, un effet positif peut survenir lorsque des actifs économiques endommagés ou détruits sont remplacés par des technologies plus avancées. Une étude de la Federal Reserve Bank of San Francisco (2020) établit la durée moyenne de la reprise à environ huit ans, à la suite de laquelle les salaires et les prix des logements auront tendance à augmenter pendant que l'emploi et la démographie, eux, se stabiliseront. Un tel processus peut être le fait de gains de productivité autant que de changements de composition de la main-d'œuvre.

Des travaux réalisés à la suite de l'ouragan Katrina survenu en 2005 mettent parallèlement en lumière l'importance décisive de l'intervention des pouvoirs publics pour encadrer et planifier la reconstruction de quartiers sinistrés (Maret et Cadoul, 2008). Lorsqu'elle n'est pas abandonnée à des mécanismes de marché, la phase de relance économique post-catastrophe peut représenter une occasion de rendre des milieux de vie plus attractifs pour les résidents et les entreprises qu'ils l'étaient auparavant. Dans cette perspective, une analyse des efforts de redressement entamés depuis l'explosion au port de Beyrouth en 2020 suggère que les crises ont principalement pour effets d'aggraver les problèmes économiques préexistants, et que la phase de reconstruction offre en ce sens une opportunité de repenser l'espace urbain pour qu'il réponde davantage aux attentes et aux besoins des citadins. Une telle éventualité impliquerait, selon les auteurs du rapport, de revoir la finalité du principal terminal de conteneurs de la ville. La prégnance de cette infrastructure ayant pour unique vocation le commerce international reconduit un modèle

de développement tiré par la demande extérieure qui tend à se couper du reste de la société libanaise (Columbia World Project, 2023).

2. Portrait socioéconomique comparatif de Lac-Mégantic

Nous avons établi un portrait socioéconomique d'ensemble de la population avant et après l'accident ferroviaire, afin de documenter ses effets possibles dans la région. Pour ce faire, nous nous sommes intéressés à la MRC du Granit, ainsi qu'aux municipalités de Lac-Mégantic et de Farnham. Le choix de la municipalité régionale de comté (MRC) plutôt que celle de la région administrative comme découpage statistique se justifie par la position mitoyenne de la municipalité de Lac-Mégantic qui, bien qu'elle fasse partie de l'Estrie, se situe aux portes de la Beauce (Chaudière-Appalaches). Ce sont aussi les MRC qui, par ailleurs, sont responsables des schémas d'aménagement et de développement territorial.

Quant au choix de Farnham, il s'agit d'une ville présentant plusieurs éléments de comparaison avec Lac-Mégantic (ville de taille modeste, histoire économique similaire, présence d'un important tissu agricole environnant, proximité d'un grand centre), dont une situation ferroviaire semblable. Bien qu'elle soit située dans une autre MRC, soit Brome-Missisquoi, la municipalité de Farnham fait partie de la région administrative de l'Estrie, et les deux populations comptent chacune près de 10 000 habitants (si l'on compte les petites municipalités adjacentes à Lac-Mégantic, comme Frontenac, Marston et Nantes).

Pour des raisons pratiques, le portrait socioéconomique de la population de ces territoires a été établi sur la période couverte par les quatre derniers recensements disponibles, soit de 2006 à 2021. Nous avons retenu des indicateurs économiques de base, soit le revenu, le niveau de scolarité, mais également le marché de l'emploi et la situation du logement au sein de ces différents territoires. Nous avons également tenu compte de l'indice de vitalité ainsi que de ses différentes composantes.

Pour réaliser cette analyse, nous avons utilisé les données du recensement (Statistique Canada, 2007 ; 2012 ; 2017 ; 2023) ainsi que les bulletins d'analyse sur l'indice de vitalité des territoires réalisés par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ, 2023a ; 2023 b). Il est pertinent de mentionner que, durant le recensement canadien de l'année 2011, des changements ont été effectués. En effet, lors de cette année, le formulaire long a été remplacé par une enquête volontaire auprès des ménages. De ce fait, il existe un enjeu d'harmonisation des données qu'il est important de prendre en compte lors de l'interprétation des résultats.

2.1 Revenu

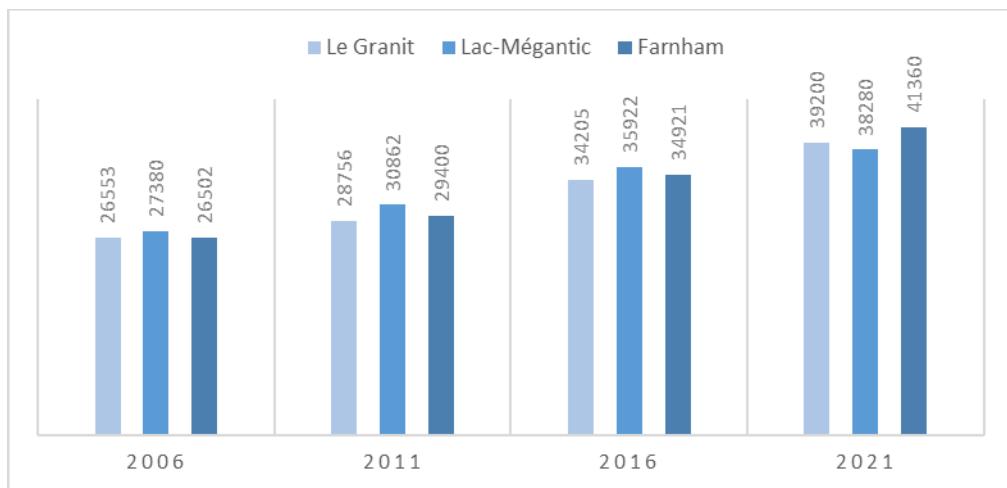
La figure 1 représente l'évolution du revenu total moyen de la population de 15 ans et plus entre 2006 et 2021 (Statistique Canada, 2007 ; 2012 ; 2017 ; 2023). Comme nous pouvons l'observer dans les deux municipalités et la MRC, le montant moyen des sommes de rentrées annuelles d'argent avant impôts des particuliers augmente au cours des années. Entre 2006 et 2016, la municipalité de Lac-Mégantic connaît le revenu total moyen le plus élevé de ces trois territoires. En effet, nous pouvons observer un revenu total moyen de

27 830 \$ en 2006, et de 35 922 \$ en 2016. Cependant, en 2021, la municipalité de Farnham dépasse Lac-Mégantic pour afficher un revenu total moyen de 41 360 \$.

De manière générale, Farnham connaît également le taux de croissance du revenu le plus élevé entre 2006 et 2021.¹ En effet, la municipalité connaît un taux de 56,1 %, contre 47,6 % pour la MRC du Granit et 39,8 % pour Lac-Mégantic, qui enregistre une plus lente progression entre 2016 et 2021. Ce ralentissement est notable.

Le revenu moyen de ces trois territoires demeure par ailleurs inférieur à la moyenne québécoise, qui se chiffre à 48 600 \$ pour l'année 2021, soit environ 10 000 \$ de plus que pour Lac-Mégantic.

Figure 1. Revenu total moyen (en dollars constants) de la population âgée de 15 ans et plus entre 2006 et 2021, MRC du Granit, Lac-Mégantic et Farnham



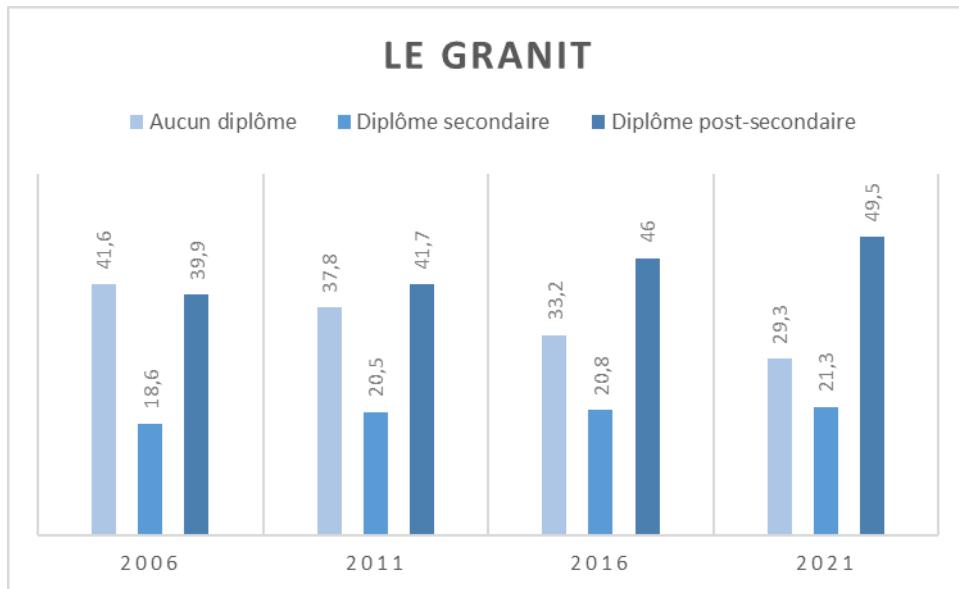
2.2 Niveau de scolarité

Les figures 2a, 2b et 2c représentent l'évolution des niveaux de scolarité entre 2006 et 2021 à la MRC du Granit, à Lac-Mégantic et à Farnham, respectivement, selon le plus haut certificat, diplôme ou grade obtenu (Statistique Canada, 2007 ; 2012 ; 2017 ; 2023).

Tout d'abord, comme nous pouvons observer dans ces différents graphiques, le taux de non-diplomation a considérablement diminué entre 2006 et 2021 dans chacune des régions citées précédemment. La MRC du Granit a connu la diminution la plus considérable du taux de non-diplomation (-12,3 points de pourcentage), suivie de la municipalité de Farnham (-11,92 points de pourcentage) et enfin de Lac-Mégantic (-9,8 points de pourcentage).

1 La méthode de calcul utilisée pour le taux de croissance est la suivante : $\%_{écart} = \frac{V - V_{ref}}{V_{ref}} \times 100$.

Figure 2a. Évolution du taux de diplomation entre 2006 et 2021 selon le niveau de scolarité, MRC du Granit



En ce qui concerne le taux de diplomation du secondaire, c'est à Lac-Mégantic que nous pouvons observer une nette amélioration. Le nombre de personnes diplômées du secondaire, entre 2006 et 2021, a augmenté de 7,1 points de pourcentage dans cette municipalité. Le Granit a connu une augmentation de près de 2,7 points de pourcentage durant la même période. Cependant, la ville de Farnham s'oppose à cette tendance et affiche une faible diminution de l'obtention du diplôme secondaire (-0,55 points de pourcentage).

Figure 2b. Évolution du taux de diplomation entre 2006 et 2021 selon le niveau de scolarité, Lac-Mégantic

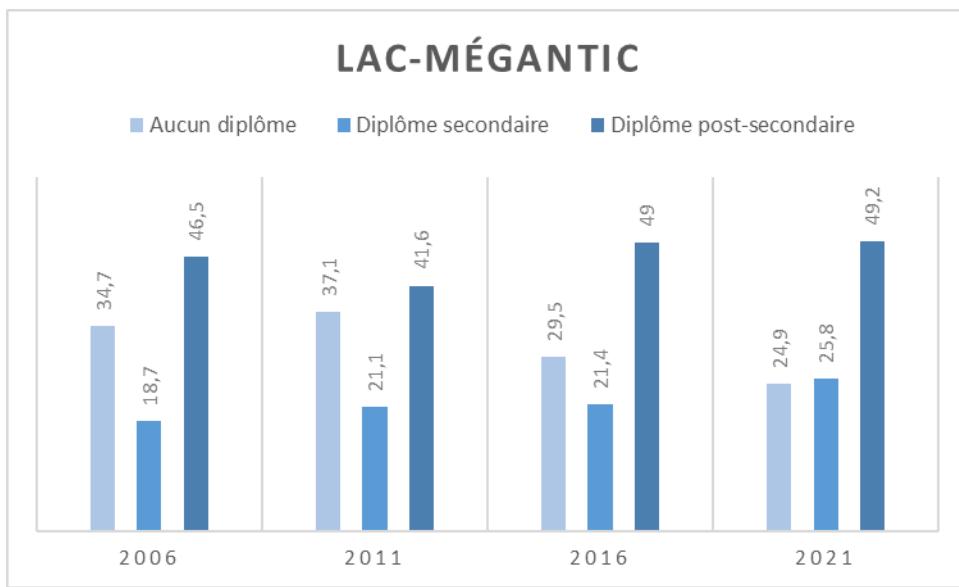
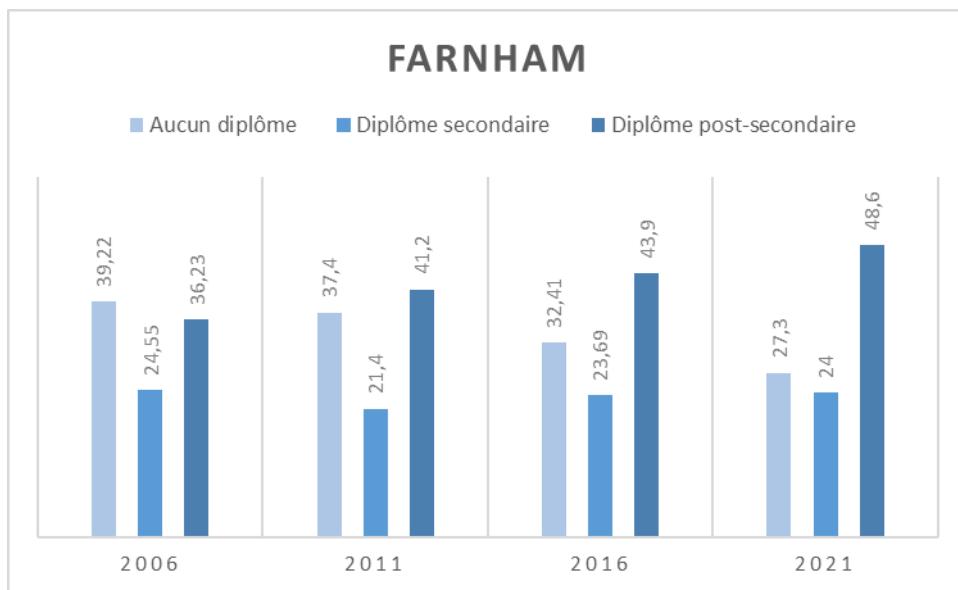


Figure 2c. Évolution du taux de diplomation entre 2006 et 2021 selon le niveau de scolarité, Farnham



Enfin, le taux de diplomation postsecondaire a connu une augmentation dans chacun des territoires. Ce phénomène est plus marqué à Farnham, où l'on observe une augmentation de près de 12,37 points de pourcentage entre 2006 et 2021. Une telle progression concorde avec le recul du taux de diplomation du secondaire enregistrée par la municipalité. Sur la même période, le Granit et Lac-Mégantic connaissent une augmentation respective de 9,6 et de 2,7 points de pourcentage. Dans le cas de Lac-Mégantic, cette plus faible progression peut être expliquée par le taux relativement élevé de diplomation postsecondaire qu'affiche de manière constante la municipalité depuis 2006, elle qui bénéficie de centres régionaux d'études collégiales et de formation professionnelle.

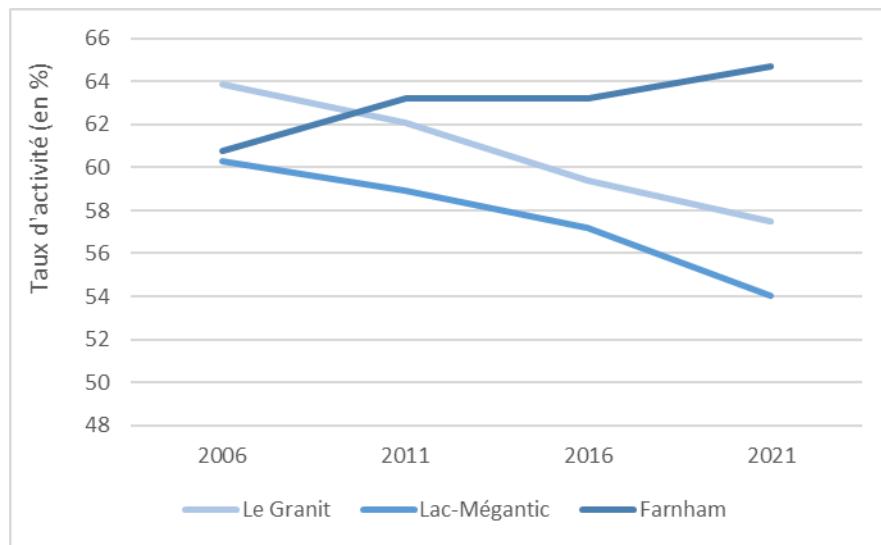
Malgré les progrès réalisés, Lac-Mégantic, Farnham ainsi que la MRC du Granit demeurent à la remorque de la moyenne québécoise, où les taux de non-diplomation et de diplomation secondaire et postsecondaire sont respectivement de 18,2 %, 21,4 % et 60,4 % pour l'année 2021. L'écart le plus marqué se trouve au niveau de la diplomation postsecondaire.

2.3 Marché de l'emploi

La figure 3 illustre quant à elle l'évolution du taux d'activité entre 2006 et 2021 (Statistique Canada, 2007 ; 2012 ; 2017 ; 2023). Tel que nous pouvons le constater, la MRC du Granit et Lac-Mégantic connaissent la même régression, passant de 63,9 % et de 60,3 % respectivement en 2006, à 57,4 % et 54 % en 2021. En effet, la plus importante agglomération de la MRC du Granit est la municipalité du Lac-Mégantic, ce qui signifie que les tendances observées de cette municipalité sont susceptibles d'influencer grandement

celles de la MRC. Sur une quinzaine d'années, le taux d'activité de ces deux territoires diminue de plus de 6 points de pourcentage. L'accident ferroviaire de 2013 ne semble toutefois pas avoir eu d'effet particulier sur cette baisse. Contrairement aux deux autres territoires, la ville de Farnham connaît une tout autre dynamique. En effet, passant de 60,8 % en 2006 à 64,7 % en 2021, le taux d'activité augmente de 3,9 points de pourcentage, rapprochant ainsi Farnham de la moyenne québécoise, qui est de 64,1 % en 2021.

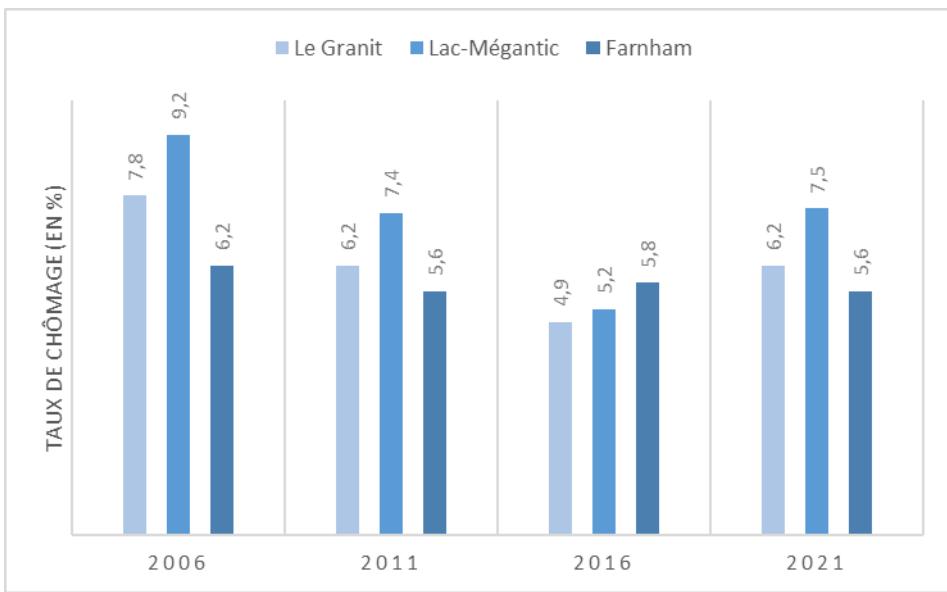
Figure 3. Taux d'activité entre 2006 et 2021, MRC du Granit, Lac-Mégantic et Farnham



Quant au taux de chômage, il a diminué globalement dans les trois territoires. En effet, la figure 4 représente le taux de chômage dans chacun des territoires étudiés entre 2006 et 2021. Comme nous pouvons le constater, le taux de chômage de Farnham a diminué de 0,6 point de pourcentage. La MRC du Granit et la ville de Lac-Mégantic connaissent également une diminution du taux de chômage sur la période. La municipalité de Lac-Mégantic est passée de 9,2 % en 2006 à 7,5 % en 2021, ce qui représente une diminution de 1,7 point de pourcentage. Influencée par cette dernière, la MRC du Granit connaît un taux de chômage de 7,8 % en 2006 et diminue à 6,2 % en 2021, ce qui représente une diminution de 1,6 point de pourcentage.

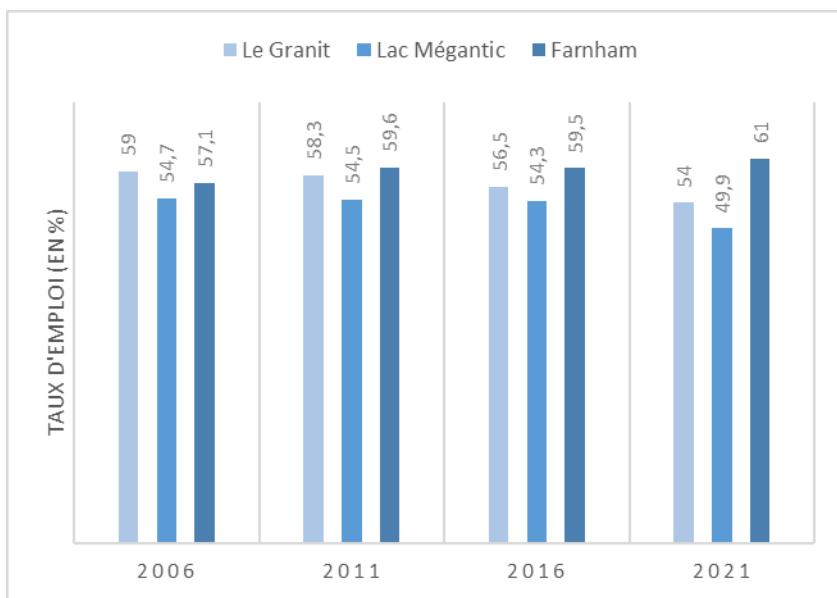
Dans les deux cas, on constate en revanche une recrudescence du chômage pour la période allant de 2016 à 2021. La hausse de taux est de 1,7 point de pourcentage dans le cas de la MRC du Granit, et de 2,3 dans le cas de la municipalité de Lac-Mégantic. Avec un taux de chômage de 7,5 % en 2021, Lac-Mégantic correspond à la moyenne québécoise (7,6 %) pour la même année. Avec une augmentation de son taux d'activité et une baisse du taux de chômage entre 2006 et 2021, la municipalité de Farnham connaît quant à elle une nette amélioration de son marché de l'emploi.

Figure 4. Taux de chômage entre 2006 et 2021, MRC du Granit, Lac-Mégantic et Farnham



Enfin, la figure 5 rend compte de l'évolution du taux d'emploi entre 2006 et 2011. Comme nous pouvons le constater, la proportion de personnes à Lac-Mégantic disposant d'un emploi parmi celles en âge de travailler a diminué au fil du temps. En 2006, la municipalité affichait un taux de 54,7 % et a connu une diminution de 4,8 points de pourcentage entre 2006 et 2021. Tirant ainsi à la baisse le taux de la MRC du Granit, cette dernière a connu un taux d'emploi de près de 59 % en 2006, et a diminué à 54 % en 2021, ce qui représente une baisse de 5 points de pourcentage. La municipalité de Farnham au contraire, a connu une augmentation de 3,9 points de pourcentage. En effet, en 2006, la ville a connu un taux d'emploi de 57,1 % et a poursuivi son augmentation en 2021 en atteignant 61 %, soit un taux légèrement supérieur à la moyenne québécoise (59,3 %) pour la même année. La municipalité de Lac-Mégantic accuse quant à elle un retard de près de 10 % par rapport à l'ensemble du Québec.

Figure 5. Taux d'emploi entre 2006 et 2021, MRC du Granit, Lac-Mégantic et Farnham



En ce qui concerne la composition du marché de l'emploi, les figures 6a et 6b brossent un portrait par secteurs des professions occupées par les personnes résidant à Lac-Mégantic et à Farnham, en accord avec la Classification nationale des professions (CNP) utilisée par Statistique Canada (2007 ; 2012 ; 2017 ; 2023).

Comme l'indique la figure 6a, les trois plus importants domaines d'emploi à Lac-Mégantic en 2021 sont ceux de la vente et des services (26,10 %), des métiers, du transport et de la machinerie (17,53 %), de même que celui de l'enseignement, du droit et des services sociaux, communautaires et gouvernementaux (13,55 %). Ces catégories professionnelles comptent pour plus de la moitié des postes occupés (57,18 %) par les résidents de la municipalité.

Entre 2006 et 2021, les professions œuvrant dans la vente et les services (+5 points de pourcentage), la santé (+4,44 points de pourcentage), l'enseignement, le droit, et les services sociaux, communautaires et gouvernementaux (+3,94 points de pourcentage), ainsi que les métiers, transports et machinerie (+3,12 points de pourcentage) ont vu leur importance relative s'accroître. À l'inverse, les corps législatifs et cadres supérieurs (-10,79 points de pourcentage) ont connu une importante régression, au même titre que les professions liées au secteur de la transformation et de la fabrication (-4,82 points de pourcentage).

Figure 6a. Composition des professions entre 2006 et 2021, en pourcentage, Lac-Mégantic

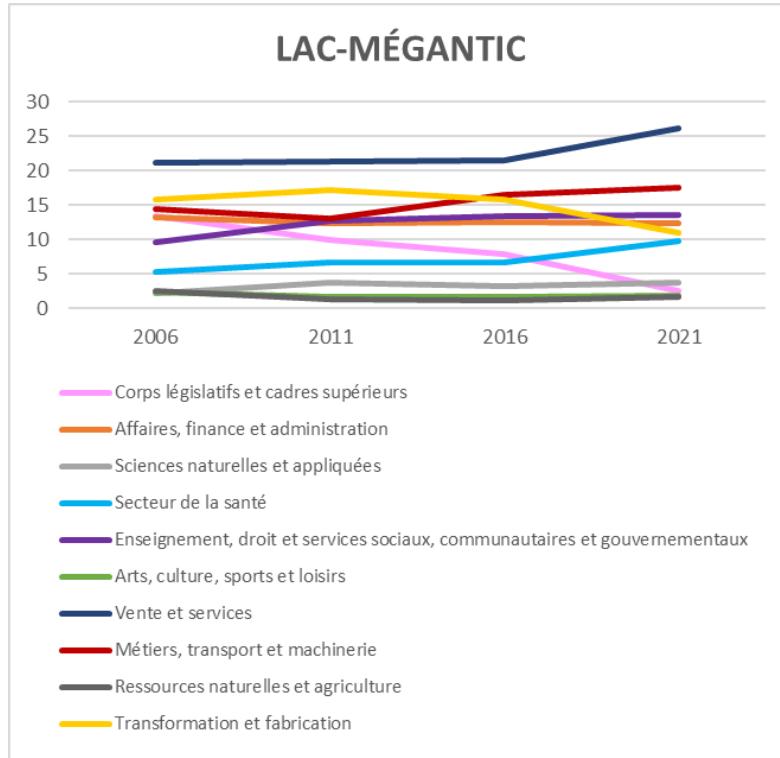
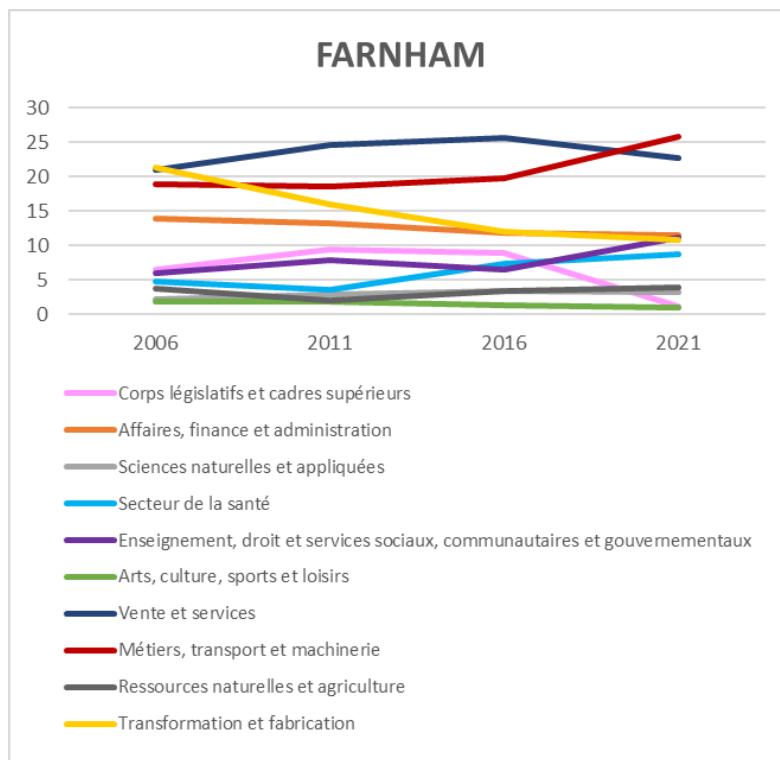


Figure 6b. Composition des professions entre 2006 et 2021, en pourcentage, Farnham



La figure 6b révèle que la composition du marché du travail de Farnham est similaire à celle de Lac-Mégantic. Les emplois occupés en 2021 par les résidents de la localité se trouvent effectivement en plus grand nombre dans les secteurs de métiers, transport et machinerie (25,85 %) de même que dans celui de la vente et des services (22,73 %).

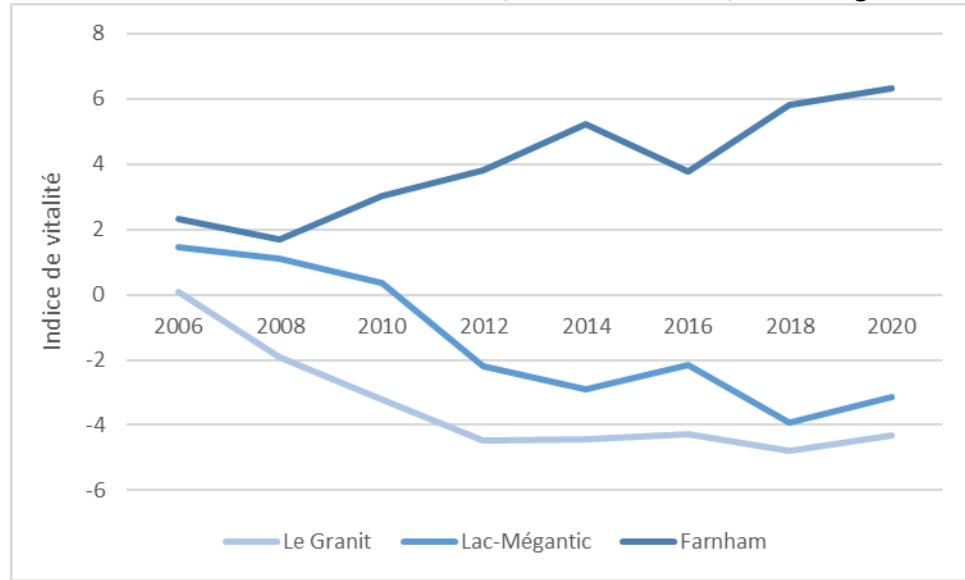
De la même façon, les domaines correspondant aux métiers, transport et machinerie (+6,90 points de pourcentage), à l'enseignement, au droit et services sociaux, communautaires et gouvernementaux (+5,24 points de pourcentage), de même qu'à la santé sont ceux ayant connu la plus forte croissance entre 2006 et 2021. Inversement, la transformation et fabrication (-10,58 points de pourcentage) de même que les corps législatifs et cadres supérieurs (-5,37 points de pourcentage) sont ceux qui ont le plus régressé sur le territoire de Farnham. Ainsi, il n'existe pas de différence notable entre les manières dont évolue la composition des professions à Lac-Mégantic et à Farnham.

2.4 Indice de vitalité économique

Bien que le marché de l'emploi permette d'établir un portrait partiel de la dynamique économique au sein de ces régions, les indices de vitalité du territoire permettent d'approfondir l'analyse (ISQ, 2023a ; 2023b). La figure 7 exprime l'évolution de cet indice entre 2006 et 2020.

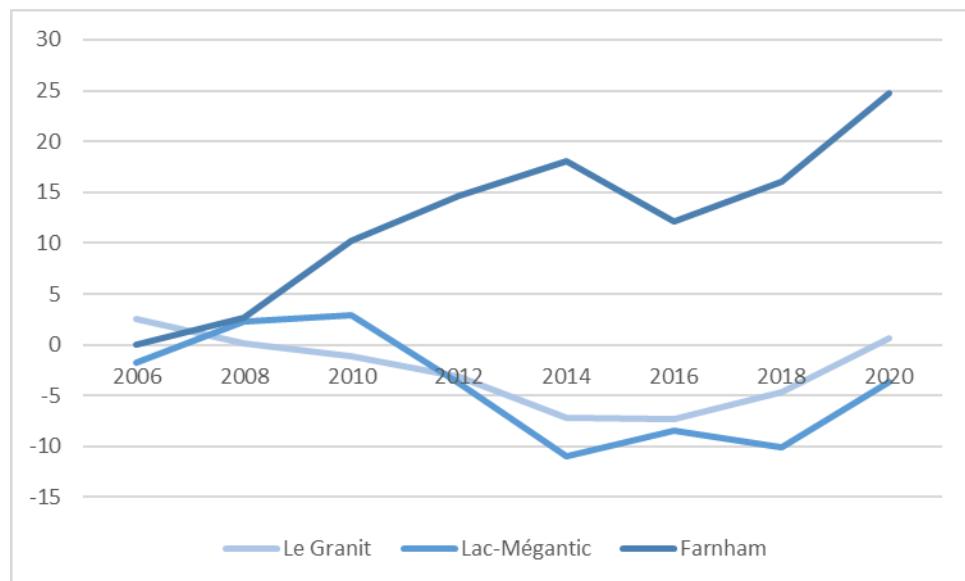
Comme nous pouvons le constater, la municipalité de Lac-Mégantic connaît un déclin depuis 2006. Partant de 1,4508, l'indice devient négatif entre les années 2010 et 2012 et connaît un faible soubresaut en 2016, mais demeure tout de même négatif tout au long de la décennie. La MRC du Granit connaît également une dynamique similaire. En effet, bien que plus faible que celui de Lac-Mégantic, l'indice de vitalité de la MRC est de 0,1 en 2006, et connaît un déclin jusqu'en 2012 (-4,47) avant de se stabiliser. La municipalité de Farnham connaît au contraire une augmentation de son indice de vitalité.

Figure 7. Indice de vitalité entre 2006 et 2020, MRC du Granit, Lac-Mégantic et Farnham



Dans ce cadre, il convient de s'intéresser davantage aux tendances que recouvre un tel indice. L'indice de vitalité est calculé à partir de trois indicateurs clés, soit le taux de travailleurs de 25 à 64 ans, le revenu total médian des particuliers de 18 ans et plus, et enfin, le taux d'accroissement annuel moyen (TAAM) de la population sur 5 ans. Afin de comprendre davantage les dynamiques économiques des régions de Farnham, de Lac-Mégantic et de la MRC du Granit, il devient intéressant d'analyser dans le détail ces différents indicateurs (ISQ, 2023a ; 2023b).

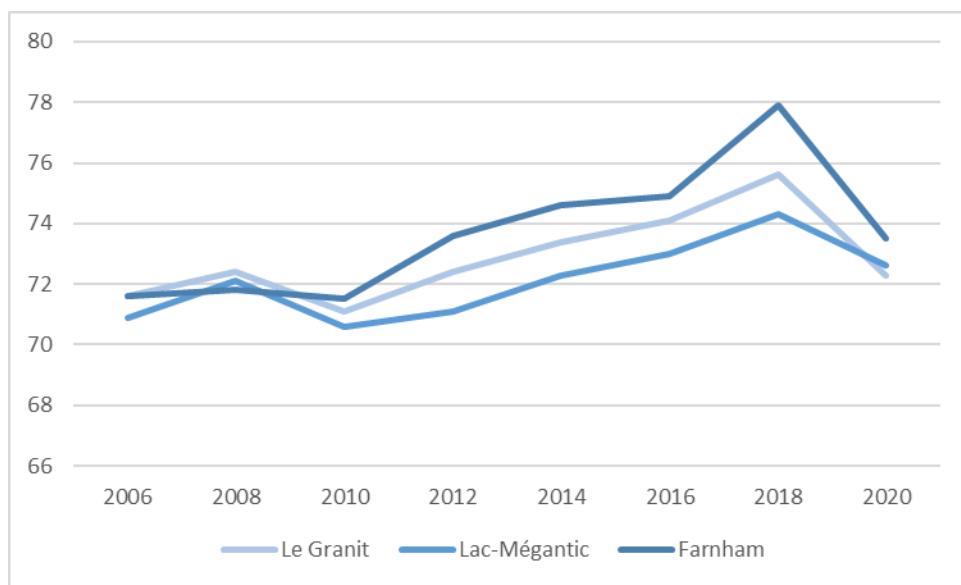
Figure 7. Évolution du taux d'accroissement annuel moyen entre 2006 et 2020, MRC du Granit, Lac-Mégantic et Farnham



Tout d'abord, nous pouvons observer sur la figure 7 que le taux d'accroissement annuel moyen de la population a décliné entre 2006 et 2020 à Lac-Mégantic (-1,8) tout comme dans la MRC du Granit (-1,9). La plus importante baisse survient entre 2010 et 2016, alors que ces régions maintiennent des taux négatifs. Le déclin démographique s'estompe par la suite, alors que les taux affichés au cours des dernières années s'approchent progressivement de zéro. Lac-Mégantic et la MRC du Granit sont ainsi en voie de rétablir le niveau d'accroissement qui prévalait en 2006. Bien qu'il s'agisse d'une tendance de fond amorcée plusieurs années auparavant, il est important de souligner que le taux d'accroissement annuel moyen à Lac-Mégantic atteint un creux (-11) en 2014, dans les mois qui suivent la catastrophe ferroviaire.

À l'opposé, la ville de Farnham connaît une croissance démographique rapide et intense, passant durant la même période d'un taux d'accroissement annuel moyen nul en 2006, à un taux de 24,8 en 2020.

Figure 8. Évolution du taux de travailleurs de 25 à 64 ans entre 2006 et 2020, MRC du Granit, Lac-Mégantic et Farnham

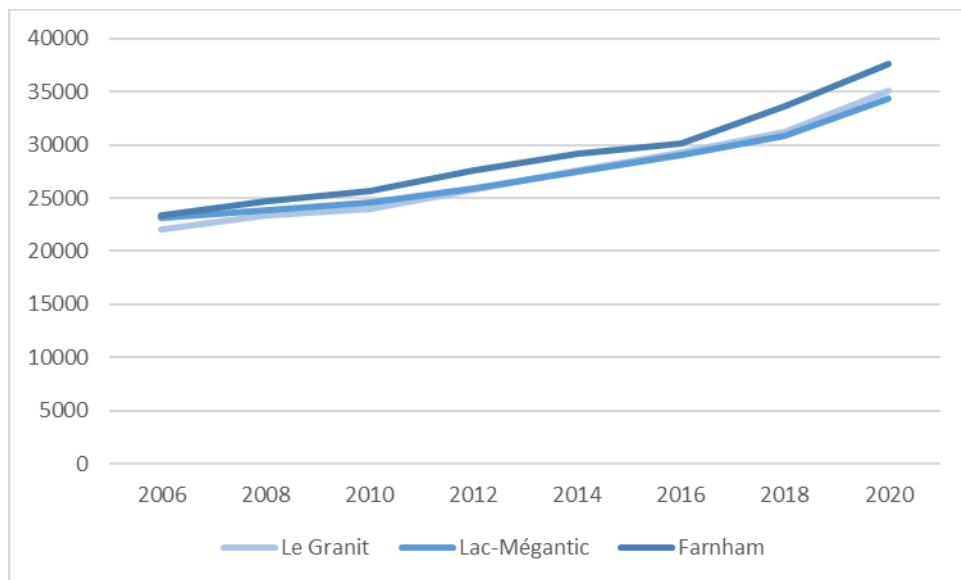


La figure 8 exprime quant à elle une croissance, entre les années 2006 et 2020, du taux de travailleurs âgés de 25 à 64, tant pour Farnham (+1,9 %), Lac-Mégantic (+1,7 %) que la MRC du Granit (+0,7 %). La période la plus dynamique à cet égard fut celle entre 2010 et 2018. L'année 2018 marque d'ailleurs l'atteinte d'un sommet pour chacune de ces régions. On remarque par ailleurs que Lac-Mégantic accuse un retard sur Farnham et la MRC du Granit à partir de 2010, qui se résorbe en 2020.

Enfin, comme l'indique la figure 9, le revenu total médian des particuliers de 18 ans et plus augmente de manière constante entre 2006 et 2020. C'est le cas de Lac-Mégantic (+11 183 \$), de la MRC du Granit (+13 083 \$) ainsi que de Farnham (+14 300 \$). Cette

dernière municipalité se distingue avantageusement des deux autres avec un revenu total médian légèrement plus élevé. Cette tendance est plus marquée durant la période allant de 2016 à 2020 où le revenu médian de Farnham augmente plus rapidement. Par exemple, pour l'année 2020, Farnham affiche un revenu médian de 3 338 \$ supérieur à celui de Lac-Mégantic. Il n'existe en revanche pas de différence notable entre la ville de Lac-Mégantic et l'ensemble de la MRC du Granit.

Figure 9. Évolution du revenu total médian des particuliers de 18 ans et plus (en \$), MRC du Granit, Lac-Mégantic et Farnham



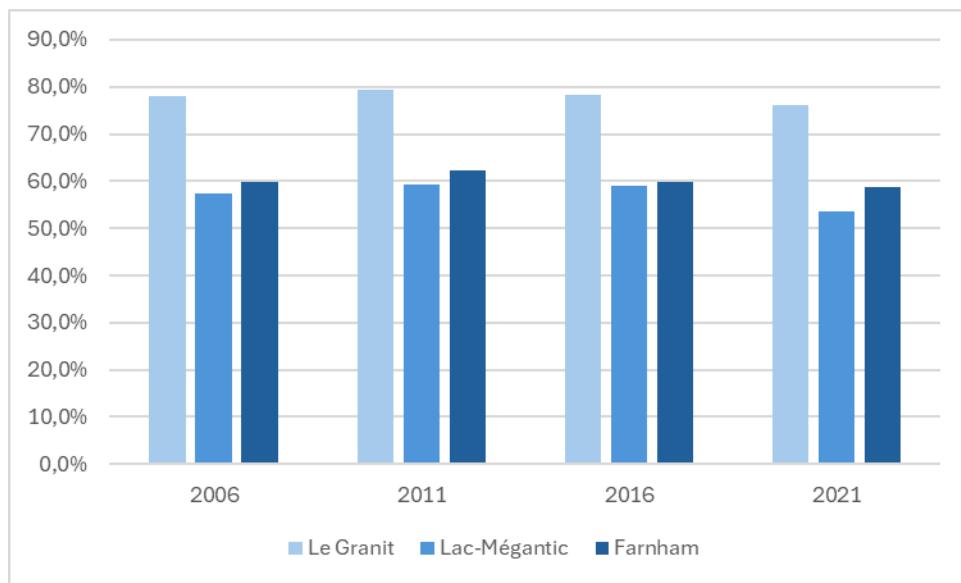
2.5 Logement et habitation

Au même titre que le revenu ou l'emploi, la situation du logement offre des renseignements additionnels sur la dynamique socioéconomique d'un territoire donné. Selon les situations, l'habitation peut représenter autant un actif financier pour les propriétaires qu'une source dépenses importante pour les locataires.

La figure 10 indique en premier lieu que le taux de ménages propriétaires de leur logement est nettement plus élevé dans l'ensemble de la MRC du Granit qu'il ne l'est dans les villes de Lac-Mégantic et de Farnham.

Les données suggèrent également que le portrait de la situation se maintient à travers le temps. La seule variation notable est une régression de 5,2 % de la proportion de ménages propriétaires entre 2016 et 2021, dans la municipalité de Lac-Mégantic. Avec un taux de propriétaire de 53,7 % en 2021, cette municipalité se situe légèrement au-dessous de la moyenne québécoise, qui est de 59,9 % (Statistique Canada, 2007 ; 2012 ; 2017 ; 2023).

Figure 10. Évolution du taux de ménages propriétaires, MRC du Granit, Lac-Mégantic et Farnham



La figure 11 exprime quant à elle une augmentation de la valeur moyenne des logements entre 2006 et 2021. Durant cette période, la municipalité de Farnham a enregistré la plus grande hausse (+151 470 \$) suivie de Lac-Mégantic (100 696 \$) et de la MRC du Granit (+91 096 \$). Des trois régions, Farnham arrive en tête de liste avec une valeur moyenne des logements équivalente à 285 600 \$ pour l'année 2021, contre 209 400 \$ pour Lac-Mégantic.

L'écart entre ces deux grandes municipalités semble principalement lié à un plafonnement de la valeur des logements de Lac-Mégantic entre 2011 et 2016. Bien que temporaire, cette phase de stagnation est à l'origine du décrochage par rapport à la situation de Farnham, où l'appréciation de la valeur des logements s'est poursuivie sans interruption au cours de la même période.

Figure 11. Évolution de la valeur moyenne des logements (\$), MRC du Granit, Lac-Mégantic et Farnham

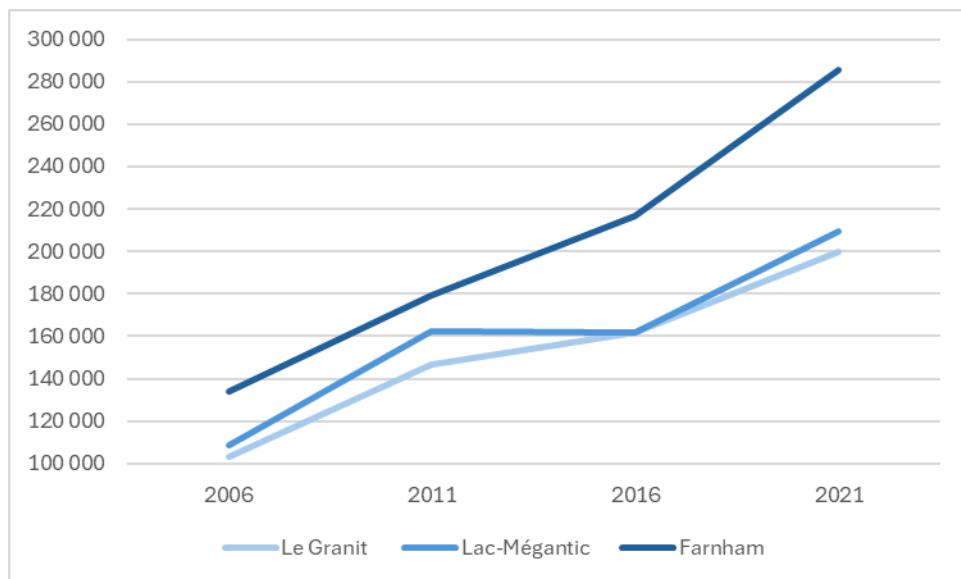
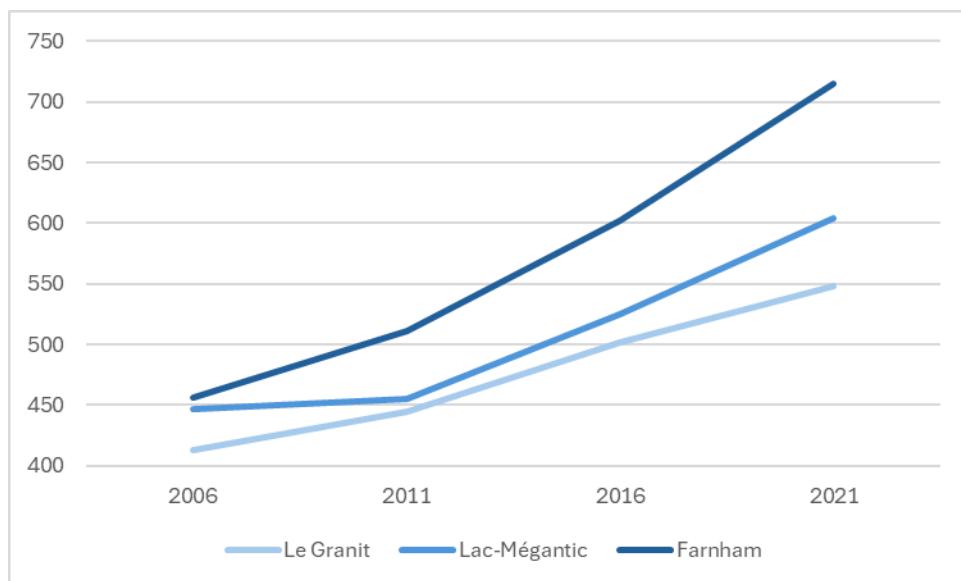


Figure 12. Évolution des frais de logement mensuels médians pour les logements occupés par un ménage locataire (en \$), MRC du Granit, Lac-Mégantic et Farnham



Or, comme l'indique la figure 12, c'est avant 2011 que les frais mensuels médians des logements locatifs de Lac-Mégantic ont tendance à plafonner. Les loyers augmentent par la suite de manière constante, en suivant une progression similaire à ceux de la MRC du Granit et de Farnham, où les frais demeurent toujours plus élevés. En 2021, les ménages

locataires de Farnham payaient des frais de logement médians équivalents à 715 \$ par mois, comparativement à 604 \$ pour Lac-Mégantic. L'écart entre ces deux villes semble s'être principalement creusé entre 2006 et 2011. De manière générale, les trois territoires affichent une valeur moyenne de logements et un coût médian de loyer mensuel inférieur à l'ensemble du Québec, pour lequel les données se chiffrent respectivement à 376 800 \$ et 810 \$ pour l'année 2021.

2.6 Discussion des résultats

Ce portrait suggère en somme que la municipalité de Lac-Mégantic présente un niveau de revenu relativement faible pour un territoire sur lequel l'emploi manufacturier occupe une place importante. Outre un taux de diplomation postsecondaire sous la moyenne québécoise, une telle particularité peut être expliquée par le fait que les principaux secteurs d'activités de la région (voir plus loin la section 3) opèrent sur des échelles de salaire inférieures (bois, textiles) à celles, par exemple, des filières technologiques implantées dans le secteur de Bromont. En revanche, ce déficit quant à la rémunération et à la qualification de la main-d'œuvre semble en partie atténué par un coût de la vie qui se maintient en deçà de la moyenne nationale, notamment en ce qui concerne l'habitation.

En ce qui relève plus spécifiquement de la catastrophe ferroviaire de 2013, l'analyse longitudinale suggère que l'incident n'a pas eu d'impact significatif et structurel sur l'activité économique de Lac-Mégantic, au-delà des pertes directes et indirectes immédiatement encourues (perte de chiffre d'affaires, recul de l'emploi, diminution du nombre de visiteurs, etc.), conformément à ce que suggère la littérature. À l'exception d'une stagnation temporaire de la valeur foncière, la plupart des indicateurs connaissent, depuis 2006, une progression (ex. revenu, scolarité, frais de logement) ou une régression (ex. taux d'activité, taux d'emploi, indice de vitalité, accroissement) de type linéaire, quand ils ne sont pas tout simplement constants. Par ailleurs, certaines des transformations les plus notables (ex. taux de travailleurs de 25 à 64 ans, composition de la main-d'œuvre, etc.) s'observent également à Farnham et ne permettent donc pas d'établir un lien direct avec la tragédie.

Cela dit, il importe de relever que la municipalité de Lac-Mégantic demeure aux prises avec une dynamique de dévitalisation (ISQ, 2023a), et ce, en dépit des nombreux investissements publics qui ont été réalisés durant la phase de nettoyage et de reconstruction de la ville (voir plus loin la section 3). Certains des reculs observés notamment sur le marché de l'emploi surviennent entre 2016 et 2021, une période durant laquelle on peut supposer que les projets de relance économique étaient toujours en cours de réalisation. Il faudra voir sur le moyen terme si les choix de développements et d'investissements réalisés dans le sillage du plan de relance auront des impacts économiques structurants pour la municipalité.

Enfin, deux autres facteurs explicatifs concernant la situation économique de Lac-Mégantic, de la MRC du Granit et de Farnham doivent être relevés ici. Le premier concerne le vieillissement de la population, qui est plus prononcé dans la MRC du Granit qu'ailleurs au

Québec (Statistique Canada, 2023). Ce vieillissement observé à l'échelle de l'Estrie entraîne des conséquences importantes sur toutes les variables de l'économie (revenu, taux d'activité, etc.), ainsi que sur les dynamiques entrepreneuriales de la région (accès à la main-d'œuvre, relève entrepreneuriale, etc.) (Desjardins, 2023). Une étude plus approfondie de cet aspect permettrait d'identifier les défis spécifiques pour la municipalité de Lac-Mégantic.

Il importe également de souligner les disparités économiques importantes entre les municipalités de Lac-Mégantic et Farnham. Il se trouve en effet que Farnham est dans l'orbite d'une économie périurbaine forte, qui s'est développée rapidement au cours des deux dernières décennies (Nadeau, 2021). Sa proximité de la région du Grand Montréal a possiblement joué un rôle dans l'évolution de sa structure socioéconomique depuis près de vingt ans, en érodant les similitudes qui pouvaient exister entre les deux municipalités au début des années 2000. À l'opposé, Lac-Mégantic reste une municipalité qui, malgré sa proximité avec la ville de Sherbrooke, reste relativement enclavée et peu affectée par ce vecteur de périurbanisation de l'économie et du territoire.

3. Analyse socioéconomique de Lac-Mégantic et de sa région immédiate

Le portrait statistique de la région de Lac-Mégantic complété, nous allons maintenant éléver d'un cran le niveau de richesse factuelle de l'enquête et aborder des éléments d'analyse économique. Pour cela nous ne partons pas de rien : depuis l'annonce du projet de voie de contournement à Lac-Mégantic, des études d'impact et de faisabilité de même que des avis ont été réalisées à la suite de mandats et de consultations de diverses natures (AECOM, 2016 ; 2019, STANBEC, 2017 ; BAPE, 2019 ; CPTAQ, 2020). La présente analyse recoupe certains des enjeux contenus dans les volets socioéconomiques de ces études à caractère technique, mais sous l'angle de leur intégration sectorielle et territoriale.

À partir des sources d'informations disponibles (soit une analyse documentaire enrichie par une série d'entretiens avec des informateurs clés de Lac-Mégantic), nous dressons dans un premier temps le portrait industriel de la région méganticoise, et identifions ensuite les enjeux et opportunités économiques de même que les impacts actuels et projetés associés au transport et aux infrastructures ferroviaires. Une analyse similaire réalisée sous une forme abrégée pour les municipalités avoisinantes de Frontenac et de Nantes peut être consultée à l'Annexe A.

3.1 Tissu industriel et principaux acteurs économiques régionaux

Selon le système de classification SCIAN, les trois plus importantes industries de Lac-Mégantic en 2021 sont la fabrication (21,0 %), le commerce de détail (12,9 %) et les soins de santé et l'assistance sociale (16,6 %). Au niveau de la composition de la main-d'œuvre, les hommes résidants dans la région sont plutôt concentrés dans le secteur de la fabrication (31,3 %) alors que les femmes sont nettement plus présentes dans celui des soins de santé et de l'assistance sociale (27,6 %) (Statistique Canada, 2023).

3.1.1 La fabrication

En raison de la présence historique du chemin de fer sur son territoire, la région de Lac-Mégantic hérite d'une longue tradition manufacturière. Son tissu industriel demeure aujourd'hui composé de moyennes et grandes entreprises de fabrication qui sont durablement implantées, et dont la propriété familiale se transfère d'une génération à l'autre [IC.1]. Quatre principales filières réparties sur le territoire peuvent être distinguées (Affaires Mégantic, s.d.). Il s'agit :

- 1) de la transformation du bois (Lac-Mégantic, Lambton) ;
- 2) du granit (Saint-Sébastien) ;
- 3) du textile (Lac-Drolet, Courcelles) ;

4) et enfin de l'agro-industrie (Lac-Mégantic, Saint-Ludger).

En marge de ces industries matures, on compte également un cinquième secteur en démarrage, soit la fabrication artisanale (Lac-Mégantic), sur laquelle la municipalité fonde depuis 2016 des espoirs de relance pour son centre urbain (Affaires Mégantic, s.d.).

Transformation du bois

Par contraste avec les autres régions du Québec où le secteur forestier se concentre habituellement autour de la transformation primaire à faible valeur ajoutée (scierie et pâtes et papiers), la région de Lac-Mégantic se spécialise dans les activités industrielles de deuxième et de troisième transformation du bois ainsi que dans la fabrication de produits dérivés de bois (Affaires Mégantic, 2009). Cette grappe industrielle principalement située à Lac-Mégantic regroupe trois types d'usines fabriquant respectivement des panneaux, des meubles, ainsi que des portes et fenêtres.

La filière de fabrication des panneaux (de particules, plaqué, contreplaqué, etc.) utilisés pour la construction résidentielle et la confection de meubles (cuisine, mobilier de bureau) compte le plus gros employeur privé de la région, soit l'entreprise Tafisa Canada (350 employés) dont le siège social est situé à Lac-Mégantic. L'usine fondée en 1992 est la plus importante installation du genre en Amérique du Nord, et fournit des détaillants d'envergures comme IKEA (Bergeron, 2014 ; Université Laval, 2023). Filiale de la société portugaise Sonae Industria, Tafisa a un chiffre d'affaires avoisinant 240 M\$ (2014) et vient de compléter en 2022 un cycle d'investissements de 28 M\$ destiné à la construction d'une usine additionnelle. D'autres investissements majeurs (34 M\$) pour augmenter les capacités de production du site principal sont également prévus pour les années à venir (Radio-Canada, 2022). En forte croissance, l'entreprise exportatrice est située dans le parc industriel de Lac-Mégantic, où elle utilise le service local du Canadien Pacifique Kansas City (CPKC) [IC.3].

Le secteur de la fabrication de meuble est quant à lui organisé autour de l'entreprise québécoise Bestar (140 employés), pour laquelle Tafisa assure l'approvisionnement. Également situé dans le parc industriel de Lac-Mégantic, Bestar est un joueur important sur le marché mondial des meubles prêts à assembler, notamment les mobiliers de bureau. Vendue exclusivement en ligne, la marchandise est directement expédiée par camion vers le domicile des clients. L'entreprise, fondée en 1948 et dont le siège social est situé à Sherbrooke, connaît depuis la pandémie une croissance proportionnelle à celle du télétravail, qui s'est soldée par des fusions ainsi que par des investissements majeurs à Lac-Mégantic. À l'instar de Tafisa, Bestar profite du rétablissement, au cours des dernières années, de la demande états-unienne pour des produits manufacturiers nord-américains, après une longue période dominée par la concurrence asiatique (Vallière, 2021).

Le portrait est quelque peu différent pour l'industrie des portes et fenêtres qui compte plusieurs petites et moyennes entreprises en Estrie et Beauce, dont Portes Lambton (140 employés) située sur le territoire de la MRC du Granit. Entre 2020 et 2023, la ville de Lac-Mégantic a notamment vu le fabricant Masonite fermer coup sur coup son usine de portes résidentielle (110 employés) et sa division industrielle de panneaux (IMM) (120 employés) – laquelle fût rachetée en 2021, puis relancée sous un autre nom (Compagnie de Placage Mégantic) [IIC.2]. Deuxième employeur privé en importance dans la région, Masonite avait alors mis fin à ses activités au terme d'un conflit de travail quelques années seulement après avoir investi 10 M\$ dans la modernisation de ses installations. Cette fermeture, qui laisse vacants plusieurs locaux industriels n'est toutefois pas le fait d'un ralentissement de la demande, mais relève davantage d'une réorganisation stratégique de la multinationale dont le siège social et la majorité des usines sont situés aux États-Unis (Nadeau, 2020 ; Radio-Canada, 2023).

Granit

Les activités régionales de transformation des produits du granit sont regroupées dans la localité de Saint-Sébastien, où se trouvent des carrières exploitées depuis les années 1910. L'exploitation de cette roche, composée de trois minéraux (feldspath, quartz et mica) et reconnue pour sa dureté et ses couleurs homogènes, a connu plusieurs vocations au fil du temps. D'abord utilisée pour la construction de monuments et de lieux de cultes, la pierre grise du Morne Saint-Sébastien que l'on trouve dans la Basilique Sainte-Anne et l'Oratoire Saint-Joseph est davantage utilisée aujourd'hui pour les revêtements d'immeuble (ex. le 1000, de la Gauchetière à Montréal) et les comptoirs de cuisine et de salle de bain qu'on trouve notamment dans les condominiums de type haut de gamme (La Tribune, 2022).

Bien que l'extraction de la matière première se concentre dorénavant au Saguenay–Lac-Saint-Jean et dans Portneuf, où l'on trouve une plus grande diversité de couleur, la région de Lac-Mégantic conserve des carrières et des usines de traitement du granit, ainsi que du personnel (ingénieur, dessinateur, tailleurs, machinistes) et de l'expertise technique, dont un DEP en taillage de pierre offert au CFP Le Granit. Les deux plus importantes entreprises opérant à Saint-Sébastien sont A. Lacroix Granit (140 employés), une compagnie familiale fondée en 1962 et qui s'est récemment portée acquéreuse de l'usine de Summum Granit située dans la même municipalité (150 employés), et la multinationale québécoise Polycolor (120 employés), fondée en 1987 et présente partout au Québec. La première est chef de file dans la production de monuments commémoratifs et de produits architecturaux alors que la seconde opère une cinquantaine de carrières à travers le monde, et figure parmi les plus importants extracteurs et transformateurs de pierres naturelles au Québec. Polycolor, qui participe aussi à plusieurs projets d'infrastructure et d'aménagement urbains, a obtenu en 2022 une participation de 100 M\$ de la part d'Investissement Québec (2022). Les deux entreprises en croissance réalisent la majorité de leurs ventes aux États-Unis, et dans une moindre mesure, au Canada et en Chine, où la pierre d'ici suscite un nouvel engouement (Leduc, 2012 ; Dubuc, 2020).

Textiles

Avec quelques entreprises de confection de vêtement encore en activité, la région de Lac-Mégantic est une survivante de l'industrie québécoise du textile, qui comptait auparavant dans la région plusieurs grandes usines affiliées à la Dominion Textile (Sherbrooke, Magog, Drummondville, etc.). Concentrée dans la municipalité de Lac-Drolet, cette filière régionale doit sa pérennité à sa spécialisation dans les produits techniques à haute valeur ajoutée, tels que les uniformes et équipements de sécurité répondant aux exigences des marchés publics (Jolicoeur, 2021). Le fait de se reconvertir vers ce créneau en marge du marché traditionnel a permis à des entreprises manufacturières de longue date de se maintenir malgré des difficultés financières et l'abolition, en 2005, de la garantie fédérale de production canadienne dans le vêtement qui a favorisé l'irruption de la concurrence asiatique au pays (Desjardins, 2019). C'est le cas notamment de Chemise Perfection (220 employés), fondée en 1947 à Courcelles, et qui fabrique aujourd'hui des uniformes de travail (ex. GRC, Urgence Santé) ; du fabricant de bottes de sécurité industrielle Royer (100 employés) en activité depuis 1934 et qui dessert plusieurs corps de métiers (ex. Hydro-Québec, Forces armées canadiennes), et de l'entreprise Attraction (85 employés) qui se spécialise dans la confection de vêtements promotionnels et récrétouristiques (ex. VIA Rail, Cosmodôme de Laval) (Martel, 2017). L'acquisition, par l'entreprise, d'un atelier de conception dans le quartier Chabanel à Montréal en 2022 (Décarie, 2022) et l'investissement de 10 M\$ réalisé par Royer en 2019 pour la réalisation d'une nouvelle usine robotisée à Sherbrooke (Letarte, 2021) envoient des signaux positifs pour l'avenir du secteur, qui demeure malgré tout confronté à des défis importants, dont celui du renouvellement de son personnel qualifié.

Industrie bioalimentaire

Suivant une dynamique de polarisation territoriale, les entreprises manufacturières et de services se concentrent dans la ville de Lac-Mégantic, alors que dans son aire d'influence se retrouvent les entreprises d'exploitation des sols et des forêts. La filière agroforestière s'y trouve également particulièrement développée et si l'agro-industrie a pu prospérer, c'est notamment en raison de la qualité d'eau potable qu'offre la nappe artésienne (Affaires Mégantic, s.d.). Bien que la région compte plusieurs fermes laitières sur son territoire, l'acériculture demeure l'industrie agroalimentaire la plus importante sur le plan économique. Ce secteur d'activité comptait, en 2010, plus de 60 % des entreprises agricoles de la MRC du Granit, lesquelles se partageaient 67 % des entailles de l'Estrie, soit la deuxième région en importance au Québec (Affaires Mégantic, s.d.). L'industrie, consolidée à l'échelle régionale par la présence d'une érablière-école dans la municipalité de St-Romain, a pour principal employeur Les équipements Lapierre (100 employés), situé à Saint-Ludger. L'entreprise manufacturière fondée en 1978 fabrique des équipements (extracteurs mécaniques, concentrateurs, évaporateurs, etc.) tout en étant l'un des plus importants producteur et exportateur de sirop d'érable biologique au Canada (Décarie, 2021).

La ville de Lac-Mégantic compte par ailleurs sur une autre importante entreprise de transformation agroalimentaire, soit la Fromagerie La Chaudière (220 employés). Fondée en 1976, l'entreprise vient d'annoncer en 2024 des investissements de 10,5 M\$ destinés à améliorer sa productivité et ses rendements au moyen d'une revalorisation des sous-produits de l'usine. Cet investissement doit notamment permettre de réduire les émissions de GES ainsi que l'utilisation d'eau potable pour laquelle la fromagerie compte parmi les principaux consommateurs de la municipalité (Tremblay, 2024).

Artisanat

Afin de relancer le centre-ville de Lac-Mégantic, le démarrage d'une nouvelle grappe industrielle de fabrique artisanale et d'entrepreneuriat a été confié en 2016 à l'OBNL Quartier artisan (QA). À la demande de la municipalité, l'organisme est chargé de revitaliser un secteur de la ville (Fatima) appelé à devenir un circuit intégré d'ateliers et d'habitations dans lequel on espère voir s'établir une vingtaine d'artisans (joailliers, ébénistes, luthiers, etc.) grâce à un programme facilitant l'accès à la propriété. Chapeauté par la société immobilière solidaire Vivacité, le projet QA repose sur un modèle innovant de propriété à capitalisation partagée. Les acheteurs qui satisferont aux critères obtiendront un prêt hypothécaire sans intérêt représentant jusqu'à 25 % du coût total d'une propriété, en échange d'un partage de la plus-value à la revente de celle-ci (Pratka, 2021).

Outre cette contribution de la municipalité à la mise de fonds, l'initiative de reconversion inspirée de l'ancienne ville mono-industrielle de Paducah au Kentucky comprend également un incubateur de PME offrant des formations et des activités de réseautage à des entreprises de partout au Québec (Nadeau, 2021b). Il est également attendu du projet QA qu'il s'intègre à une offre touristique régionale déjà bien étoffée et qu'il exploite un potentiel de synergie avec les autres filières existantes (bois, granit, etc.). Jusqu'à maintenant, cette initiative visant à faire de Lac-Mégantic la « capitale québécoise du fait main » (Pratka, 2021) a permis à deux nouvelles entreprises de voir le jour. La pandémie de covid-19 et les hausses récentes des prix de l'immobilier semblent avoir temporairement freiné le rythme du projet.

3.1.2 Le commerce de détail

Étant donné sa situation de pôle régional, la municipalité de Lac-Mégantic compte une grande diversité d'enseignes commerciales, incluant de grandes bannières (Canadian Tire, Walmart, etc.), et entretient, au même titre que la Beauce, une forte culture de l'entrepreneuriat. Les plus importants employeurs de Lac-Mégantic dans le secteur du commerce de détail sont les marchés d'alimentation Metro (100 employés) et Maxi (60 employés). Fermé en 2013 à la suite de l'accident ferroviaire au centre-ville, puis reconstruit en 2014 dans le quartier Fatima, le cas de Metro symbolise la relance de Lac-Mégantic (Tremblay, 2014). Quinze mois seulement après la tragédie, la maison-mère de l'entreprise a inauguré le premier commerce à voir le jour dans le nouveau « pôle commercial » de la

ville, dont l'emplacement fut déterminé par le conseil municipal de concert avec la chambre de commerce. Réalisée sous le coup d'une loi spéciale (loi 57), la relocalisation au sud de la zone sinistrée, du principal pôle d'achalandage de la ville, a nécessité la démolition d'une vingtaine de bâtiments dont les occupants ont dû être expropriés (Agence QMI, 2013 ; Radio-Canada, 2014).

Étant donné l'impossibilité de reconstruire à court terme sur leur ancien site, des entreprises de grandes surfaces ont choisi d'imiter Metro dans les mois et les années qui ont suivi (SAQ, Banque Nationale, Jean Coutu, etc.) en se relocalisant au sud de la rivière Chaudière. Des commerçants locaux de plus petites tailles occupent quant à eux les condos commerciaux qui avaient été construits en urgence à l'est du centre-ville (Promenade Papineau). Cet excentrement de l'offre de commerces et de services auparavant concentrés sur la rue Frontenac pose certains défis de planification et d'attractivité, à l'heure où la municipalité tente de réoccuper son centre-ville (Radio-Canada, 2018). L'ouverture, en 2021, du Microtel Lac-Mégantic (20 employés) au terme d'un investissement de 9,6 M\$ représente une avancée certaine dans cette direction. L'un des objectifs derrière cette bonification de l'offre d'hébergement régionale est d'étendre l'industrie du tourisme, notamment d'affaires (congrès), pour laquelle la ville essaie de se positionner favorablement depuis quelques années (Dufour, 2021).

3.1.3 Soins de santé et assistance sociale

Comme c'est le cas de plusieurs régions du Québec, le plus important employeur de Lac-Mégantic demeure le CSSS du Granit (515 employés), qui inclut un hôpital de premier plan desservant l'ensemble du territoire de la MRC. Récemment, un investissement majeur de 67 M\$ a été annoncé pour la construction de la nouvelle maison des aînés de Lac-Mégantic, qui doit ouvrir ses portes en 2025 (Ouellet, 2023). En raison de son éloignement, la municipalité de Lac-Mégantic profite plus largement d'une offre très étroite de services et d'infrastructures publics (cégep, centre sportif, service de chirurgie obstétrique, etc.) en comparaison de sa population (6000 habitants) [IC.1].

3.2 Enjeux et opportunités économiques régionales

L'analyse économique de la région de Lac-Mégantic étant faite, il est maintenant possible d'avoir une vision plus générale et compréhensive de sa situation. Le croisement des dynamiques régionales et sectorielles que nous avons réalisé permet en effet de dégager trois grands traits caractéristiques de la région, auxquels correspondent un certain nombre d'enjeux et des opportunités économiques qui nous paraissent essentielles de soulever.

3.2.1 Une base manufacturière intégrée et résiliente avec des enjeux de décarbonation de l'économie

Contrairement aux grands centres qui, depuis les années 1980, se sont désindustrialisés, la région de Lac-Mégantic a su conserver et consolider sa base d'emplois manufacturiers. Plusieurs entreprises intégrées à l'échelle continentale continuent d'opérer des usines dans la région, dont la localisation, à proximité de la frontière américaine, se révèle stratégique pour l'exportation. Relativement peu impactées en comparaison des services et du commerce de détail, par l'incident ferroviaire de 2013, les filières de production matures qui sont réparties entre le parc industriel de Lac-Mégantic et les municipalités avoisinantes se démarquent par leur longévité et leur résilience. Cette concentration industrielle semble avoir pour effet de stabiliser l'économie régionale, voire de verrouiller sa trajectoire (*path-dependence*).

Opportunités

Comparativement avec l'agriculture ou le tourisme, les entreprises manufacturières de la région de Lac-Mégantic offrent des emplois permanents et à temps complet. Ces postes sont, dans certains cas, qualifiants, puisque plusieurs filières, dont celle du granit, ont entrepris le virage 4.0 et investissent dans des technologies de pointe (IA, automatisation, etc.) (Letarte, 2021 ; Arsenault, 2023). Il s'agit de débouchés pour une main-d'œuvre de plus en plus scolarisée (voir la section 2). Malgré l'éloignement, plusieurs entreprises ont également des partenariats avec des centres de recherche universitaires, telle la Chaire de recherche industrielle sur les technologies acériques et le Consortium de recherche sur les panneaux composites à base de bois (La Terre de chez nous, 2021 ; Université Laval, 2023).

En plus des retombées économiques associées à la recherche et développement (R&D), cette importance accordée à l'innovation est susceptible de positionner avantageusement la région dans les années à venir, en améliorant la compétitivité et la capacité d'adaptation des entreprises. Le fait que plusieurs d'entre elles aient leur siège social dans la MRC du Granit et soient enracinées sur le territoire ouvre également des opportunités additionnelles de développement et de collaboration, que ce soit entre les différentes firmes (maillage industriel, transfert technologique, etc.) ou avec les collectivités. Le contre-exemple de cet ancrage local est celui de Masonite, une entreprise contrôlée depuis la Floride qui a choisi de se délocaliser au Wisconsin plutôt que de négocier une entente avec le syndicat local (Tremblay, 2023).

Enjeux

Bien qu'elles soient administrées au Québec, les grandes entreprises de la région sont majoritairement tournées vers l'exportation et pour cette raison, l'économie régionale demeure tirée par la demande extérieure. Cette relation de dépendance pourrait s'aggraver

dans le futur étant donnée la réduction constatée du nombre de cadres en poste à Lac-Mégantic (voir la section 2). La base manufacturière de la région s'accompagne par ailleurs d'une forte empreinte écologique, due à la présence d'industries lourdes dont Tafisa. Au cours des dernières années, le parc industriel de Lac-Mégantic a notamment affiché des émissions d'arsenic plus élevées que la norme (Fauteux et Proulx, 2019). La décarbonation des entreprises et l'adaptation aux changements climatiques représentent donc des défis face auxquels la municipalité a déjà déployé un plan de transition énergétique comprenant un ensemble de mesures et de subventions appelées à se mettre en place d'ici 2030 (Ville de Lac-Mégantic, 2024).

3.2.2 Des perspectives de croissance et des défis liés à l'éloignement

Malgré les récentes fermetures d'usines chez Masonite, l'économie régionale de Lac-Mégantic compte sur des secteurs industriels prospères appelés à connaître une forte croissance. L'intensité de la demande pour les panneaux de même que celle pour les produits du bois ou de granit sont directement liées au secteur de la construction résidentielle et commerciale. Compte tenu de l'essor du télétravail, de la crise du logement et des investissements massifs réalisés en habitation, il y a tout lieu de croire que les entreprises méganticoises vont être appelées à accroître leur production et à embaucher davantage au cours des années à venir. Des expansions annoncées par plusieurs manufacturiers de la région attestent d'une conjoncture déjà propice à l'investissement.

Opportunités

Le bois et le granit sont des matières durables avec un potentiel d'efficacité énergétique, ce qui positionne avantageusement les fabricants de la région sur le marché émergent de l'écoconstruction (Dubuc, 2020 ; Université Laval, 2023). Cet avantage comparatif est également présent dans la filière du textile, avec une augmentation de la demande pour des vêtements éthiques. L'éloignement prévu de la voie de contournement combiné à l'abordabilité relative des terrains est susceptible de libérer un potentiel de développement suffisant pour accueillir à Lac-Mégantic davantage de travailleurs, d'équipements ou de bureaux.

Enjeux

L'éloignement des grands centres et des principaux axes routiers de Lac-Mégantic augmente le coût des matériaux et des transports des entreprises de la région. Cette situation limite également l'accès des fabricants locaux à des bassins de main-d'œuvre. Malgré la présence de la voie ferrée, les volumes relativement faibles de production des entreprises du parc industriel de Lac-Mégantic représentent un frein à l'expansion du service local de transport par train [IC.3]. Faute de progrès à ce niveau, l'explosion du commerce en ligne et le passage de l'industrie manufacturière mondiale à une gestion en flux tendu (just-

in-time) risquent de favoriser un déplacement de l'activité économique vers les plus grandes villes situées à proximité des axes autoroutiers. Sans que cela implique forcément de délocalisation d'entreprises, il est possible que de futurs investissements dans les filières existantes soient réalisés ailleurs qu'à Lac-Mégantic. Le fait que des entreprises de la région méganticoise aient choisi Sherbrooke pour la construction de centres logistiques disposant de nouvelles technologies conforte une telle hypothèse (Collard, 2021).

3.2.3 Un cycle de relance économique comme vecteur de transformation

À la suite de l'accident ferroviaire de 2013, la municipalité Lac-Mégantic a reçu plusieurs subventions et investissements pour reconstruire son centre-ville et relancer son économie. La formule employée par les deux paliers de gouvernements fut la même que celle utilisée pour Thetford Mines un an auparavant, à la suite de la fermeture de la Mine Jeffrey [IC.1]. Une fois la situation à Lac-Mégantic normalisée et les demandes d'aides financières comblées, les montants disponibles ont servi à la constitution de divers fonds de développement et de diversification. Plus de dix ans après la catastrophe, les principaux projets soutenus par la municipalité sont en voie d'être concrétisés, et les taxes additionnelles payées par les nouvelles entreprises bénéficiaires des fonds sont dorénavant utilisées pour tenter d'attirer de futurs investisseurs [IC.2].

Opportunités

Les investissements publics réalisés à la suite de la catastrophe ont permis une relance économique rapide de Lac-Mégantic. Plusieurs des entreprises soutenues ont vu leur chiffre d'affaires et leur productivité augmenter. De nombreux emplois ont pu être maintenus, alors que le démarrage de nouvelles entreprises a été facilité par l'intervention financière des différents partenaires et organismes gouvernementaux (Développement économique Canada pour les régions du Québec, 2022 ; Gouvernement du Québec, 2022). Un partenariat réalisé avec Hydro-Québec dans les années qui ont suivi la tragédie a notamment permis l'installation de 3000 panneaux solaires sur les nouveaux bâtiments du centre-ville, au terme d'un investissement de 12 M\$. Ce microréseau intelligent alimente aujourd'hui en énergie une trentaine de commerces, et fait de Lac-Mégantic un laboratoire pour la planification de la transition énergétique en milieu rural. Un tel actif est par ailleurs appelé à devenir le fer de lance d'un carrefour d'innovation axé sur les énergies vertes (Léveillé, 2021).

Enjeux

À l'échéance des financements accordés pour la relance économique, il est possible que des difficultés financières de différentes natures (faillites, déficit budgétaire, hausses de taxes, etc.) surviennent. Un tel risque se pose surtout pour les projets et initiatives qui ont été soutenus après 2013 et qui dépendent d'un financement, et moins pour les filières industrielles matures [IC.2]. L'indice élevé de dévitalisation de Lac-Mégantic (section 2)

laisse également à penser que les ressources financières mises à la disposition de la municipalité tardent, dans certains cas, à trouver des débouchés.

3.3 Synthèse de l'analyse : les implications économiques actuelles et projetées du transport ferroviaire dans la région du Lac-Mégantic

Pour conclure cette section d'analyse en même temps que ce rapport, nous procédons ici à une synthèse des composantes abordées jusqu'ici. Après la revue de littérature, le portrait statistique, l'analyse des dynamiques économiques régionales et l'examen des opportunités et enjeux propres à ces dynamiques, nous proposons des éléments de réflexion économique concernant les implications de la voie de contournement et du transport ferroviaire pour la région du Lac-Mégantic.

L'exploitation ferroviaire à Lac-Mégantic se situe au confluent de deux dynamiques qui se superposent sans forcément converger. L'une est continentale alors que l'autre est régionale et s'organise à la marge de la première. En effet, la voie ferrée qui parcourt Lac-Mégantic en reliant Montréal à l'État du Maine s'intègre au réseau ferroviaire nord-américain. Il a pour principale vocation de faire circuler des trains à hauts volumes de chargement, sur de très longues distances. En parallèle de ce trafic dit « principal » (*main line*), l'opérateur de la voie assure également un service de transport local (*short line*), qui relie, par de plus petits trains circulant sur une fréquence réduite, le parc industriel de Lac-Mégantic à Montréal. À l'heure actuelle, Tafisa et les différents clients de Logibel, une entreprise locale de transbordement ferroviaire, sont les seuls utilisateurs de ce trajet « secondaire », dont le maintien en activité est conditionnel à un volume minimal d'expédition qu'assure pour l'instant Tafisa (entre 1500 et 2500 wagons par année) [IC.3].

Propriété de la Montreal, Maine & Atlantic (MMA) jusqu'à la faillite de la compagnie en 2014, puis rachetée ensuite par la compagnie Central Maine & Quebec Railway (CMQR), la voie ferroviaire principale qui parcourt la ville de Lac-Mégantic appartient depuis 2019 au Canadien Pacifique Kansas City (CPKC). L'infrastructure aménagée en 1883 est ainsi passée des mains d'un opérateur spécialisé dans les trajets secondaires (MMA) à celles d'un transporteur continental, relevant ainsi au passage les standards d'entretien de la voie (classe 1) [IC.3]. Avec cette transaction estimée à 100 M\$, le géant canadien de l'exploitation ferroviaire étend dorénavant ses ramifications sur 20 000 km de voie reliant deux océans, 6 provinces canadiennes et 11 États américains.

Dans cette structure de propriété, le tronçon de Lac-Mégantic revêt une dimension géostratégique dans la mesure où il permet au CPKC de gagner l'accès le plus rentable (distance, carburant, entretiens, etc.) au port en eau profonde de Searsport dans l'État du Maine, de même qu'au terminal portuaire de St-John au Nouveau-Brunswick, où se trouvent les raffineries de l'entreprise Irving (Boissard, 2021). Le trafic principal sur chacun des deux axes en direction du Maine et du Nouveau-Brunswick est de six trains par semaines, ce qui occasionne le passage d'environ deux à trois trains par jours à Lac-Mégantic. Les trains qui circulent en direction est sont principalement chargés de conteneurs ainsi que de matières

dangereuses, dont le gaz de pétrole liquéfié, alors que ceux qui reviennent vers l'ouest sont habituellement déchargés (Stanbec, 2017). La fréquence de passage, le type de cargaison et la longueur des trains varient selon l'intensité de l'activité économique du Canada et des États-Unis (Blais, 2023). Il est toutefois attendu que les volumes de matières expédiées par trains augmentent significativement au cours des prochaines années (AECOM, 2016).

En principe, la desserte locale du parc industriel de Lac-Mégantic est quant à elle assurée cinq jours par semaine (AECOM, 2016). Le CPKC, à qui la municipalité a cédé la propriété des voies raccordant le parc industriel, y affecte un équipage de son centre d'opération situé à Sherbrooke (et non plus à Lac-Mégantic comme ce fut le cas pour certains des opérateurs précédents). Il semblerait en revanche que la fréquence, la qualité et la flexibilité du service ont été significativement réduites au cours des dernières années, du fait d'un désengagement du CPKC et des grandes compagnies pour ce type de trajet peu lucratif [IC.3].

3.3.1 Impacts économiques directs et indirects du projet de voie de contournement

Il est attendu que le tracé de 12,5 km retenu pour la voie de contournement maintienne la connexion entre le trajet principal et le trajet secondaire situé dans le parc industriel de Lac-Mégantic. Outre une atténuation de la pollution, du bruit et des risques d'accident, il est prévu qu'un tel réaménagement entraîne une augmentation de la vitesse autorisée des trains qui passerait de 10 mi/h à 35 mi/h dans la périphérie de Lac-Mégantic (AECOM, 2016). Mise à part une plus grande rentabilité des opérations continentales du CPKC, il est possible que les gains en rapidité, en fluidité et en efficacité se traduisent à l'échelle locale, par une amélioration de qualité du service offert aux clients industriels de Lac-Mégantic. Un rapport du BAPE (2019, p. 15) suppose plus largement que « la centralisation des activités ferroviaires près des entreprises dans le parc industriel [...] favoriserait le développement industriel de la ville de Lac-Mégantic et de la MRC du Granit ».

Quant au centre-ville, le démantèlement de la voie ferrée apparaît comme économiquement bénéfique. L'amélioration de la fluidité des déplacements et de la cohésion de l'espace urbain sont susceptibles de faire augmenter la fréquentation des commerces et des services qui ont pignon sur rue, en plus de libérer des terrains pour le développement commercial et mixte ainsi que l'implantation de nouveaux usages (AECOM, 2016). Compte tenu de la petite superficie qu'occupe le noyau urbain de Lac-Mégantic, l'emprise actuelle de la voie ferrée apparaît comme étant particulièrement disproportionnée, alors que 82 % des bâtiments du territoire sont situés à moins de 500 mètres de la voie. Pour plusieurs acteurs dont la mairesse, la portion nord du centre-ville ne pourra être pleinement redynamisé qu'à partir du moment où le train aura été délocalisé (Radio-Canada, 2023).

Adoptés entre 2013 et 2015 à la suite de consultations citoyennes, le Programme particulier d'urbanisme (PPU) ainsi que le Plan directeur de reconstruction de la municipalité de Lac-Mégantic prévoient déjà une requalification des terrains accaparés par la voie ferrée en

parcs et espace verts (AECOM, 2019). On peut s'attendre à ce qu'une telle bonification de l'offre récrétouristique soutienne la croissance du nombre de visiteurs enregistrée au cours des dernières années. Sur recommandation des citoyens, la ville s'est également engagée à privilégier des projets de densification de l'espace urbain axés sur le développement communautaire et l'écoresponsabilité. Cette stratégie de planification s'accorde avec le positionnement plus large de la municipalité et de la MRC autour des objectifs de développement durable et de transition énergétique précédemment étayés (Ville de Lac-Mégantic, 2024), et face auxquels le transport de matières dangereuses à très haut volume apparaît de plus en plus comme un corps étranger [IC.2].

Outre un réaménagement de l'espace urbain, la délocalisation de la voie ferrée aura également pour impact de réduire significativement le temps d'attente des véhicules routiers aux nombreux passages à niveau qui sillonnent la ville (AECOM, 2016). Les propriétaires de résidence située à moins de 100 m de la voie peuvent également s'attendre à une hausse de valeur foncière estimée à 5 %, en raison de la diminution des vibrations et des bruits associés au passage du train (AECOM, 2016). Ces deux effets ne sont pas négligeables compte tenu du caractère excentré des nouveaux pôles d'achalandage de la ville et de la valeur de revente statistiquement plus basse des maisons de Lac-Mégantic par rapport à d'autres villes comparables (voir section 2). Alors que la phase de relance s'achève, on peut par ailleurs s'attendre à ce que les investissements importants prévus pour le démantèlement et la relocalisation de la voie soutiennent le redémarrage d'un nouveau cycle d'affaires à Lac-Mégantic (contrats, emplois, etc.), à condition de veiller à ce qu'un tel chantier ne cannibalise pas la main-d'œuvre et les ressources affectées aux projets déjà en cours.

Pour l'ensemble de ces raisons, aucun impact économique négatif lié au démantèlement de la voie ferrée ne nous a été rapporté. Tout se passe comme si la voie ferrée avait déjà été symboliquement écartée du mode de développement économique préconisé pour l'avenir de Lac-Mégantic [IC-1]. Ainsi les désaccords et les dissensions qui ont été publiquement exprimées portent essentiellement sur le tracé retenu pour la voie de contournement, et non sur l'existence du projet lui-même. Le tracé de la future voie de contournement implique notamment l'expropriation, par le gouvernement fédéral, de 43 propriétaires incluant une dizaine de particuliers qui refusent toujours de céder leur terrain (Transport Canada, 2024). Plusieurs acteurs, dont l'Union des producteurs agricoles (UPA, 2023), ont également exprimé des inquiétudes quant aux perturbations possibles de la nappe phréatique, des sols cultivables et des superficies forestières productives, et au risque que ces perturbations représentent pour les différentes filières agro-industrielles de la région.

La Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ, 2020) a en revanche démontré que les impacts agricoles permanents liés au projet – et pour lesquels des indemnités ont été prévues – concernent essentiellement des terres de faible densité jugées peu productives. La Commission reconnaît cependant que la voie de contournement est susceptible d'enclaver certaines portions du territoire, en limitant leur potentiel d'exploitation agricole ou forestière. Au total, la perte de milieu humide est estimée à 66 ha,

la destruction de terres cultivées à 3 ha, et les terres agricoles appelées à être fractionnées à 2,9 ha. Dans le cas des superficies forestières, il est prévu que 69,4 ha soient déboisés, incluant 1,7 ha de plantations (AECOM, 2019).

3.3.2 Attentes et occasions de renforcement liées au projet

D'abord estimé à 130 M\$, puis réévalué, selon certaines sources à 950 M\$, le coût de la voie de contournement doit être assumé en totalité par les gouvernements fédéral (60 %) et provincial (40 %), en plus des frais liés au démantèlement de la voie existante (Nadeau, 2022). Compte tenu de cette contribution du Trésor public, la population méganticoise est en droit de s'attendre à ce que cette nouvelle infrastructure appelée à devenir la propriété exclusive du CPKC [IC.3] serve en contrepartie de levier pour le développement et l'occupation de leur territoire. En tenant compte des intérêts économiques du milieu et de la configuration du tissu industriel, une priorité devrait être accordée à l'amélioration et à la démocratisation du service local de transport ferroviaire qui semble en perte de vitesse. La région de Lac-Mégantic, dont le parc industriel figure parmi les rares au Québec à être directement raccordée à la voie ferrée [IC.2], pourrait profiter de la mise en valeur de cet actif présentement sous-utilisé pour décarboner son industrie manufacturière et attirer des entreprises cherchant des moyens de réduire leur empreinte écologique.

Si le camionnage demeure pour l'instant une option plus rentable sur les plus courtes distances, il demeure que l'internalisation progressive des coûts liés aux GES dans certains secteurs d'activité, et l'adhésion des fonds d'investissement aux critères de gouvernance ESG risque à moyen terme d'accroître l'attractivité du transport ferroviaire, comme c'est déjà le cas de plusieurs régions manufacturières du Québec, dont la Nouvelle-Beauce [IC.3]. Un service de transport davantage connecté aux usages des clients industriels locaux permettrait ainsi de repositionner le développement régional au cœur du modèle d'exploitation ferroviaire.

Le projet de voie de contournement offre également l'opportunité d'implanter de nouveaux usages logistiques, touristiques ou scientifiques pour Lac-Mégantic. Par exemple, avec la popularité mondiale du transport par conteneurs, la possibilité d'établir un petit terminal de conteneurs capable de désengorger les sites de transbordement qui se trouvent actuellement tous sur l'île de Montréal pourrait être envisagée. Le développement d'une telle infrastructure décuplerait par le fait même les utilisations possibles du chemin de fer en partance de Lac-Mégantic [IC.3]. De la même façon, l'intégration d'un service de transport de passagers pourrait permettre aux entreprises locales d'accéder à de plus grands bassins de main-d'œuvre spécialisée, tout en palliant l'absence de réseau de transport collectif interrégional reliant Lac-Mégantic aux grands centres (Montréal, Sherbrooke, etc.). Le développement de cette forme de mobilité serait également susceptible d'attirer une clientèle touristique, à l'image du Train de Charlevoix, tout en réduisant l'usage de la voiture, conformément aux objectifs environnementaux poursuivis par la municipalité. Compte tenu du petit nombre de chemins de fer construits au Québec au cours des dernières décennies,

le projet de voie de contournement représente également l'occasion d'acquérir un savoir-faire et une expertise locale, qui pourraient être intégrés au projet de carrefour d'innovation amorcé par la municipalité.

Ces occasions de renforcement de l'économie locale exigent en revanche une vision qui puisse s'appuyer sur une planification intégrée. En ce sens, il serait souhaitable de mettre davantage à contribution les organismes de concertation locaux, dont plusieurs se sont constitués à la suite de la tragédie ferroviaire de 2013, afin que ceux-ci soient intégrés à la gouvernance de la future voie de contournement. En plus d'avoir la possibilité d'infléchir les décisions d'affaires du CPKC, une telle mesure aurait pour effet de pallier le manque de clarté actuellement décrié quant aux partages des compétences et des responsabilités en lien avec la mise en œuvre du projet (BAPE, 2019).

3.3.3 Freins et blocages anticipés

En revanche, la position d'oligopole qu'occupe le CPKC et la dynamique continentale qui façonne sa stratégie d'affaires représentent des freins à l'exploitation de ce potentiel de développement économique régional. Compte tenu de la nécessité pour l'entreprise d'amortir ses investissements en capital fixe réalisés pour le rachat du tronçon de CMQR, il y a tout lieu de croire que le tonnage des wagons expédiés vers l'est du Canada et le nord-est des États-Unis augmentera significativement au cours des prochaines années suivant un principe d'économie d'échelle (*scale and scope*). Plus de 205 M\$ ont d'ailleurs été investis au cours des dernières années pour accroître les capacités de chargement du port de St-John, afin que celui-ci puisse accueillir des navires plus imposants (Boissard, 2021). Ce bassin d'infrastructures continuera donc, selon toute vraisemblance, de commander des volumes élevés de marchandises et de pétrole, dont le transport enrichit principalement les localités ferroviaires situées aux extrémités de la voie où se déroulent les activités de stockage, de raffinage ou de transbordement. En étant à la fois maître d'œuvre et principal bénéficiaire du projet, le CPKC aura toute la marge de manœuvre nécessaire pour élargir ses marges de profits et accroître sa valeur actionnariale en utilisant la nouvelle voie uniquement pour accroître la vitesse et le volume de chargement des trains (Campbell, 2021).

Dans ce système économique, la dynamique régionale occupe une place marginale, voire conflictuelle, comme en témoigne l'échec des efforts successifs de relance du Orford Express dans la région de Lac-Mégantic. Ce projet de train de passagers à vocation touristique s'était vu refuser une première fois le passage sur tronçon Sherbrooke-Mégantic par l'entreprise MMA (Croteau, 2013), et tente actuellement de parvenir à une entente avec le CPKC dont il demeure à la merci (Jacques, 2024). Il est donc permis de croire que tant et aussi longtemps que le CPKC exercera le plein contrôle sur la gestion de la voie ferrée, l'expédition de cargaisons sur les trajets principaux conserva une priorité absolue. L'entreprise demeurera également libre d'accepter ou de refuser des usages de la voie ferrée à des fins concurrentes, tout comme de renégocier à son avantage les conditions et la

disponibilité du service sur les parcours secondaires comme celui qui dessert le parc industriel de Lac-Mégantic [IC.3]. Le fait que le siège social du CPKC soit basé à Calgary (plutôt qu'à Montréal comme dans le cas du CN) représente également un frein aux développements d'initiatives et de partenariats économiques à caractère local impliquant des dessertes plus courtes et moins payantes pour l'entreprise [IC.3].

Pour toutes ces raisons, les autorités gouvernementales auraient avantage à investir dans des infrastructures ferroviaires d'utilités publiques et de collaborer avec de plus petits acteurs du transport comme cela se fait déjà dans d'autres régions (Chemin de fer Sartigan, Chemin de fer de la Gaspésie, etc.) (Gouvernement du Québec, 2024) afin de doter les localités ferroviaires comme Lac-Mégantic d'un véritable levier de développement économique régional [IC.3].

3.3.4 Conclusion

La présente analyse débouche sur des constats similaires à ceux que propose le rapport du BAPE de 1991, présentés dans la revue de littérature exposée dans la première section. L'expression de « corps étranger » utilisée dans le rapport du BAPE pour qualifier la relation entre l'infrastructure ferroviaire et la communauté semble appropriée pour parler de la situation de la voie ferrée dans la région de Lac-Mégantic. Rappelons que, selon ce rapport analysant le déplacement d'un tronçon de voie ferroviaire à Boucherville et à Varennes, les bénéfices économiques relatifs à la relocalisation de la voie ferrée étaient jugés marginaux pour ces communautés. Cela semble être aussi le cas pour Lac-Mégantic, où cette infrastructure de transport ne constitue pas un actif économique central au déploiement de la structure et de la dynamique industrielle de la région. L'intégration du chemin de fer dans les circuits économiques continentaux fait en sorte que la région de Lac-Mégantic est en quelque sorte le territoire de support de cette infrastructure qui la traverse. Si quelques entreprises locales utilisent le chemin de fer, et en dépit des intentions affichées par des acteurs du milieu d'insérer cette infrastructure dans le tissu économique régional, la logique à l'œuvre dépasse largement ce cadre. Cela est vécu encore plus clairement dans les communautés environnantes à dominante agricole, puisque le chemin de fer contribue à segmenter encore davantage le territoire agricole, sans proposer aucune contrepartie.

Ainsi, l'analyse des faits économiques associés au projet de voie de contournement de la région de Lac-Mégantic suggère qu'une réflexion approfondie en termes de politiques publiques est nécessaire. La catastrophe de Lac-Mégantic a révélé l'existence d'une impuissance relative des communautés locales à faire valoir leurs intérêts socioéconomiques dans les orientations, les règles d'usage et les choix de développement réalisés autour de la voie ferrée qui traverse leur territoire. Cette impuissance nécessite d'être discutée et éventuellement renversée à travers des politiques publiques susceptibles d'insérer cette infrastructure ferroviaire dans l'économie régionale et interrégionale, et ce, afin qu'elle serve l'intérêt général.

Bibliographie générale

AECOM (2016). Étude de faisabilité Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic. Phase 1A – Étude d'opportunité 1 A.7 Synthèse – Étude d'opportunité. https://www.ville.lac-megantic.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/1A.7-VFC-Etude-Opportunit%C3%A9-Synth%C3%A8se_20160504.pdf.

AECOM (2019). Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de la Ville de Lac-Mégantic Étude d'impact sur l'environnement déposée à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Dossier MDDELCC 3211-08-013 Résumé Phase 1B – Étude avant-projet préliminaire (APP). <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-21.pdf>.

AFFAIRES MÉGANTIC (2014). Les principaux employeurs de la MRC du Granit – Top 20 (tableau). <https://affairesmegantic.com/publications/statistiques/principaux-employeurs/>.

AFFAIRES MÉGANTIC (s.d.). Secteurs d'excellence.
<https://affairesmegantic.com/secteurs-d-excellence/>.

AGENCE QMI (2013). Le projet de loi 57 fait peur aux résidents de Fatima. Journal de Montréal, 19 septembre 2013. <https://www.journaldemontreal.com/2013/09/19/le-projet-de-loi-57-fait-peur-aux-residents-de-fatima>.

ANDRÉ, F. (1996). Les effets des autoroutes sur la localisation des activités commerciales : analyse du pouvoir attractif des échangeurs. (Mémoire de maîtrise inédit, Université de Montréal).

ARSENAULT, J. (2023). Propulser l'intelligence artificielle en usine. La Presse, 17 juillet 2023. <https://www.lapresse.ca/affaires/entreprises/2023-07-17/extend-ai/propulser-l-intelligence-artificielle-en-usine.php>.

BANQUE MONDIALE (2004). Understanding the economic and financial impacts of natural disasters. <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/c351d1b6-30bb-5def-b2a5-50157fe93829>.

BAUM-SNOW, N. (2007). Did Highways Cause Suburbanization ? Quarterly Journal of Economics, 122(2): 775-805.

BERGERON, M. (2014). Lac-Mégantic : le moteur d'une région. La Presse, 6 juillet 2014. <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/quebec/201407/04/01-4781203-lac-megantic-le-moteur-d'une-region.php>.

BOISARD, J.-M. (2021). Le retour du Canadien Pacifique sur la côte atlantique. Canadian Rail, 602 (mai/juin), p. 137-157.
https://exporail.org/canrail/canadian_rail_1990_plus/canadian-rail-602-2021.pdf.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (1991). Rapport d'enquête et d'audience publique déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes.
<https://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape040.pdf>.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (2019). Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic. Rapport d'enquête et d'audience publique no. 349. <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl?id=00000113997>.

CAMPBELL, B. (2021). Catastrophe de Lac-Mégantic : huit ans plus tard, la justice se fait toujours attendre. Institut de recherche et d'informations socioéconomiques.
<https://iris-recherche.qc.ca/blogue/etat-finances-publiques-et-secteur-public/catastrophe-de-lac-megantic-huit-ans-plus-tard-la-justice-se-fait-toujours-attendre/>

CHANDRA, A. et THOMSON, E. (2000). Does Public Infrastructure Affect Economic Activity? Evidence from the Rural Interstate Highway System. *Regional Science and Economics*, 30, 457-490.

COLLARD, C. (2021). Bestar-Bush injecte 6,5 M\$ pour soutenir sa croissance. L'Écho de Frontenac, 4 mai 2021. <https://echodefrontenac.com/2021-05-04/bestar-bush-injecte-65-m-pour-soutenir-sa-croissance-7195>.

COLUMBIA WORLD PROJECTS (2023). Rebuilding Beirut: A Roadmap for an Equitable Post-disaster Response. New York: Columbia University.
<https://worldprojects.columbia.edu/news-media/rebuilding-beirut-roadmap-equitable-post-disaster-response>.

COMITÉ DE DÉVELOPPEMENT LOCAL DE FRONTENAC (2016). Plan de développement 2016-2019. <https://municipalitefrontenac.qc.ca/wp-content/uploads/2017/04/Plan-de-d%C3%A9veloppement-2016-2019.pdf>.

COMMISSION DE LA PROTECTION DES TERRES AGRICOLES DU QUÉBEC (2020). Décision. Dossiers 423174 – 423 175 – 423 176. <https://t.soquij.ca/Ej4w5>.

CROTEAU, M. (2013). L'Orford Express paralysé par MMA. La Presse, 8 oct. 2013.
<https://www.lapresse.ca/actualites/dossiers/tragedie-a-lac-megantic/201310/08/01-4697887-lorford-express-paralyse-par-mma.php>

DÉCARIE, J.-P. (2021). L'inventivité au service du sirop d'érable. La Presse, 17 août 2021.
<https://www.lapresse.ca/affaires/chroniques/2021-08-17/quebec-agricole-inc/l-inventivite-au-service-du-sirop-d-erable.php>.

DÉCARIE, J.-P. (2022). Quand le capital migre du village à la ville. La Presse, 22 janvier 2022. <https://www.lapresse.ca/affaires/chroniques/2022-01-22/quand-le-capital-migre-du-village-a-la-ville.php>.

DEMERS-RENAUD, M. (2019). Prolongement autoroutier et route touristique : enjeux relatifs au prolongement de l'autoroute 20 sur la Route des Navigateurs dans le Bas-Saint-Laurent. Mémoire de maîtrise, Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal. <https://hdl.handle.net/1866/21886>.

DESJARDINS (2023). Études régionales – Région administrative de l'Estrie Survol et prévisions économiques.
<https://www.desjardins.com/content/dam/pdf/fr/particuliers/epargne-placements/etudes-economiques/region-administrative-estrie-2023.pdf>.

DESJARDINS, F. (2019). Perfection Inc. passe aux mains de Logistik Unicorp. L'Éclaireur Progrès, 20 mars 2019. <https://www.leclaireurprogres.ca/actualites/perfection-inc-passe-aux-mains-de-logistik-unicorp/>.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA POUR LES RÉGIONS DU QUÉBEC (2022). Sommaire de l'évaluation de l'Initiative de relance économique de Lac-Mégantic.
<https://dec.canada.ca/fr/publications-ministerielles/sommaire-de-l-evaluation-de-l-initiative-de-relance-economique-de-lac-megantic/>

DOMON, G. et PAQUETTE, S. (2013). Analyse des enjeux des paysages de la zone d'étude du projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Trois-Pistoles et Rimouski (Secteur du Bic). Document inédit.

DUBUC, A. (2020). Polycor : vivement le retour à l'âge de pierre. La Presse, 13 janvier 2020.
<https://www.lapresse.ca/affaires/entreprises/2020-01-13/polycor-vivement-le-retour-a-l-age-de-pierre>.

DUFOUR, L.-M. (2021). Microtel Lac-Mégantic : Rallumer les étoiles du centre-ville. HRImag, 15 avril 2021. <https://www.hrimag.com/Microtel-Lac-Megantic-Rallumer-les-etoiles-du-centre-ville>.

DUPONT, D. (2018). L'approche par filières régionales en foresterie et en agroalimentaire : un levier pour le développement territorial. IREC, Note d'intervention no 66, octobre 2018. <https://irec.quebec/ressources/publications>Note-66-Filieres.pdf>.

FAUTEUX M. ET PROULX, G. (2019). Tafisa peine à respecter les normes sur les émissions d'arsenic à Lac-Mégantic. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1202652/tafisa-arsenic-lac-megantic-normes-avis-non-conformite>.

FEDERAL RESERVE BANK OF SAN FRANCISCO (2020). Longer-Run Economic Consequences of Pandemics. <https://www.frbsf.org/wp-content/uploads/wp2020-09.pdf>.

FEDERAL RESERVE BANK OF ST. LOUIS (1994). The Economics of Natural Disasters. <https://www.stlouisfed.org/publications/regional-economist/april-1994/the-economics-of-natural-disasters>.

FERRON, C. (2024a). La destruction des milieux humides pour la voie de contournement pourrait coûter cher à Frontenac. La Tribune, 12 septembre 2024.
<https://www.latribune.ca/actualites/actualites-locales/estrie-et-regions/2024/09/12/la-destruction-des-milieux-humides-pour-la-voie-de-contournement-pourrait-couter-cher-a-frontenac-MHUS6UNRLJHGPEAS4CLGSCT26E/>.

FERRON, C. (2024 b). Voie de contournement : Nantes réclame des compensations pour les municipalités. La Tribune, 10 octobre 2024.
<https://www.latribune.ca/actualites/actualites-locales/estrie-et-regions/2024/10/10/voie-de-contournement-nantes-reclame-des-compensations-pour-les-municipalites-HA2SHVMZ5NE23MJNFLJR2VKXOU/>.

GARCIA-LOPEZ, M.A., PASIDIS, I. et VILLADECANS-MARSAL, E. (2016). Express delivery to the suburbs? Transportation effects in heterogeneous European cities. CESIFO WP5699-2016.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2022). Fonds d'aide à l'économie de Lac-Mégantic (FAELM) 2022 – Évaluation.
<https://www.quebec.ca/gouvernement/ministere/economie/publications/evaluations-interventions-normees/fonds-d'aide-a-leconomie-de-lac-megantic-faelm-2022-evaluation>.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2024). Infrastructures ferroviaires.
<https://www.quebec.ca/transport/infrastructures-projets/infrastructures/ferroviaires>.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2023a). Classements des localités selon l'indice de vitalité économique, Québec, 2006-2014, 2016, 2018 et 2020 (tableau).
https://statistique.quebec.ca/fr/document/indice-de-vitalite-economique-des-territoires/tableau/classements-localites-indice-vitalite-economique-quebec-2006-2014-2016-2018-2020#pivot_1=2020%E1%B5%96.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2023 b). MRC Le Granit. Fiches par MRC et par localités – Indice de vitalité économique des territoires.
<https://statistique.quebec.ca/docs-ken/fiches/30.pdf>.

INVESTISSEMENT QUÉBEC (2022). Investissement dans nos sièges sociaux : près de 100 M\$ pour appuyer la croissance de Polycor.
<https://www.investquebec.com/quebec/fr/salle-de-presse/communiques/Investissement-dans-nos-sieges-sociaux-pres-de-100-Millions-de-dollars-pour-appuyer-la-croissance-de-Polycor.html>.

JACQUES, D. (2024) Relance du train Orford Express. Le Reflet du Lac, 28 mars 2024
<https://www.lerefletdulac.com/infolettre/relance-du-train-orford-express/>.

JOLICOEUR, M. (2021). Royer : des valeurs qui la guident encore 90 ans plus tard. Journal de Montréal, 20 novembre 2021.
<https://www.journaldemontreal.com/2021/11/20/royer-des-valeurs-qui-la-guident-encore-90-ans-plus-tard>.

LA TERRE DE CHEZ NOUS (2021). Équipements Lapierre, gage de performance et d'innovation. La Terre de chez nous, 9 novembre 2021.
<https://www.laterre.ca/portraits/nosentreprisesnotrefierte/equipements-lapierre-gage-de-performance-et-dinnovation/>.

LA TRIBUNE (2022). A. Lacroix Granit, chef de file dans son domaine. La Tribune, 8 juin 2022. <https://www.latribune.ca/2022/06/09/a-lacroix-granit-chef-de-file-dans-son-domaine-0fa63483573d11a19078fcc08cecfe74>.

LEDUC, G. (2012). Polycor, un employeur bien différent. Le Soleil, 21 novembre 2012.
<https://www.lesoleil.com/2012/11/21/polycor-un-employeur-bien-different-58d06fb5867099ec7b7858fcd48a2068>.

LETARTE, M. (2021). Les robots à la rescoussse : une productivité multipliée par cinq. La Presse, 13 octobre 2021. <https://www.lapresse.ca/affaires/portfolio/2021-10-13/pme-innovation/les-robots-a-la-rescousse-une-productivite-multipliee-par-cinq.php>.

LÉVEILLÉ, J.-T. (2021). Hydro-Québec teste l'avenir à Lac-Mégantic. La Presse, 6 juillet 2021. <https://www.lapresse.ca/actualites/2021-07-06/microreseau-electrique/hydro-quebec-teste-l-avenir-a-lac-megantic.php>.

MARET, I. et CADOUL, T. (2008). Résilience et reconstruction durable : que nous apprend La Nouvelle-Orléans ? Annales de géographie, n° 663 (5), 104-124.

MARTEL, R. (2017). Attraction vendue à la relève familiale. La Tribune, 26 janvier 2017.

<https://www.latribune.ca/2017/01/26/attractionvendue-a-la-releve-familiale-49aa06e173f5693cf382281a356c674/>.

MAYNERIS, F. (2019). Les effets des infrastructures de transport sur la localisation et le niveau de l'activité économique : Que dit la littérature ? Dans Prager (dir.), Le Grand Paris Express. Les enjeux économiques et urbains. Paris : Economica, pp. 55-80.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2001). Étude d'impact sur l'environnement : Prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles. Rapport principal.

MRC DU GRANIT (2024). Guide d'accueil – Nouveaux résidents.

<https://www.mrcgranit.qc.ca/fichiersUpload/fichiers/20240322142705-guide-accueil.pdf>.

MUNICIPALITÉ DE NANTES (2012). Plan d'urbanisme préliminaire. Règlement N ° 398-12.

<https://municipalites-du-quebec.com/nantes/docs/reglements/2/398-12%20-%20R%C3%A8glement%20Plan%20d'urbanisme.pdf>.

NADEAU, J. (2020). L'usine IMM ferme ses portes à Lac-Mégantic : 117 employés touché.

<https://www.lavoixdelest.ca/2020/11/17/lusine-imm-ferme-ses-portes-a-lac-megantic--117-employes-touches-bcae41f2533bdc81b05958014662a75b/>.

NADEAU, J. (2021 b). Tout un quartier d'artisans en voie de naître à Lac-Mégantic. La Tribune, 24 septembre 2021. <https://www.latribune.ca/2021/09/25/tout-un-quartier-dartisans-en-voie-de-naitre-a-lac-megantic-d4a1e308e61969248ec390dba63e5be4/>.

NADEAU, J. (2022). Une voie de contournement d'un milliard ? La Tribune, 31 octobre 2022. <https://www.latribune.ca/2022/11/01/une-voie-de-contournement-dun-milliard-7fd17997c5e89b7161726429bf3d514e/>.

NADEAU, J.-B. (2021a). Le pouvoir d'attraction de Farnham. L'Actualité, 2 juin 2021.

<https://lactualite.com/lactualite-affaires/le-pouvoir-dattraction-de-farnham/>

ORGANISATION DES NATIONS UNIES (2016). Le relèvement économique suite aux catastrophes naturelles. Chronique ONU, Volume 53, Issue 1, juin 2016, p. 31-34.

OUELLET, A. (2023). C'est parti pour le chantier de la maison des aînés de Lac-Mégantic. La Tribune, 13 mai 2023. <https://www.latribune.ca/actualites/sante/2023/05/13/cest-parti-pour-le-chantier-de-la-maison-des-aines-de-lac-megantic-NZF7BHA3DFHA3CFDX2ISGLYLGU/>.

PRATKA, R. I. (2021). Lac-Mégantic, la capitale québécoise du fait main ? Les Affaires, 13 novembre 2021. www.lesaffaires.com/secteurs/general/lac-megantic-la-capitale-

[quebecoise-du-fait-main-
2/#:~:text=ÉCONOMIE%20LOCALE,ville%20de%20la%20catastrophe%20ferroviaire.](#)

RADIO-CANADA (2014). Lac-Mégantic : des résidents disent faire les frais de la reconstruction. Radio-Canada, 11 juin 2014. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/670574/lac-megantic-expropriation>.

RADIO-CANADA (2018). Cinq ans après la tragédie, le centre-ville de Lac-Mégantic reste encore à développer. Radio-Canada, 3 juillet 2018. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1109778/lac-megantic-tragedie-travaux-explosion-juillet-construction>.

RADIO-CANADA (2022). 60 M\$ d'investissements chez Tafisa de Lac-Mégantic. Radio-Canada, 5 juillet, 2022. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1895845/investissement-developpement-lac-megantic-usine-louis-brassard>.

RADIO-CANADA (2023). Choc à Lac-Mégantic : l'entreprise Masonite ferme ses portes. Radio-Canada, 27 juin 2023. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1991670/usine-conflit-travail-fermeture-csd>.

RADIO-CANADA (2023). Le dossier de la voie de contournement demeure épique à Lac-Mégantic. Radio-Canada, 5 juillet 2023. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1988381/lac-megantic-voie-contournement-trains>.

RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON (2014). Analyse des impacts économiques à la suite des événements du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic. https://www.ville.lac-megantic.qc.ca/wp-content/uploads/fileadmin/Documents/ville-lac-megantic/Ville_de_Lac-Megantic/Actualites/Analyse_impacts_economiques_Vfinale_SPD_Lac-Megantic.pdf.

SAVARD, J.-H. (2024). Près de 5,5 millions \$ en redevances pour les municipalités. Courrier Frontenac, 17 juillet 2024. <https://www.courrierfrontenac.qc.ca/infolettre/pres-de-55-millions-en-redevances-pour-les-municipalites/>.

SDE GRANIT (2019). Projet de relocalisation des cours de triage des municipalités de Lac-Mégantic, Nantes et Frontenac. <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-26.pdf>

STANBEC (2017). Étude de faisabilité Réalisation d'une voie ferrée contournant le centre-ville de Lac-Mégantic Phase 1B – Étude d'opportunité 1 B.9 Scénario du statu quo amélioré – Analyse de faisabilité préliminaire. <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-8.pdf>.

STATISTIQUE CANADA (2007). Profil du recensement, Recensement de la population de 2006 (tableau). <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/index.cfm?Lang=F>

STATISTIQUE CANADA (2012). Profil du recensement, Recensement de la population de 2011 (tableau). <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>

STATISTIQUE CANADA (2017). Profil du recensement, Recensement de la population de 2016 (tableau). <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>

STATISTIQUE CANADA (2023). Profil du recensement, Recensement de la population de 2021 (tableau). <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>

TRANSPORT CANADA (2024). Voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic. <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/voie-contournement-ferroviaire-lac-megantic>.

TREMBLAY, R. (2014). Metro Plus ouvre la voie du nouveau quartier! L'Écho de Frontenac, 16 octobre 2014. <https://echodefrontenac.com/2014-10-16/3193-metro-plus-ouvre-la-voie-du-nouveau-quartier>.

TREMBLAY, R. (2023). Masonite met la clé dans la porte! L'Écho de Frontenac. L'Écho de Frontenac, 29 juin 2023. <https://echodefrontenac.com/2023-06-29/masonite-met-la-cle-dans-la-porte-8259>.

TREMBLAY, R. (2024). Fromagerie La Chaudière : achat de 10,5 M\$ d'équipements pour améliorer le rendement. L'Écho de Frontenac, 29 février 2024. <https://echodefrontenac.com/2024-02-29/fromagerie-la-chaudiere-achat-de-105-m-dequipements-pour-ameliorer-le-rendement-8508>.

U.S. BUREAU OF LABOR STATISTICS (2017). The effect of natural disasters on local economies. <https://www.bls.gov/opub/mlr/2017/beyond-bls/the-effect-of-natural-disasters-on-local-economies.htm#:~:text=In%20conclusion%2C%20the%20authors%20found,attracts%20those%20with%20lower%20incomes>.

UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES (2023). Le SPFSQ et l'UPA-Estrie considèrent odieuse la décision d'exproprier pour une voie de contournement de Lac-Mégantic (Communiqué). <https://www.upa.qc.ca/citoyen/centre-des-communications/nouvelles/toutes-les-nouvelles/le-spfsq-et-lupa-estrie-considerent-odieuse-la-decision-dexproprier>.

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL (s.d.). Réaliser un examen de la portée (scoping review).
<https://bib.umontreal.ca/evaluer-analyser-rediger/syntheses-connaissances/examen-portee>

UNIVERSITÉ LAVAL (2023). Le Consortium de recherche sur les panneaux composites à base de bois est lancé. <https://nouvelles.ulaval.ca/2023/04/26/le-consortium-de-recherche-sur-les-panneaux-composites-a-base-de-bois-est-lance-a:f109c2f9-c530-42c6-9d95-49d5e27f3412>.

VALLIÈRE, M. (2021). La pandémie, étonnante alliée de Bestar Bush. La Presse, 28 avril 2021. <https://www.lapresse.ca/affaires/pme/2021-04-28/meubles/la-pandemie-etonnante-alliee-de-bestar-bush.php>.

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2013). Programme particulier d'urbanisme du centre-ville de Lac-Mégantic. <http://fr.scribd.com/doc/228480758/PPU-Lac-Megantic>.

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2014). Réinventer la ville. Plan directeur de reconstruction du centre-ville de Lac-Mégantic. Rapport d'étape, octobre 2014.
https://affairesmegantic.com/wp-content/uploads/2014/12/GTR_13305_rapportcameo-final_2014-10-28_LR.pdf.

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2024). Plan de transition énergétique. Horizon 2024-2030.
<https://www.ville.lac-megantic.qc.ca/services-aux-citoyens/environnement/mission-megawatt/>.

Annexe A – Survol de l'aire d'influence de Lac-Mégantic (Frontenac et Nantes)

Situées respectivement à 5 et 13 km de distance, les municipalités de Frontenac et de Nantes font partie de l'aire d'influence de Lac-Mégantic, où une majorité de résidents travaillent et consomment. Des ententes de services avec la ville-centre assurent également l'intégration territoriale de ces localités rurales (Municipalité de Nantes, 2012 ; Comité de développement local de Frontenac, 2016). Suivant une dynamique de polarisation de l'espace, la concentration à Lac-Mégantic des industries, des emplois et des services conforte en retour les municipalités avoisinantes dans leurs vocations résidentielles et agricoles. Dans les cas de Frontenac et de Nantes toutefois, cette spécialisation ne semble pas perçue négativement. Cette dernière « y voit plutôt un avantage vu la réduction des sources de conflits potentiels entre les différentes activités de son territoire et le maintien de sa vocation résidentielle » (Municipalité de Nantes, 2012, p. 12).

Au cours des dix dernières années, les deux municipalités ont connu une accentuation des opérations ferroviaires sur leur territoire. Avec la destruction, en 2013, des installations de triage et de stockage au centre-ville de Lac-Mégantic, une partie du trafic ferroviaire a dû être redirigée vers les gares de triage de ces localités dont les voies d'évitement ont des superficies respectives de 8 000 (Nantes) et 9 000 (Frontenac) pieds linéaires (SDE Granit, 2019). Pour des raisons de sécurité, les gouvernements fédéral et provincial ont toutefois décrété en 2019 que ces infrastructures permettant d'effectuer des manœuvres sur des wagons sans entraver la voie principale seraient relocalisées dans le parc industriel de Lac-Mégantic, où le terrain est moins escarpé.

Cette réorganisation appelée à s'intégrer au projet de voie de contournement (SDE Granit, 2019) ne signifie toutefois pas l'arrêt complet des opérations ferroviaires dans l'ère d'influence de Lac-Mégantic. Le trajet retenu pour la nouvelle voie empiète effectivement sur les territoires de Nantes et de Frontenac, d'où les préoccupations récemment exprimées par les citoyens et les maires de ces localités relativement à la contamination de l'eau potable, à la destruction de milieux humides, à la gestion des déchets, à l'enclavement de

certains terrains agricoles et forestiers, de même que la perte de services écosystémiques. Des compensations financières de Transports Canada pour ces perturbations sont pour cette raison demandées par les deux municipalités concernées (Ferron 2024a, 2024b). À titre comparatif, des ententes ratifiées en 2024 avec Hydro-Québec par Frontenac et Nantes prévoient des redevances respectives 824 258 \$ et 819 202 \$. Combinées aux indemnités financières hypothétiques prévues pour la voie de contournement, ces sommes accordées par la société d'État pour la construction de lignes de transport d'énergie reliant St-Adrien d'Irlande à l'État du Maine pourraient permettre l'ajout et l'entretien d'infrastructures communautaires (Savard, 2024).

A.1 Frontenac

Située non loin du parc industriel de Lac-Mégantic, Frontenac est une municipalité rurale de 1780 habitants dispersés sur 225 km² de territoire. Depuis une vingtaine d'années, la ville connaît une légère augmentation de sa population et de sa richesse foncière. Dans ces conditions, la réduction du nombre de terrains constructibles pose un défi de densification du développement résidentiel et de bonification de l'offre de services à l'intention notamment des jeunes familles. Les principales sources d'activités économiques répertoriées dans la municipalité sont agricoles, forestières, industrielles et récrétouristiques. En plus d'une trentaine de petites entreprises et d'artisans établis sur son territoire, la municipalité, qui est avantageée par sa géographie (lacs, rivières) pour la pratique du plein air, compte un terrain de golf, un cinéma, un camping ainsi qu'une ZEC. En 2008, 76 exploitations agricoles étaient situées à Frontenac, dont 22 de type acéricole. La croissance enregistrée par cette dernière filière au fil des ans a permis de pallier l'abandon progressif des fermes laitières, dont le déclin constaté pourrait éventuellement ouvrir la porte à de nouvelles cultures émergentes. En 2016, on dénombrait également sur le territoire une soixantaine d'exploitations forestières.

En dehors de ces vocations économiques traditionnelles, il semble que l'accès déficient aux infrastructures de télécommunications, l'accaparement des terres, et le pouvoir d'attraction de Lac-Mégantic freinent le démarrage de nouveaux secteurs d'activités (Comité de développement local de Frontenac, 2016).

A.2 Nantes

D'une superficie de 120 km², Nantes est une municipalité plus faiblement diversifiée, mais dont la vocation résidentielle bénéficie d'un niveau de taxation inférieur à celui de Lac-Mégantic. Outre ses commerces de proximité (garages, dépanneur, coiffures, etc.), la localité de 1400 habitants compte une cinquantaine d'exploitations agricoles et agroforestières, dont une vingtaine d'érablières ainsi qu'une importante plantation de sapins de Noël (Municipalité de Nantes, 2012 ; MRC du Granit, 2024).

Doté de peu d'éléments touristiques, Nantes hérite d'un territoire morcelé par des voies ferrées et des lignes à haute tension en cours d'installation. Au fil du temps, le tissu urbain de la municipalité s'est également dispersé autour de deux pôles, dont l'un (Laval-Nord), situé à la lisière de l'agglomération de Lac-Mégantic, connaît une croissance démographique plus soutenue que sa contrepartie villageoise. Cette configuration, attribuable à un contrôle déficient de l'ensemble résidentiel au cours des années antérieures, pose un défi à la cohésion sociale et occasionne certains dédoublements administratifs, en plus de poser « des problèmes d'incompatibilité d'usages et d'esthétiques » (Municipalité de Nantes, 2012, p. 12). Les efforts de développement économique de Nantes sont pour cette raison principalement concentrée autour de l'aménagement du territoire et de l'harmonisation des ressources et services offerts à la population (MRC du Granit, 2024). La mise en valeur du milieu naturel et de la matière ligneuse de même que la villégiature sont également des secteurs privilégiés d'intervention (Municipalité de Nantes, 2012).