



Photo : Brice Bourgoin

MÉMOIRE

présenté au ministère des Transports du Québec dans le cadre des consultations
menées en préparation du Sommet sur le transport ferroviaire

par

Yves Lessard, maire de Saint-Basile-le-Grand

Août 2019

MISE EN CONTEXTE

Le ministère des Transports a entrepris récemment des consultations préalables à la tenue du Sommet sur le transport ferroviaire prévue dans les prochains mois. Par cette démarche, il entend consulter les différentes parties prenantes pour mieux cerner les enjeux, les défis et les opportunités du transport ferroviaire.

L'Union des municipalités du Québec (UMQ) a été invitée à participer à ces consultations et à déposer un mémoire au ministère avec ses recommandations en la matière.

Dans son mémoire, l'UMQ propose notamment que le gouvernement du Québec entreprenne un portrait précis de l'état du réseau ferroviaire du Québec pour les équipements nécessaires à l'exploitation ainsi que les besoins d'investissements pour les cinq prochaines années, afin d'opérer d'une façon sécuritaire et optimale les activités ferroviaires.

L'UMQ propose également de remettre en place, et d'une façon permanente, le programme d'aide aux infrastructures de transport ferroviaire.

Sont également parmi les recommandations : la mise en place d'embranchements ferroviaires, communément appelés *siding*, dans les parcs industriels; la réalisation d'une étude exhaustive de la flotte de wagons qui circulent sur le réseau; la création d'un crédit d'impôt pour inciter les citoyens et les entreprises à utiliser le transport ferroviaire comme moyen de transport; et finalement, la priorisation du transport des personnes, lorsque possible, en mettant en place des voies dédiées pour le transport des personnes.

Nous sommes évidemment en accord avec l'ensemble de ces propositions formulées par l'Union des municipalités du Québec.



Photo : Brice Bourgoïn

CONSTATS

Par ailleurs, à la lecture des recommandations formulées par l'UMQ, il semble que certains aspects soient peu considérés, voire ignorés, dans l'exercice de réflexion : les nuisances causées aux collectivités traversées par le réseau ferroviaire et la sécurité des individus.

Au cours des dernières années, il se dégage que tant l'Union des municipalités du Québec que la Fédération des municipalités du Québec et le Gouvernement du Québec ont exprimé concrètement leur volonté d'améliorer l'efficacité du transport des marchandises comme celui des individus, et ce, dans une perspective de protection environnementale.

Cette considération, nous en convenons, ne peut être accueillie que favorablement. Cependant, dans la foulée de cette corvée de réflexion, n'y aurait-il pas lieu de saisir également l'opportunité d'actualiser la perspective globale, la vision d'ensemble du transport ferroviaire afin de prendre en considération le mieux-être collectif?

Il est estimé à près de 500 le nombre de Municipalités québécoises traversées par des convois du CN ou de Via Rail.

Les impacts non seulement environnementaux, mais également sociaux sur le bien-être des individus ne peuvent être ignorés dans la démarche de réflexion initiée par le ministère des Transports et sollicitant la participation des municipalités.

En ce sens, une des questions fondamentales demeure : comment le Gouvernement entend-il réagir pour amener le transport ferroviaire à être plus proactif en termes d'atténuation des dangers et des nuisances?

Alors que plusieurs instances, organisations et institutions gouvernementales entreprennent des restructurations complètes et reconsidèrent leurs façons de faire afin de s'arrimer aux nouvelles réalités et besoins de leur clientèle, peut-on envisager l'avenir du transport ferroviaire autrement que tel qu'il se présente actuellement?



Photo : Brice Bourgoïn

PRÉOCCUPATIONS

La présence de la voie ferrée en plein cœur d'une ville comme Saint-Basile-le-Grand implique des enjeux considérables tant au niveau de la sécurité et du bien-être des citoyens qu'au niveau de la fluidité des déplacements automobiles et piétonniers. Peu importe que leur résidence soit à proximité ou non de la voie ferrée, tous les résidents de la Ville de Saint-Basile-le-Grand sont susceptibles d'être affectés ou concernés par les nuisances liées à la circulation ferroviaire. Paradoxalement, tous les citoyens peuvent également bénéficier de la proximité de la gare et de la possibilité de se rendre en train au centre-ville de Montréal. Ainsi, la circulation ferroviaire est une réalité avec laquelle la Ville doit nécessairement faire face, en maximisant ses avantages et en tentant de minimiser ses inconvénients.

À l'époque où le soussigné siégeait à la Chambre des communes comme député fédéral, il avait pu défendre positivement les intérêts de Saint-Basile-le-Grand auprès du CN en coparrainant un projet de loi sur la sécurité ferroviaire. Cette initiative avait mené à la réduction à 100 le nombre maximal de wagons de chacun des convois traversant la ville.

Cette mesure avait à l'époque contribué à faire diminuer non seulement la durée du bruit provoqué par le passage du train, mais également les vibrations engendrées par l'effet de traction. Cette restriction du nombre de wagons a été globalement respectée de 2009 à 2011.

Aujourd'hui, il arrive fréquemment que l'on puisse compter jusqu'à plus de 200 wagons par convoi. Lorsque la charge est si lourde, nous observons l'ajout de 2 engins supplémentaires, pour un total de 4 engins, ce qui accroît considérablement l'effet de la traction sur le sol. Compte tenu du sol argileux sur lequel repose la ville, les vibrations ressenties par le passage des trains sont plus importantes qu'elles ne peuvent l'être dans d'autres municipalités.

Outre les dommages possibles à long terme causés au solage et aux structures de bâtiments des maisons et des édifices publics, le territoire de Saint-Basile-le-Grand est littéralement scindé en deux par la voie ferrée. Le passage d'un long train peut rapidement créer un effet de cloisonnement et augmenter considérablement la congestion automobile; et pire encore, bloquer complètement la voie d'entrée et de sortie de la partie sud de la Ville lorsqu'il y a urgence médicale ou incendie.



Photo : Brice Bourgoïn

Les préoccupations des élus, des citoyens et de l'administration municipale en regard de la circulation ferroviaire sont donc toujours d'actualité et méritent de faire l'objet de réflexions et d'actions, d'autant plus que Saint-Basile-le-Grand n'est pas la seule ville dont le cœur du territoire est traversé par le réseau ferroviaire.

Depuis 2 à 3 ans, il y a nettement plus de vibrations entraînées par le passage de trains, et ce, le jour comme la nuit. Les bruits liés aux claquements sont également extrêmement dérangeants. Même l'hiver, alors que toutes les fenêtres sont fermées, le claquement est très clairement audible et le bruit est carrément agressant. Nous remarquons également depuis quelques années que la plupart des trains de marchandises comprennent des wagons doubles (deux conteneurs l'un au-dessus de l'autre), ce qui augmente assurément le poids total et conséquemment, le bruit et les vibrations.

Voici une liste non exhaustive des thèmes (nuisances ou dangers) qui préoccupent la Ville :

- La vitesse des convois de marchandises;
- Le nombre de wagons par convoi;
- Les vibrations occasionnées par le passage à grande vitesse de longs convois;
- Les risques de dommages au solage et aux bâtiments occasionnés par les vibrations;
- Les claquements entendus en raison de certains joints de rail mal entretenus;
- Le bruit;
- Les erreurs de signalisation (barrière abaissée sans présence de train);
- Les trains immobilisés sur la voie ferrée scindant la ville en deux;
- La fréquence des passages de train;
- Les risques d'affaissement de terrain;
- Le transport de matières dangereuses.



Photo : Brice Bourgoin

RECOMMANDATIONS ET CONCLUSION

L'objectif de ce document est d'exprimer le souhait de permettre une véritable remise en question de l'actuel système de transport ferroviaire. Des options fondamentalement différentes pourraient-elles être envisagées dans une perspective de développement durable et en respect du bien-être à long terme des collectivités?

Par exemple, sans même considérer le déplacement des voies de circulation actuelles, pourrions-nous envisager des moyens pneumatiques de transport ferroviaire? Y avons-nous déjà réfléchi?

Et avons-nous déjà analysé l'éventualité d'ériger une voie ferrée sur le terre-plein central des autoroutes, voie qui serait exclusivement dédiée au transport des marchandises, en réservant ainsi la voie actuelle au transport des personnes? Ce scénario permettrait de réduire la fréquence du passage des convois à travers les collectivités et ainsi, réduire considérablement les nuisances et les dangers potentiels pour les municipalités.

Ce faisant, nous pourrions ainsi bonifier le service de transports des individus par le rail. L'actuelle priorité accordée au CN et au transport des marchandises sur les voies ferroviaires rend impossible l'ajout de nouveaux convois pour le transport collectif, ce qui pourtant, pourrait représenter pour le Gouvernement une mesure écologique et économique non négligeable.

Pourquoi ne pas songer à quelque chose de complètement nouveau?

De nos jours, il n'y a plus d'obligation à ce que les convois de marchandises traversent les villes. Fut une époque où le commerce agricole rendait nécessaire l'arrêt des convois dans certaines municipalités. Cette époque étant révolue, pourquoi ne pas élargir le spectre des possibilités qui pourraient rendre plus sécuritaire le transport des marchandises et, par le fait même, réduire les nuisances au bien-être des collectivités.

Notre préoccupation à Saint-Basile-le-Grand ne pourrait-elle pas mener à une réflexion plus globale permettant de repenser fondamentalement le transport ferroviaire et en faire bénéficier d'autres régions?

Yves Lessard, maire
2019-08-28