

Réflexion d'un citoyen justement inquiet

Les avantages d'une voie ferrée à MSH

C'est vrai, la ville de Mont St-Hilaire est desservie par une voie ferrée ce qui représente une belle opportunité, notamment celle de bénéficier d'un moyen moderne de transport collectif qui a récemment permis de développer le Village de la Gare. De concert avec les volontés du PMAD, il est aussi maintenant alléchant de planifier une aire TOD avec une forte densification du territoire occupé qui inclura inévitablement de nouveaux commerces de proximité, quelques écoles, garderies et maisons pour personnes âgées.

Les vrais propriétaires de cette voie ferrée

Cette belle opportunité cache cependant une autre réalité qui ne peut pas être balayée sous le tapis. Cette voie ferrée qui traverse notre Ville et la coupe en deux sur toute sa longueur est la propriété privée du CN et chaque passage de train transportant des personnes est négocié à la pièce puisque le premier usage de cette voie est le transport de marchandises.

Les contradictions entre un TOD et le train

Dans un tel contexte, envisager une plus grande densification autour de la gare en créant une aire TOD représente tout un défi. Il faudra limiter les entraves à la libre circulation des piétons, cyclistes et automobilistes, atténuer les bruits et vibrations occasionnés par chaque passage du train et, tout particulièrement, assurer l'entière sécurité des résidents et des lieux.

Les dangers liés au transport des hydrocarbures

Or, depuis la tragédie de Lac Mégantic, il est devenu impossible d'ignorer le potentiel de dangerosité que représente le transport par train de tout produit d'hydrocarbure. En effet, comment pourrions-nous oublier ce 6 juillet 2013 alors qu'un train fou a libéré plus de 6 millions de litres de pétrole brut, tué 47 personnes, forcé l'évacuation de 2,000 résidents, détruit la majeure partie du centre-ville et contaminé tout un territoire ?

Nous savons maintenant que les causes d'une telle catastrophe sont multiples : l'erreur humaine, une compagnie MM&A au comportement de voyou, des wagons DOT-111 vétustes, le type même de pétrole transporté hautement explosif et finalement un BST (Bureau de la Sécurité des transports) plutôt négligent. Nous savons aussi qu'une enquête a eu lieu et que des améliorations ont été apportées.

Actuellement, pouvons-nous faire vraiment confiance au CN pour informer les municipalités promptement et complètement sur la nature et la quantité des produits d'hydrocarbure qui sont transportés par jour ? Pouvons-nous faire confiance aux wagons DOT-111 toujours en fonction pour contenir de façon sécuritaire tout ce pétrole brut ? Sommes-nous désormais davantage à l'abri d'une défektivité mécanique ? Sommes-nous désormais davantage à l'abri d'une erreur humaine ?

Rappelons à notre mémoire le 30 décembre 1999 alors qu'un train du CN chargé d'hydrocarbures a déraillé dans la zone industrielle de Mont St-Hilaire. Bilan : 2 personnes tuées, 350 familles évacuées. Près de 3 millions de litres d'essence et d'huile ont pris feu et brûlé pendant plus de 4 jours, contaminant ainsi tout un territoire.

Un responsable du Service des incendies de cette époque, Monsieur Jean Clément, nous rappelle à quel point la Ville de Mont St-Hilaire a été chanceuse malgré tout que ce déraillement se fasse à quelques kilomètres de son centre-ville, sinon nous aurions vécu un drame comparable à Lac Mégantic.

<http://blogues.radio-canada.ca/rive-sud/2013/07/10/rappel-accident-train-mont-saint-hilaire-1999/>

Des mesures pour une véritable sécurité ?

Est-ce que l'ensemble des recommandations du BST et les mesures mises en place depuis ces événements peuvent-elles maintenant nous garantir une plus grande sécurité ? J'ai parcouru avec grand intérêt le document *Les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*. C'est ce même document que *Convercité* nous donnait en référence le 29 juin dernier en réponse aux questions posées par Monsieur Audet entourant la sécurité ferroviaire dans notre municipalité.

http://www.voisinage.ca/asset/image/reference/guidelines/fr/2013_05_27_Guidelines_NewDeveloppement_F.pdf

J'y ai retrouvé des mesures précises quant à l'atténuation du bruit et des vibrations, des barrières de sécurité, des bernés de terre et des clôtures à mailles losangées, mais rien de concret concernant le déversement d'hydrocarbures. Quels seront les premiers intervenants ? Avec quels moyens ? Comment procéder à la décontamination des sols, d'une rivière ? Qui assumera les coûts éventuels ? Et je ne suis pas le seul à être inquiet. Je vous invite à lire le journal *Le Laurier* du 4 septembre à la page 5 et vous constaterez comme moi que nos élus aussi sont préoccupés par la sécurité ferroviaire.

Monsieur le Maire Yves Corriveau veut notamment obliger les autorités fédérales à forcer la réduction de la vitesse des trains transportant des matières dangereuses faute de pouvoir en réduire le nombre de passages.

Réduire la vitesse du train est incontestablement un premier pas valable dans un processus d'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie des résidents de Mont St-Hilaire.

Mais est-ce suffisant compte tenu des projets annoncés ?

Dès 2017, le CN prévoit faire passer dans notre ville chaque jour plus de 220 wagons de pétrole brut provenant des sables bitumineux et destinés à la raffinerie Irving de Belledune au Nouveau-Brunswick. Imaginez la situation : 220 wagons chaque jour, c'est 3 fois la quantité qui a explosé à Lac Mégantic !

Et pour un temps encore indéterminé, ce transport de pétrole se fera toujours en bonne partie dans des wagons DOT-111 qui seront progressivement remplacés par de plus sécuritaires .

<http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/national/2015/07/06/001-megantic-wagons-trains-petrole-wagons-fragiles.shtml>

Il faut aussi savoir que le type de pétrole contenu dans ces wagons ne peut pas être transporté tel quel. La plupart du temps, on y ajoute 2 solvants extrêmement inflammables : du benzène et du naphta.

Le pouvoir des villes et des MRC

Bien entendu, la Ville de Mont St-Hilaire livrée à elle-même a peu de pouvoirs face au CN et à tout le transport ferroviaire qui est de juridiction fédérale. Mais ce projet du CN fera aussi passer ses trains dans beaucoup d'autres municipalités dont McMasterville, St-Basile, St-Bruno, St-Hubert, Montréal ...toutes des villes comprises dans la CMM et qui ont des projets de développement TOD. Nous ne sommes pas si seuls finalement.

Et nous sommes en pleine campagne électorale fédérale. Investissons donc toutes les rencontres politiques mises à l'agenda et exigeons de nos candidats qu'ils se prononcent sur le sujet.

Nous sommes en droit d'exiger des milieux de vie sécuritaires.

Bien entendu aussi, nous souhaitons tous à terme nous éloigner de notre dépendance aux hydrocarbures, mais nous en avons encore besoin aujourd'hui. Il faut cependant savoir que pas une seule goutte des 220 wagons quotidiens de tout ce pétrole sera consommée ici. Il est entièrement destiné à l'exportation vers la Chine et autres pays asiatiques.

Autrement dit : les Hilairemontois-es assumeront tous les risques sans retirer aucun bénéfice.

Notons que les résidents de la Colombie-Britannique ont compris bien avant nous que ce projet était incompatible avec la définition d'une ville saine et sécuritaire.

Dans un tel contexte, comment pouvons-nous envisager un seul instant la planification d'une zone résidentielle à très forte densité autour d'une gare qui va grandement multiplier ses facteurs de risques inhérents au transport d'hydrocarbures par train ?

Avez-vous déjà été devant le panneau au croisement d'une voie ferrée nous mettant en garde ?

Attention avant de traverser, un train peut en cacher un autre.

Je pense que bâtir une aire TOD à proximité de convois extrêmement dangereux mais caché par des buttes, des murs, des grillages qui en atténuent le bruit, les vibrations et tout autre désagrément est un leurre.

Une action préliminaire essentielle avant l'aire TOD

Il faut d'abord dire un non catégorique à tous ces hydrocarbures qui traversent notre ville avant de retrouver des conditions adéquates pour aménager une aire TOD.

Dans les conditions actuelles, même en faisant accepter une mesure visant la réduction de la vitesse de tous ces trains extrêmement dangereux, il faut renoncer au TOD et mettre tout en œuvre pour améliorer la sécurité de ce qui est déjà bâti.

C'est un devoir de précaution.

Yves Roy

Citoyen de Mont St-Hilaire