

M-12

Mémoire
préparé par un groupe de citoyens de l'Arrondissement Charny
de la Ville de Lévis et présenté à la
Commission consultative sur la vision stratégique de la CMQ

Présentation de:
Raymond Dorion et Christian Jobin,

Raymond Dorion et Christian Jobin, pour un groupe de citoyens de l'Arrondissement Charny de la Ville de Lévis.

Nous remercions les membres de la *Commission consultative sur la vision stratégique de la CMQ* de nous donner l'occasion de formuler des observations, qui nous l'espérons, aiderons la commission dans ses travaux.

Nos commentaires porteront :

- 1-sur la difficile cohabitation entre l'exploitation des chemins de fer et la vie quotidienne dans notre ville (une problématique qui n'a cessé de s'amplifier depuis la privatisation du CN);
- 2-sur l'inadéquation de l'actuelle *Loi des transports au Canada*;
- 3-sur l'incapacité de la ville dans ce dossier à faire respecter sa réglementation et certaines lois provinciales sur son territoire;
- 4-sur l'inexistence d'une structure adjuvante municipale qui pourrait soutenir le citoyen dans ses démarches;
- 5-Synthèse et direction à prendre en guise de conclusion

Ces commentaires, selon nous, recourent plusieurs des préoccupations de la Commission consultative. Nous pensons particulièrement à l'environnement, l'aménagement du territoire et la problématique du transport ferroviaire.

1-Une cohabitation devenue intolérable

Dans le cadre de ses activités, le CN exploite la cours de triage Joffre dans les limites de L'Arrondissement Charny (Lévis). En raison des niveaux de bruit produits par les opérations du CN, de nombreuses plaintes furent formulées par les résidants aux autorités municipales. Ces résidants estiment que la pollution sonore causée par les opérations du CN (en particulier la nuit) met en cause leur santé¹ et constitue un obstacle à la jouissance paisible de leurs propriétés.

C'est en 1998 que cette situation trouve son origine. Auparavant, la cohabitation entre le CN et les résidants était harmonieuse. Cette nouvelle situation coïncide avec la privatisation de la compagnie qui a « rationalisé » ses opérations et connut une expansion boulimique², non seulement au Québec, mais aussi à travers tout le Canada.

Devant l'inaction du CN, les citoyens incommodés ont signé une pétition déposée au Conseil municipal de l'ex-Ville de Charny en 2000. (plus de 90 % des citoyens du secteur touché ont signé cette pétition). La ville a également reçu des lettres et des courriels de citoyens confirmant le

¹ Cf. Rapport de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Chaudière-Appalaches

² Voir tableau en annexe qui met en évidence les facteurs d'accroissement.

caractère abusif et intolérable de la situation.

L'ex-Ville de Charny a décidé d'appuyer le Comité des citoyens et a mandaté la firme Dessau Soprin pour effectuer une étude des bruits produits par le CN dans ses opérations à la cour de triage Joffre. L'étude fut déposée en février 2000. L'étude établit que les pointes de bruits sont produites par le tamponnement des wagons, les locomotives en marche, l'accrochage des wagons, le freinage des trains, le sifflement de trains, la circulation de trains, les avertisseurs des chargeurs à benne et des camions. Ces bruits se produisent à toute heure du jour et de la nuit. De plus en 2001, La Régie régionale de la santé et des services sociaux Chaudières-Appalaches, direction de la santé publique, après étude du dossier, déposait un rapport qui tenait compte de l'étude effectuée par Dessau Soprin. Le rapport est formel. Il y a danger pour la santé et la qualité de vie est grandement affectée par les pratiques du CN. Pourtant, la situation perdure...

Pour prendre la mesure du mur juridique qui confronte les citoyens, il faut rappeler que les citoyens d'Oakville vivaient et vivent toujours un problème analogue. Ils avaient pourtant obtenu de l'OTC³ un jugement favorable suivi d'un arrêté sévère à l'endroit du CN. C'était en 1999. Le CN a immédiatement fait casser l'arrêté en Cours fédérale en vertu de ses prérogatives conférées par la *Loi sur les transports au Canada*. Voyant son impuissance, l'OTC a créé un mécanisme de médiation, qui n'a plus de crédibilité auprès de ceux qui se sont présentés devant l'Office. C'est le cas notamment des citoyens de Charny qui ont vu le CN tergiverser pendant des mois et renoncer finalement au dépôt d'un plan de redressement, que le CN avait pourtant promis de déposer.

2-L'inadéquation de l'actuelle *Loi sur les transports au Canada*

Même si elle appuie ses citoyens dans ce dossier⁴, la Ville de Lévis se trouve à toute fin pratique impuissante à faire appliquer ses règlements sur son territoire dans le cas du CN. En cela, elle n'est pas différente de toutes les villes canadiennes, qui au travers l'Union des municipalités du Québec et la Fédération des municipalités du Canada, demandent que le gouvernement fédéral effectue une refonte de la loi des transports. Cette loi fédérale devenue désuète donne au CN toute liberté d'action pour organiser à sa guise le transport ferroviaire au Canada. Cette loi le met à l'abri d'une intervention efficace de la part des villes, et des comités de citoyens. Cette loi doit changer et nous nous appliquons par tous les moyens possibles à faire les pressions qui pourraient amener sa modification.

La loi doit changer parce qu'elle est injuste : elle contribue à créer de fait un régime juridique à deux vitesses. Un citoyen qui oserait faire une infime partie du tapage nocturne que produit le CN en zone urbaine, serait mis à l'amende et subirait les conséquences légales de son comportement (avertissement, amende, poursuite, éviction). Mais le CN peut réveiller à 03h00 des centaines de

³ OTC: Office des transports du Canada

⁴ Une résolution d'appuie à été votée par le Conseil municipal.

personnes, et rien ne peut être entrepris contre lui. Au résultat, nous avons deux sortes de citoyens devant les lois provinciales et les règlements municipaux. Le gouvernement du Canada se devra d'agir pour rétablir l'équilibre. Ne pas le faire, c'est cautionner une injustice qui n'a pas sa place dans une société comme la nôtre.

La loi doit changer parce qu'elle ne tient pas compte des nouvelles préoccupations environnementales. La *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec*, définit le bruit comme un contaminant. L'article 19 stipule que celui qui répand un contaminant doit arrêter de le faire et réparer les dommages causés. Cette loi se trouve contrecarrée par la *Loi sur les transports au Canada* qui ne sert plus les citoyens, et qui, dans les faits, constitue un obstacle au bien-être et à la sécurité des citoyens. Cet obstacle doit être levé. C'est affaire de bon sens et d'équité.

La loi doit changer pour que l'Office des transports du Canada puisse jouer adéquatement son rôle et redonner ainsi confiance aux citoyens dans le processus de médiation.

Nous éviterons d'entrer dans une description détaillée des amendements qu'il faudrait apporter à cette loi. Nous avons déjà produit un mémoire pour le Comité permanent des transports de la Chambre des Communes.⁵

3-Villes et citoyens tenus en échec

La Fédération canadienne des municipalités n'arrive pas, malgré de nombreuses pressions, à faire changer la Loi. L'Union des municipalités du Québec est dans la même impasse malgré une résolution pourtant unanime de ses membres en vue de faire changer la Loi. Plusieurs villes, sur une base individuelle, sont intervenues auprès des différents ministres des Transports (Le Canada en est à son quatrième ministre des transports depuis 2000). Des députés ont été éveillés à la question et plusieurs ont tenté de faire avancer le dossier. C'est le cas notamment de M. Christian Jobin alors qu'il était député de Lévis. Le maire de Lévis, M. Garon s'est rendu à Ottawa et a témoigné devant le Comité permanent des transports. Des comités de citoyens sont intervenus auprès des différents actants de la problématique des transports au Canada. Des actions concrètes, des mémos, des lettres, des mémoires ont été produits. Pourtant, rien n'a changé. La situation n'a pas évolué d'un iota depuis 2000. Des milliers de citoyens du Canada sont toujours éveillés par le tintamarre nocturne du CN; «d'une gare de triage à l'autre», pourrait-on dire en parodiant notre devise nationale. Le lobby du CN auprès des fonctionnaires et des politiques est-il plus puissant que tout? Est-ce que notre stratégie est mauvaise? Force est de reconnaître que l'action pour être efficace demanderait un niveau supérieur de coordination.

⁵ Mémoire sur le projet de loi C-26, rédigé par Raymond Dorion (Lévis) et Jacques Thibault (Québec) pour le Comité permanent des transports de Chambre des Communes. Des copies ont été transmises aux Ville de Lévis et de Charny.

4- Une structure d'aide municipale qui pourrait soutenir le citoyen dans ses démarches et une concertation de tous les paliers impliqués

Des conflits entre les citoyens et les composantes économiques de notre ville vont se multiplier au fil des années. Le libre échange, l'industrialisation de la région, l'aménagement de parcs industriels, le transport routier, ne sont que des exemples de la nécessité de planifier et de concerter les actions. C'est d'ailleurs le travail qu'entreprend la Commission. Dans le cas que nous avons décrit, le citoyen s'est vite retrouvé devant trois paliers de gouvernement, chacun avec ses élus, sa fonction publique, et ses champs de juridiction dont l'interdépendance et aussi les empiètements multiplient la complexité des interventions. De plus, les grandes compagnies (c'est le cas du CN) disposent de moyens économiques et juridiques considérables. Le citoyen se retrouve comme David devant Goliath. Comme la ville est son milieu de vie, c'est de là que doit lui venir l'aide. Il faut trouver le moyen d'offrir au citoyen une aide indépendante qui permettra de coordonner ses efforts en vue de faire avancer des dossiers d'intérêts publics qui touchent l'amélioration et le développement de la Cité.

Nous croyons qu'il faudra dans un futur rapproché la création d'une instance permanente de concertation de tous les paliers gouvernementaux sur le développement des villes. Seule la mise en commun de tous les paliers gouvernementaux dans le respect des compétences pourra venir à bout de la complexité des problèmes que vivent les grandes villes. Dans la question qui nous intéresse plus spécifiquement (l'exploitation du chemin de fer en milieu urbain), il y a longtemps que le dossier aurait progressé si tous les intervenants agissaient en rang serré. Il appartient donc à votre Commission de trouver des solutions qui permettront une concertation non plus seulement ponctuelle, mais permanente sur les grandes problématiques urbaines.

5-Synthèse et direction à prendre en guise de conclusion

Le problème crucial des nuisances générées par l'activité des compagnies ferroviaires est très inquiétant, car il va de pair avec l'augmentation de ces activités et la perte de qualité de vie des populations avoisinantes.

Il est clair que la présence des voies ferrées et des gares de triage en milieu urbain ont permis à des municipalités de se développer et constituent encore aujourd'hui des actifs importants et essentiels au développement économique des villes et des régions. Mais ce développement devrait se faire selon les principes du développement durable, c'est-à-dire en protégeant la qualité de vie des citoyens, en respectant l'environnement pour les générations à venir et enfin, en distribuant équitablement les coûts et les avantages du développement.

C'est pourquoi les entreprises ferroviaires tirant avantages et bénéfices de leur localisation au cœur des villes, devraient être moins délinquantes au chapitre des nuisances causées par leurs activités et plus respectueuses des populations environnantes.

L'augmentation de la fréquence, de l'intensité et la diversité des bruits dans les gares de triage est directement proportionnelle à la diminution de la qualité de vie des citoyens.

D'ailleurs, faut-il le rappeler, un rapport de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Chaudière-Appalaches intitulé «*Appréciation du risque à la santé publique relativement au bruit communautaire produit par les activités se déroulant à la cour de triage Joffre du Canadien National à Charny*» conclut que le bruit communautaire auquel est exposée une bonne partie des personnes vivant dans une zone résidentielle voisine d'une gare de triage porte atteinte à leur qualité de vie et potentiellement à leur santé.

Charny n'est qu'un exemple parmi tant d'autres, mais c'est aussi vrai pour Sainte-Foy, Limoilou, dans la région de Québec; pour Pointe St-Charles, Mont-Royal, Côte St-Luc, Outremont et le Vieux-Montréal, dans la région de Montréal. Partout au Québec et au Canada, il y a des gens dont la santé est affectée par des niveaux de bruits susceptibles d'entraîner des effets négatifs.

La Ville doit maintenir sa vigilance et suivre l'évolution des activités des grands transporteurs sur son territoire. Il n'est pas normal qu'une compagnie change littéralement la vocation d'une partie de ses installations sans que la Ville en soit saisie. C'est pourtant ce qui s'est produit dans notre arrondissement: le volume a décuplé en quelques mois. Il a fallu que des citoyens s'inquiètent de la situation pour que les fonctionnaires de la ville le découvrent. Pourtant, les faits énoncés ont une incidence importante sur la sécurité des citoyens et sur le plan d'urgence de la Sécurité publique.

Nous devons nous concerter, élus, fonctionnaires et citoyens, afin de sensibiliser le gouvernement fédéral et son ministre des transports au dépôt d'un projet de loi concernant exclusivement le bruit lié aux activités ferroviaires en exigeant que les compagnies ferroviaires atténuent au maximum les effets du bruit dans la construction et l'exploitation des lignes ferroviaires⁶ et en redonnant à l'Office des transports du Canada un pouvoir d'ordonnance pour corriger un problème de bruit.

Merci de votre invitation et de votre écoute.

Raymond Dorion et Christian Jobin
pour les co-pétitionnaires de l'Arrondissement Charny de la Ville de Lévis.

rédaction: Raymond Dorion, Christian Jobin, Jacques Thibault.
préparé dans la semaine du 20 au 25 septembre 2004.

⁶ Le CN devrait être amené à réinvestir une partie de ses profits dans des technologies et des recherches qui adoucissent les retombées environnementales de ses activités. Toute autre approche conduit à des risques accrus pour la population.

Annexe:

Un inventaire des facteurs ayant contribué à décupler les activités du CN dans notre région.

Ce faisceau de facteurs explique à lui seul la recrudescence des activités du CN ainsi que l'augmentation des nuisances causées aux citoyens. De plus, l'analyse de ces facteurs montre bien qu'il ne s'agit pas d'une situation provisoire.

1-1995 : privatisation du Canadien National

2-1998 : les cours de triages régionales voient leurs activités augmenter substantiellement suite à la modification du mandat de la cour de triage Taschereau à Montréal. C'est le cas de Joffre à Charny et de ses débordements à Sainte-Foy. La rationalisation a entraîné des mises à pied importantes, des méthodes d'assemblage de convois à l'aide de télécommandes (faire plus vite avec moins d'employés), une rationalisation des équipements (faire plus avec moins de wagons : d'où un accroissement des opérations nocturnes).

3-2000 : l'expansion du Parc industriel de St-Augustin et l'installation de l'Alcoa ont un impact ressenti à Charny et à Sainte-Foy.

4-2001: Les événements du 11 septembre entraînent des problèmes majeurs à l'industrie du camionnage qui transite entre le Canada et les USA. Les nombreux contrôles sont si coûteux (temps d'attente, pertes de denrée, retards de livraison) que plusieurs expéditeurs se retournent vers le chemin de fer qui augmente sa part du marché. Une fois de plus, l'effet se fera sentir dans notre région.

4-Le «Just in time delivery system» devient un dogme pour le CN qui l'utilise aussi comme argument pour expliquer que cette pratique prime sur toutes autres considérations... Aucune heure du jour, aucun jour de l'année (Jour de l'An ou Fête du Canada compris) ne prime sur cette pratique.

5-Le Libre-échange a permis une expansion du CN vers le Sud: acquisition de voies, de droits de passage, de nouveaux équipements. Le CN atteint maintenant le Mexique et augmente de plus en plus sa capacité sur l'axe Nord/Sud au fur à mesure de l'accroissement de la demande. Naturellement, là encore, notre région est touchée par cet accroissement qui prend des allures exponentielles.

6-Charny, comme Ste-Foy, se retrouvent de chaque côté du Pont de Québec qui est le seul portail d'accès ferroviaire entre les deux rives pour notre région. Il y a un étranglement qui augmente considérablement la pression dans ces deux secteurs.