

Projet de réalisation d'une voie ferroviaire
contournant le centre-ville de Lac-Mégantic

6211-14-011

Lac-Mégantic 5 juillet 2019.

Mémoire présenté dans le cadre des audiences du BAPE.

Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic

Par : Jacques Gagnon

Je présente ce mémoire à titre personnel. J'ai passé une grande partie de ma vie dans une maison située à 100 mètres du chemin de fer, à l'entrée du centre-ville de Lac-Mégantic. Depuis la tragédie ferroviaire du 6 juillet 2013, j'ai fait beaucoup de recherches, participé à de nombreux colloques, et œuvré au sein de divers comités, dont le sujet principal était bien sur le transport ferroviaire et plus particulièrement, les enjeux de sécurité relatifs au transport du pétrole par trains.

L'accident ferroviaire du 6 juillet laissera des traces à tout jamais dans notre communauté. En réaction à cette tragédie, la Ville de Lac-Mégantic(VLM) est l'initiateur d'un projet d'une voie de contournement ferroviaire qui est également souhaitée par quelques groupes de pression, par la SDEG(Société de développement économique du Granit), et par les deux paliers de gouvernements, fédéral et provincial. Les buts avoués de ce projet visant à sortir les trains du centre-ville sont de favoriser le développement économique de la VLM, ainsi que protéger dans une certaine mesure, la sécurité de la population. *Une certaine mesure*, puisque l'étude de risques réalisée dans le cadre du projet démontre que les risques d'accidents ferroviaires ne seront à peu près pas diminués.

Bien entendu, on travaille fort pour obtenir l'acceptabilité sociale, même si cette acceptabilité sociale demeure toutefois un concept assez difficile a mesurer.

La base du raisonnement énoncé pour justifier la construction d'une voie de contournement ferroviaire est que notre situation de victime du plus grand accident ferroviaire du Canada et la conjoncture géographique rendent notre situation exceptionnelle, et qu'une telle situation exige des mesures d'exception.

Dans ce contexte, j'ajoute, et tel est le sens du mémoire ici présenté, que la VLM et ses partenaires, les villes de Nantes et Frontenac doivent exiger des conditions d'opération particulières de la part de la Compagnie de chemin de fer CMQ qui exploitera ce tronçon et qui en deviendra propriétaire par legs.

Mon avis est que les municipalités traversées par cette probable voie de contournement ferroviaire devrait prendre en charge le bien-être de la population en intervenant sur trois points sensibles qui ont été soulevés pas des citoyens. La vitesse des trains, le sifflement des locomotives aux passages à niveau et l'épandage de pesticides sur la voie ferrée.

Les municipalités ont le pouvoir de faire des règlements qui régissent le bien-être de ses citoyens. Il s'agirait de prendre des mesures importantes qui minimiseraient l'impact pour la communauté, qui redonneraient confiance et sécuriseraient la population. Pour ce qui est de la vitesse des trains, il s'agirait aussi de poursuivre l'application de cette précaution, qui est maintenant devenu la norme, car ici depuis plus de cinq ans, les trains de CMQR circulent à 10 milles à l'heure.

Les villes concernées par l'initiation du projet de construction de la nouvelle voie ferrée devraient s'engager dans une réglementation de la vitesse des trains sur la portion de la nouvelle voie ferrée qui passera sur leurs territoires.

Je propose donc que l'initiateur du projet négocie la vitesse du train avant qu'il emprunte la nouvelle voie ferrée. On pourrait certes se satisfaire d'un engagement de la part de CMQR, mais je crois qu'il faut aller plus loin et prendre le chemin de la réglementation.

L'absence de réglementation de la part de Transport Canada laisse-t-elle la place à une réglementation municipale? Je crois que oui.

Historiquement, les pouvoirs municipaux étaient très importants. En effet, « l'Acte des municipalités et des chemins du Bas-Canada confie à tous les conseils municipaux des responsabilités en matière(...) d'aide à la construction des chemins de fer (...). Toutes les municipalités bénéficient de la compétence générale qui les autorise à faire, dans l'intérêt des habitants de la municipalité, tout autre règlement local qui ne sera pas contraire à la loi.»¹

Aujourd'hui la Loi sur les compétences municipales (LCM) reprend essentiellement le contenu du 1^{er} alinéa des articles 490 du Code municipal du Québec et du par. 410 de la Loi sur les cités et villes du Québec (« L.C.V »).

Dans l'Article 85 du chapitre X, je cite : «En outre des pouvoirs réglementaires prévus à la présente loi, toute municipalité locale peut adopter tout règlement pour assurer la paix, l'ordre, le bon gouvernement et le bien-être de sa population.»²

Que ce soit pour l'épandage de pesticides dans des endroits plus sensibles comme aux abords de la rivière Chaudière et du lac Mégantic, ou pour limiter la vitesse des trains, qui sont deux sujets qui préoccupent les citoyens affectés par le déplacement du tronçon de chemin de fer.

Les villes ont donc une compétence générale qui, selon moi, pourrait être appliquée. Un jugement de la cour Suprême du Canada (communément appelé l'Arrêt *Spraytech*) dans la cause *114957 Canada Ltée (Spraytech, Société d'arrosage) c. Hudson (Ville)*, 2001, CSC 40, pourrait être invoqué en termes de jurisprudence concernant la réglementation municipale. La décision de la majorité étant *à priori* celle qui établit un précédent. Dans ce jugement : -Les quatre juges majoritaires invoquent expressément le principe de subsidiarité selon lequel –le niveau de gouvernement le mieux placé pour adopter et mettre en œuvre des législations soit celui qui est le plus apte à le faire, non seulement sur le plan de l'efficacité, mais également

parce qu'il est le plus proche des citoyens touchés et, par conséquent, le plus sensible à leurs besoins, aux particularités locale.³

Le jugement **114957 Canada Ltée (Spraytech, Société d'arrosage) c. Hudson (Ville)** se prononce sur la compétence des municipalités dans un litige sur le droit d'usage de pesticides sur le territoire de la Ville de Hudson, Québec :

« Selon la distinction entre l'usage essentiel et l'usage non essentiel des pesticides, il est raisonnable de conclure que le règlement de la Ville a pour objet de minimiser l'utilisation de pesticides qui seraient nocifs afin de protéger la santé de ses habitants. Cet objet relève directement de l'aspect « santé » du par. 410(1) de la loi sur les cités et villes du Québec (« L.C.V. »). Les distinctions contestées par les appelantes au motif qu'elles restreignent leurs activités commerciales sont des conséquences nécessaires à l'application du pouvoir délégué par la province en vertu du par. 410(1) L.C.V. De plus, interpréter le par. 410(1) comme permettant à la Ville de réglementer l'utilisation des pesticides correspond aux principes de droit et de politique internationaux. L'interprétation du règlement 270 exposée ici respecte le « principe de précaution » du droit international. Dans le contexte des postulats du principe de précaution, les craintes de la Ville au sujet des pesticides s'inscrivent confortablement sous la rubrique de l'action préventive.»⁴

Toujours dans les dossiers relatifs au transport ferroviaire sur son territoire, la VLM a récemment adopté une résolution demandant qu'il n'y ait aucun train qui traverse la ville le 6 juillet de chaque année pour commémorer la tragédie ferroviaire de 2013. De sorte que la municipalité est déjà engagée avec cette mesure dans un processus qui sécurise la population en regards du passage des trains. Ma proposition permettrait de faire un grand pas dans cette direction.

Cela peut paraître audacieux de vouloir règlementer une compagnie qui œuvre sous juridiction fédéral. Je sais que tout les règlements municipaux doivent être approuvés par le ministère des affaires municipales du Québec. De cette façon il n'est pas exagéré de prétendre que les administrations municipales sont un instrument du gouvernement provincial.

Je suis conscient que si de tels règlements étaient adoptés, ce serait souhaitable pour la qualité de vie des résidents qui seront peut-être traumatiser de subir le passage des trains près de chez eux, après ce qui est arrivé ici à lac-Mégantic, ces règlements pourraient être contestés. Mais qui oserait défier des municipalités qui ont à cœur le bien-être des citoyens. Il serait malvenue du voir la compagnie de chemin de fer CMQ contester un tel règlement. D'autre part le gouvernement fédéral tenterait-t-il de faire prévaloir les droits d'une compagnie étrangère sur ceux des habitants du territoire Québécois? Les pouvoirs qui sont attribuées aux municipalités même s'ils sont subordonnés aux pouvoirs provinciaux du Québec sont bien réels et inscrits dans des lois.

D'avantage pourrait-on se poser la question s'il n'y aurait pas d'autres mesures déjà en vigueur qui sont prévues dans les lois pour réduire l'impact du transport ferroviaire au sein des collectivités. Depuis le temps que les trains circulent dans les villes, avec les nombreux effets nuisibles et irritants, venant inévitablement avec ces entreprises de transport. Les principaux irritants étant: le blocage des voies de circulation, les vibrations et la pollution sonore. Notons que sur ce dernier point le législateur s'est déjà penché, notamment dans la Loi sur la sécurité ferroviaire.

En effet l'alinéa – Avertissement Audible 23.1 (1) de La loi sur la sécurité ferroviaire est clair :

**« 23.1 (1) Il est interdit d'utiliser le sifflet
d'un train sur toute partie du territoire d'une
municipalité lorsque les conditions suivantes
sont réunies :**

**a) le territoire est conforme aux règlements
pris pour l'application du présent article;**

**b) l'administration municipale a, par résolution,
manifesté son accord concernant l'interdiction
du sifflet après avoir consulté la compagnie
de chemin de fer qui exploite la voie
ferrée, notifié les organisations intéressées et
fait publier un avis à cet effet. »⁵**

Un rôle important qui est attribué aux municipalités est celui de l'aménagement du territoire. La ville de Lac-Mégantic a été informée des dispositions énoncées ici, qui sont appliquées dans des centaines de villes aux États-Unis. Il y aurait lieu d'emprunter cette solution proposée au sein même de la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui consiste à établir une « Quiet zone »

Étrangement la VLM n'a jamais considéré sérieusement cette question qui a été proposée à quelques reprises dans les assemblés publics du conseil municipal, lors de l'espace prévue pour les questions des citoyens.

Il est possible d'atténuer les impacts du passage des trains dans l'environnement habité de diverses façons. Il s'agit de voir si la priorité est la qualité de vie des citoyens où bien la prospérité économique d'une compagnie étrangère.

Références

- 1) Guillaume Rousseau, (2016) L'état nation face aux régions. Une histoire comparée du Québec et de la France. P.113
- 2) <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showDoc/cs/C-47.1?&digest=> (Consulté le 2019-07-02)
- 3) Guillaume Rousseau, (2016) L'état nation face aux régions. Une histoire comparée du Québec et de la France. P.402
- 4) <https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/fr/item/1878/index.do> (Consulté le 2019-07-02)
- 5) <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/r-4.2/TexteCompleet.html> (Consulté le 2019-07-02)