

Mémoire présenté par le Réseau des chemins de fer du Québec

à la

Commission de l'aménagement du territoire
sur

l'avant-projet de loi sur

l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme

Avril 2011

Réseau des chemins de fer du Québec

Table des matières

SOMMAIRE	- 1 -
AVANT-PROPOS	- 2 -
INTRODUCTION	- 2 -
RECOMMANDATION 1	- 8 -
RECOMMANDATION 2	- 9 -
RECOMMANDATION 3	- 9 -
RECOMMANDATION 4	- 10 -
CONCLUSION.....	- 11 -
ANNEXE – A –	
Recommandations.....	- 12 -
ANNEXE – B –	
Procédures et Critères Relatifs au Bruit at à La Vibration.....	- 13 -
ANNEXE – C –	
Triage Outremont.....	- 20 -
ANNEXE – D –	
Développements posant de sérieux problèmes de voisinage et solutions qu’on y a parfois trouvées.	- 22 -

SOMMAIRE

Historiquement, le développement du territoire s'est fait autour des installations ferroviaires. Les chemins de fer ont joué un rôle primordial dans l'industrialisation et le développement du Québec et du reste de l'Amérique du Nord. Au sortir de la Deuxième Guerre mondiale, on a assisté à la construction d'un réseau routier tentaculaire permettant la circulation des biens et des personnes par route à travers le continent et entraînant un déclin partiel du mode ferroviaire, qui a connu son paroxysme au début des années 90.

Plus récemment, une croissance soutenue de l'économie, combinée aux problèmes de sûreté accrus depuis 2001, au désir de protéger l'environnement et à l'augmentation des prix du carburant, a entraîné une recrudescence de la demande de services ferroviaires, voyageurs et marchandises. Au même moment, on a constaté une augmentation marquée du nombre d'aménagements résidentiels, commerciaux et institutionnels à proximité des propriétés ferroviaires. Cette coexistence est malheureusement génératrice de conflits relatifs aux nuisances résultant des activités de transport, lesquelles sont la plupart du temps difficiles à atténuer sans compromettre la qualité des services ferroviaires, indispensables à la prospérité économique. Une prévention concertée et structurée peut éviter une exacerbation des relations futures entre citoyens, villes, municipalités et exploitants ferroviaires.

Au fil des années, les plaintes et recours contre les sociétés de chemin de fer, principalement en raison du bruit et des vibrations découlant de leur exploitation, n'ont cessé de se multiplier. En dépit des efforts des sociétés de chemin de fer pour répondre à ces doléances, la situation persiste et s'accroît. Bien qu'on ne puisse refaire le passé, on peut à l'avenir éviter certains problèmes en améliorant la communication entre les sociétés de chemin de fer et les municipalités, qui autorisent et encouragent le développement du territoire aux abords des voies et triages ferroviaires, et par le fait même la communication avec les citoyens de ces municipalités.

Selon le Réseau des chemins de fer du Québec (RCFQ), une intervention gouvernementale est requise. Le RCFQ suggère une approche législative semblable à celle de nos voisins d'Ontario, où les municipalités doivent donner avis aux sociétés de chemin de fer de tous travaux ou activités projetés à 300 mètres d'une voie ferrée. D'autres options existent aussi, et le RCFQ en propose quelques-unes.

En collaboration avec les municipalités, sous l'auspice de leur association respective, les sociétés de chemin de fer ont réalisé une étude, qui a permis de développer des lignes directrices et des meilleures pratiques relatives à ces développements projetés aux abords des propriétés ferroviaires. Le RCFQ croit que les autorités compétentes en matière d'aménagement du territoire devraient s'en inspirer, et recommande que les procédures et critères relatifs au bruit et à la vibration découlant de l'étude fassent partie des orientations gouvernementales.

Le RCFQ suggère de plus que les plans et les schémas d'aménagement incluent non seulement la planification du transport terrestre, mais aussi celle du développement résidentiel, commercial ou institutionnel aux abords d'une ligne ferroviaire et d'un triage existants.

Finalement, le RCFQ croit que pour protéger l'efficacité des corridors de transport ferroviaire, qui permettent à l'économie québécoise d'être présente sur les marchés d'exportation, et assurer leur pérennité, il faut assurer la préséance des lois adoptées par l'Assemblée nationale du Québec qui touchent aux aspects essentiels de l'exploitation ferroviaire sur tout autre texte législatif ou réglementaire incompatible.

AVANT-PROPOS

Les sociétés de chemin de fer faisant affaire au Québec, réunies sous le vocable *Réseau des chemins de fer du Québec (RCFQ)*, sont heureuses de saisir l'occasion qui leur est donnée de formuler des commentaires sur l'avant-projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme.

La qualité de vie des citoyens dépend en grande partie de la vigueur des municipalités et de la croissance et du développement durable de celles-ci. Les sociétés de chemin de fer, en assurant le transport efficient de biens et de gens, constituent un élément vital de la réussite des municipalités et des collectivités qu'elles desservent ou simplement traversent. Elles sont un moteur économique, qui non seulement assure la compétitivité et facilite le développement des entreprises d'ici, mais aussi crée des emplois.

Malheureusement, les enjeux liés à la croissance des activités quotidiennes et d'installations résidentielles et commerciales et même institutionnelles, comme des parcs ou des écoles, le long ou près d'installations ou de corridors ferroviaires posent problème. Nous désirons attirer votre attention sur ces problèmes et surtout sur les moyens à prendre pour favoriser une cohabitation harmonieuse dans l'intérêt de tous les acteurs concernés. On trouvera dans le texte ci-dessous, et regroupées à l'Annexe A, nos recommandations pour ce faire.

INTRODUCTION

Au Québec, et par la suite dans les autres provinces canadiennes, le développement économique s'est initialement fait autour des installations ferroviaires. On y célébrera d'ailleurs cette année le 175^e anniversaire de naissance du premier chemin de fer au pays, dont le parcours inaugural a été effectué le 21 juillet 1836. Les industries et les commerçants ont vite fait de s'installer aux abords des voies ferrées, seul mode mécanisé de transport terrestre de l'époque. L'industrialisation massive, la croissance rapide des collectivités et la construction d'un réseau routier tentaculaire ont depuis lors changé la donne.

L'essor du camionnage, qui s'ensuivit à partir des années 60, n'a pas été sans conséquence pour les chemins de fer. Leur volume de trafic a diminué considérablement, atteignant un creux historique à la fin des années 80 et au début des années 90. Cependant, les deux grands chemins de fer canadiens ont respectivement entrepris à la fin de ce cycle, une restructuration en profondeur de leur réseau et de leur structure organisationnelle dans le but de répondre aux besoins des expéditeurs. Le CN a été privatisé en 1995, tandis que le CP a profité de sa relocalisation en Alberta pour revoir son organisation de même que la taille de ses effectifs.

À la suite des modifications, en 1996, de la *Loi sur les transports au Canada* facilitant leur création, on a assisté à la naissance au Québec de nombreux chemins de fer locaux et régionaux, dits « Chemins de fer d'intérêt local (CFIL) », à qui les grands chemins de fer ont transféré des parties de leur réseau qui ne généraient pas toujours la rentabilité souhaitée, assurant ainsi le maintien d'une grande partie du réseau et du service ferroviaire et la desserte de nombreux expéditeurs, particulièrement en région.

La croissance de l'économie, les problèmes de sûreté accrus au cours des dernières années, principalement à l'étranger, le désir de protéger l'environnement et l'augmentation des prix du carburant ont entraîné une recrudescence de la demande de services ferroviaires, voyageurs ou marchandises. On n'a qu'à penser à l'explosion de l'activité des trains de banlieue ou de l'activité intermodale, dont celle au port de Montréal et ailleurs en région, qui ont exigé une expansion considérable des installations ferroviaires.

Les sociétés de chemin de fer, leurs fournisseurs et leurs partenaires, comme les autorités portuaires, injectent des milliards de dollars dans l'économie, grâce à un système efficace et concurrentiel de livraison de marchandises destinées au marché intérieur, à l'importation et à l'exportation. Leur infrastructure, qui permet la circulation continentale nord-sud et est-ouest des marchandises, donne aux entreprises québécoises un accès, dans plusieurs cas indispensable, aux profitables marchés mondiaux, dont ceux des économies émergentes, soit d'Asie, telles la Chine et l'Inde, ou d'ailleurs, qui sont aussi de grands importateurs de ressources naturelles et de matières premières, dont le Québec regorge.

On a pu constater l'importance du transport ferroviaire dans l'économie, lors des derniers conflits de travail opposant les grands chemins de fer à leurs employés syndiqués. Dès les premiers jours, et malgré les efforts de la partie patronale pour maintenir le service, des expéditeurs et d'autres parties prenantes ont demandé au législateur d'intervenir rapidement pour ordonner le retour au travail des employés, alléguant que ces conflits perturbent trop l'économie pour que l'on permette qu'ils durent, ne serait-ce que quelques jours.

Bien qu'environ 75 % du volume du transport terrestre de marchandises soient effectués par les sociétés de chemin de fer, ces dernières ne sont responsables que de 4 % des émissions nationales de gaz à effet de serre (GES). De fait, les chemins de fer offrent une solution environnementale responsable face à l'accroissement continu des problèmes de pollution, d'engorgement des routes et d'utilisation du territoire et des coûts considérables dus à l'infrastructure routière.

L'économie québécoise étant tributaire de ses exportations, il est essentiel pour le Québec d'assurer la protection des corridors de transport ferroviaire et de limiter les mesures qui freinent son efficacité. L'utilisation optimale de chaque mode de transport – maritime, ferroviaire et routier – permet de profiter des avantages intrinsèques à chacun. Un train, par exemple, peut transporter en moyenne l'équivalent de ce que transportent 260 camions. La nécessité d'une utilisation optimale du rail s'inscrit parfaitement dans l'atteinte des objectifs environnementaux et économiques du Québec, qui a démontré au fil des années un leadership reconnu dans le soutien au mode ferroviaire comme en témoignent d'ailleurs bien les nombreux programmes qu'il a mis sur pied. Parmi ceux-ci, soulignons le *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises*; le *Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions des gaz à effet de serre (PAREGES)*; le *Programme d'aide à l'intégration modale* ou les programmes d'aide à l'infrastructure ferroviaire, comme le programme Canada-Québec d'aide aux projets de réhabilitation des infrastructures des Chemins de fer d'intérêt local¹, pour ne nommer que ceux-là.

¹ Programme doté d'un budget total de 75 millions de dollars.

En sus de leur performance économique et environnementale, les sociétés de chemin de fer ont réussi à afficher un excellent bilan en matière de sécurité malgré l'augmentation du trafic marchandises et voyageurs et l'exposition croissante à des sources potentielles d'accidents découlant de l'étalement urbain et de la densification de la circulation routière.

Comme ce fut le cas pour la radio et la télévision, l'industrie ferroviaire, dont plusieurs avaient annoncé le déclin, est toujours en vie. En fait, elle se porte dans son ensemble très bien. Les volumes de trafic baissiers des années 80 sont choses du passé; les volumes ont d'ailleurs fracassé des records il y a quelques années à peine. Ils ont chuté durant la dernière crise financière, mais sont en voie de se rétablir. Ceux qui se sont installés trop près de corridors ferroviaires, qu'on disait désaffectés, s'en sont souvent aperçus trop tard, et s'en plaignent fréquemment.

Depuis quelques années, n'importe quel observateur le moins averti peut noter une augmentation marquée du nombre d'aménagements résidentiels, commerciaux et institutionnels à proximité des propriétés ferroviaires. Certaines régions du Québec font face à l'exode de leurs citoyens, mais dans d'autres, les municipalités attirent les gens et le développement immobilier comme un aimant. Beaucoup de municipalités profitent de ce déplacement de la population pour revaloriser des terrains ayant une faible valeur aux fins de taxation ou ayant perdu leur vocation industrielle première.

Touchant tant les communautés urbaines que rurales, les questions de voisinage opposant sociétés de chemin de fer et municipalités surviennent généralement dans trois situations : les passages à niveau existants ou proposés; l'aménagement du terrain pour des usages incompatibles à proximité d'activités ferroviaires; et des activités ferroviaires accrues.

Nous ne traiterons que brièvement de la première situation, si ce n'est pour souligner que parce qu'ils constituent littéralement les points de rencontre entre les activités ferroviaires et le public, et sont une source importante d'accidents, il faut absolument éviter de créer de nouveaux passages à niveau, et chercher à les éliminer. En 2010, on dénombrait 21 accidents aux passages à niveau, dont un ayant entraîné la mort et trois, des blessures graves. Ce nombre est certes moindre que le nombre d'accidents de la route ou de décès en découlant durant la même période, mais c'est déjà trop. Sur la scène fédérale, les sociétés de chemin de fer travaillent en collaboration avec Transports Canada, le régulateur, pour déterminer quels passages à niveau pourraient être fermés, et aimeraient collaborer avec d'autres intervenants, dont les administrations routières, qui comptent de nombreuses municipalités, et les propriétaires fonciers, dans le cadre de ce processus. L'aménagement du territoire doit se pencher sur la question de la création de nouveaux passages à niveau et de l'élimination de ceux qui sont non essentiels.

Les deuxième et troisième situations sont intimement liées et au cœur du problème de voisinage dont nous voulons traiter, car la vigueur de l'économie et le caractère écologique et sûr des chemins de fer ont entraîné une demande accrue de leurs services, et ainsi une recrudescence des activités dans les installations ferroviaires existantes, et quelquefois de nouvelles installations.

Le secteur ferroviaire est rigoureusement réglementé — même dans ses relations avec ses voisins. Ainsi, la *Loi sur les transports au Canada* (art. 95.1) établit que « la compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer doit limiter les vibrations et le bruit produits à un niveau raisonnable », et que l'Office des transports, dans le cadre des pouvoirs que lui confère la Loi pour

résoudre les plaintes, peut lui ordonner de prendre les mesures pour assurer qu'elle se conforme à cette obligation.

Au fil des années, les recours devant l'Office se sont multipliés. Il en va de même des plaintes en tout genre reçues par les sociétés de chemin de fer, qui se sont quelquefois traduites par des recours collectifs, comme ce fut le cas pour le triage Outremont mentionné ci-dessous. Le syndrome pas-dans-ma-cour oblige, les sociétés de chemin de fer se font demander de plus en plus souvent de cesser d'exploiter durant certaines plages horaires – qui varient bien sûr selon le requérant; de ne pas utiliser d'avertisseur sonore; de réduire leur vitesse en zone urbaine, etc. La pression exercée par les citoyens vivant aux abords des propriétés ferroviaires ne cesse d'augmenter.

Contre toute logique et souvent au détriment de la sécurité, on a autorisé le développement aux abords immédiats des corridors ferroviaires, alors qu'on aurait dû prévoir des zones tampons ou d'autres formes de séparation, telles des marges de recul pour empêcher ou diminuer les effets du bruit et des vibrations. Dans certains cas, on a même changé les zonages qui n'autorisaient que les occupations industrielles, moins sujettes à être incommodées par les activités ferroviaires, pour y permettre les occupations résidentielles, commerciales ou institutionnelles. Il n'est donc pas surprenant que les problèmes de bruit et de vibration, les différends relatifs aux passages à niveau et d'autres questions de voisinage chemins de fer-municipalités aient augmenté de façon spectaculaire.

Si la tendance actuelle en matière de développement municipal se maintient, la cohabitation devenue de plus en plus difficile, deviendra carrément impossible, mettant en jeu la fonctionnalité même des corridors de transport ferroviaire, d'où la raison de notre intervention.

En vue de réduire les conflits de voisinage, les sociétés de chemin de fer ont collaboré avec les municipalités, par le biais de leur association respective² à l'élaboration de protocoles, de meilleures pratiques et de lignes directrices qui permettraient d'éviter et de régler les problèmes de voisinage. Le fruit de leur travail est publié sur le site Web qu'ils ont développé (www.voisinage.ca), et le RCFCQ invite les membres de la Commission parlementaire à le visiter.

On trouvera à l'Annexe B, certains des procédures et critères relatifs au bruit et à la vibration qui sont recommandés dans le cas de nouveaux lotissements résidentiels ou d'autres utilisations sensibles à proximité de corridors ferroviaires. On ne peut pas aisément régler les problèmes existants, mais une planification adéquate éviterait facilement la création de nouveaux problèmes de voisinage.

Soulignons à titre d'exemple, dans le cas des nouveaux lotissements, la recommandation de calculer l'impact potentiel de toutes les sources de bruit à une distance de 300 m de la ligne de propriété la plus proche d'un triage ferroviaire. Si de tels calculs avaient eu lieu, on peut douter que des « condominiums » de luxe auraient été construits le long de la cour utilisée par le CP et les Chemins de fer Québec-Gatineau à Outremont. C'est là un triste exemple de développement irréflecti, qui a entraîné des poursuites judiciaires dont toutes les parties auraient pu se passer. On en trouvera un résumé à l'Annexe C.

² L'Association des chemins de fer du Canada et la Fédération canadienne des municipalités. Un sous-comité Québec a récemment été créé avec la collaboration de l'Union des municipalités du Québec.

Bien que les associations précitées représentant les municipalités et les sociétés de chemin de fer aient conclu qu'une plus grande communication entre les municipalités et les sociétés de chemin de fer soit souhaitable, elles n'ont jamais pu adopter une position commune sur les démarches préalables que les municipalités devraient entreprendre dans le cas de travaux ou d'activités projetés près de terrains ferroviaires.

Il faut dire que nombre de municipalités approuvent totalement le concept de consultation préalable et collaborent avec les sociétés de chemin de fer afin d'éviter d'approuver des travaux ou des activités qui pourraient avoir un impact sur la sécurité ferroviaire et par le fait même sur celle de leurs citoyens.

Malheureusement, sans obligation de le faire ou sans orientation à suivre, plusieurs municipalités se contenteront du minimum, soit d'un avis par les journaux, et ce, seulement lorsque les projets dont elles sont saisies portent sur des terrains adjacents à une voie ferrée. S'ils portent sur un terrain non adjacent, mais pourtant dans le voisinage immédiat d'une voie ou d'un triage ferroviaire, aucun avis ne sera donné.

Comme ce qui peut sembler anodin et sans danger à première vue à un non-initié peut s'avérer être une source de danger qu'un expert pourrait déceler, pourquoi ne pas porter à l'attention des experts en matière ferroviaire, les sociétés de chemin de fer, les développements et activités projetés près des lignes ou terrains ferroviaires?

Au Québec, les sociétés de chemin de fer doivent consulter constamment des centaines de journaux locaux pour se tenir au fait des développements dans les municipalités où elles font affaire. C'est demander à un contribuable — car les sociétés de chemin de fer en sont, il faut se le rappeler, même des municipalités qu'elles ne font que traverser —, une tâche disproportionnée par rapport à celle que représenterait l'envoi d'un avis écrit aux sociétés de chemin de fer concernées lorsqu'un projet est situé à proximité d'un terrain ou d'une ligne ferroviaire.

La question de la proximité entre les activités des citoyens et celles des sociétés de chemin de fer a été soigneusement examinée dans le cadre de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, loi qui s'applique à tous les chemins de fer fédéraux, dont plusieurs font affaire au Québec.

À la page 117 du Rapport, le Comité consultatif résume brièvement ce problème de la façon suivante :

...Il n'existe pas de protocoles homogènes de consultation ou d'instruments d'appel sur l'affectation des terres au Canada, et les procédures provinciales et municipales de zonage des terres et de permis varient considérablement. En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* [paragr. 8(1)], une compagnie de chemin de fer doit donner un avis d'un projet de construction d'installations ferroviaires aux propriétaires des terrains attenants et à la municipalité. Par contre, les municipalités et les promoteurs ne sont pas tenus de donner un avis de même nature aux compagnies de chemin de fer lorsqu'ils envisagent la construction d'un nouveau complexe à proximité des lignes de chemin de fer.

(Nous avons souligné le texte)

Les sociétés de chemin de fer se préoccupent essentiellement des conséquences des aménagements municipaux dans un rayon de 300 mètres de leurs voies et de leurs triages. Qu'ils soient sur un terrain adjacent ou non, ces aménagements peuvent avoir un impact sur la sécurité ferroviaire, dont celle du public en général, et sur l'habileté des sociétés de chemin de fer à exploiter leur corridor de transport de façon concurrentielle.

On trouvera à l'Annexe D des exemples de développements et d'activités posant de sérieux problèmes de voisinage ainsi que des solutions qu'on y a parfois trouvées.

Le fait de porter à l'attention des sociétés de chemin de fer les projets d'affectation de terrains à proximité de propriétés ferroviaires permet à celles-ci de communiquer avec les promoteurs ou municipalités pour accroître leur sensibilité à la sécurité et à la circulation des biens et marchandises. Bien sûr, la décision finale appartient à la municipalité et aux promoteurs, mais cette décision risque d'être mieux éclairée et à tout le moins prise en connaissance de cause si, à la suite d'un avis, des risques à la sécurité ou des conflits potentiels peut-être insoupçonnés de ceux-ci sont portés à leur connaissance.

Les sociétés de chemin de fer croient que la réglementation québécoise devrait s'inspirer en la matière de celle de l'Ontario, la province la plus peuplée et la plus dense en termes de kilomètres de terre traversée par des voies ferrées au Canada.

En Ontario, la réglementation provinciale prévoit qu'un avis³ doit être donné à une société de chemin de fer par courrier pour toute demande d'approbation d'un plan de lotissement en vertu de l'alinéa 51 (20) a) de la *Loi sur l'aménagement du territoire* (L.R.O. 1990, chapitre P.13), si une partie du terrain visé est située dans un rayon de 300 mètres d'une ligne ferroviaire.

De la même façon, le paragraphe 9.11 de l'article 5 (3) du Règlement de l'Ontario 545/06 portant sur les règlements municipaux de zonage exige également que des avis soient donnés par courrier à une société de chemin de fer pour annoncer les réunions publiques et les journées d'accueil portant sur les règlements municipaux de zonage, si une partie du terrain visé est située dans un rayon de 300 mètres d'une ligne ferroviaire.

En fait, toute la réglementation adoptée aux termes de la loi précitée prévoit une telle obligation d'aviser par courrier la société de chemin de fer qui exploite une ligne ferroviaire, si un terrain visé est situé à cette distance de la voie.

Cette approche permettrait aux sociétés de chemin de fer de prendre connaissance en temps utile des projets près de leurs propriétés, et de faire part de leurs observations et suggestions aux municipalités concernées. La décision finale n'appartient pas aux sociétés de chemin de fer.

Les municipalités et leurs citoyens y gagneraient aussi au change. En disposant d'outils pour éviter les conflits ou pour y faire face, les élus n'auraient pas à arbitrer aussi souvent des conflits d'usage entre leurs citoyens et les acteurs économiques de leur municipalité. Il est souvent difficile pour

³ Paragraphe 8.10 de l'article 4 (1) du Règlement de l'Ontario 544/06

eux de devoir choisir entre les doléances d'un résident qui se plaint de bruits découlant de livraisons nocturnes faites par un transporteur ferroviaire ou routier, et les menaces de délocalisation d'une entreprise qui doit absolument recevoir ou expédier la nuit pour rester compétitive. Voir à ce sujet l'exemple 4 donné par le CN à l'Annexe D.

Le RCFQ estime qu'il serait opportun d'inclure dans la législation à venir portant sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme des dispositions exigeant des promoteurs et des municipalités qu'ils communiquent avec les sociétés de chemin de fer avant de prendre une décision quant à de nouveaux aménagements. Cela leur permettrait d'éviter de créer des conflits entre différents usages, de s'assurer que la desserte ferroviaire de leur territoire n'est pas compromise et de maintenir la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

RECOMMANDATION 1

Modifier la Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme afin d'y inscrire l'obligation pour les « organismes municipaux compétents à l'égard des documents métropolitains et régionaux de planification » et les « municipalités locales compétentes à l'égard de la planification locale et de la réglementation en matière d'urbanisme » de donner un avis par courrier au secrétaire d'une société de chemin de fer de tout plan ou schéma d'aménagement et de tout règlement de lotissement, de zonage ou de construction projeté ou de toute modification à ceux-ci si une partie du terrain visé est située dans un rayon de 300 mètres d'un triage et d'une ligne ferroviaire.

Une distance inférieure à 300 mètres, particulièrement lorsqu'il ne s'agit pas d'un triage, pourrait aussi être considérée, du moins dans les grandes zones urbaines.

Le RCFQ reconnaît qu'il sera nécessaire d'identifier un mécanisme approprié pour mettre en œuvre cette recommandation. À cet égard, nous proposons la création d'un registre où tous les avis de cette nature seraient versés, et rendus accessibles à tous les citoyens, dont les sociétés de chemin de fer. Les coûts d'administration du registre seraient assumés par la province. Le RCFQ est prêt à collaborer avec les autorités gouvernementales pour trouver des modalités simples et peu coûteuses de gérer ce registre.

On pourrait aussi s'inspirer de ce qui se fait au Nouveau-Brunswick, où les municipalités font parvenir à leur ministère provincial des Transports une copie de ces avis pour notification aux sociétés de chemin de fer.

L'article 16 de l'avant-projet de loi énonce que les plans métropolitains définissent, dans une perspective de développement durable, les orientations, les objectifs et les critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire d'une communauté métropolitaine, y compris, au paragraphe 1^o de son deuxième alinéa, la « planification du transport terrestre », alors que le paragraphe 3^o du deuxième alinéa de l'article 20 relatif aux schémas des municipalités régionales de

comté, lui, établit que le plan d'aménagement et de développement du territoire « décrit et planifie l'organisation du transport terrestre ».

Ce qui semble ressortir du libellé de l'avant-projet de loi, c'est que le gouvernement hésite à donner des directives claires ou à imposer des contraintes aux municipalités. Il ne nous appartient pas de juger les raisons de cette approche. Toutefois, nous croyons que le gouvernement doit définir des orientations qui permettront un développement harmonieux aux abords des lignes et terrains ferroviaires ne serait-ce que pour assurer la sécurité de ses citoyens et la pérennité des importants corridors de commerce intérieur et transfrontalier que sont les réseaux ferroviaires.

Il nous apparaît que la teneur de ces dispositions offre le cadre idéal pour y insérer celles demandées par les sociétés de chemin de fer ci-dessus.

Le Québec peut-il vraiment se permettre qu'une ville ou une municipalité, laissée sans directive provinciale, prenne des décisions pouvant mettre en péril le développement futur ou même la stabilité de l'économie de la province? Peut-on vraiment assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire et un aménagement harmonieux en faisant fi des conflits d'usage, résultant du manque d'encadrement des règles d'aménagement et d'urbanisme, et des conséquences sérieuses que ceux-ci peuvent avoir sur la sécurité publique, la qualité de vie des résidents en bordure de lignes ferroviaires et, à plus long terme, sur le développement et la survie des entreprises expédiant leurs produits par train? Le RCFQ répond non aux deux questions.

Les développements résidentiels, commerciaux ou institutionnels aux abords des voies ferrées et de terminaux ou triages existants font nécessairement partie des objets sur lesquels devraient porter les orientations, les objectifs et les critères du plan métropolitain.

RECOMMANDATION 2

Modifier le paragraphe 1^o du deuxième alinéa de l'article 16 de la Loi pour ajouter les mots « y compris le développement résidentiel, commercial ou institutionnel aux abords d'une ligne ferroviaire et des triages existants », après les mots « la planification du transport terrestre ».

Le RCFQ croit de plus que les plans d'aménagement et de développement du territoire doivent décrire et planifier *le développement résidentiel, commercial ou institutionnel aux abords d'une ligne ferroviaire et des triages existants*.

RECOMMANDATION 3

Modifier le paragraphe 3^o du deuxième alinéa de l'article 20 de la Loi pour ajouter les mots « y compris le développement résidentiel, commercial et institutionnel aux abords d'une ligne ferroviaire et des triages existants » après les mots « décrit et planifie l'organisation du transport terrestre ».

Le RCFQ croit que le gouvernement pourrait faire plus encore pour faciliter la tâche aux autorités compétentes au sens de la Loi, particulièrement celles qui le sont à l'égard des documents métropolitains et régionaux de planification et celles qui le sont à l'égard de la planification locale et la réglementation en matière d'urbanisme.

Dans la *Loi sur les transports au Canada*, dont il est fait mention ci-dessus, il est prévu que l'Office établit — et publie des lignes directrices sur des mesures de coopération en matière de résolution des conflits « concernant le bruit ou les vibrations liés à la construction ou à l'exploitation de chemins de fer ». Elle prévoit de plus que s'il a publié de telles lignes directrices, l'Office ne peut procéder à l'examen d'une plainte contre une société de chemin de fer que s'il est convaincu que toutes les mesures de coopération prévues par celles-ci ont été appliquées.

En d'autres termes, l'Office indique aux citoyens, et aux municipalités, qu'ils doivent tenter de régler le problème avant de porter plainte.

Le RCFQ croit que dans le cas de nouveaux lotissements ou de modification de zonage, le gouvernement du Québec devrait s'inspirer de cette mesure proactive, et s'assurer que les problèmes de voisinage sont pris en charge en amont, c'est-à-dire avant qu'ils ne surviennent, en faisant sien les procédures et critères développés par les sociétés de chemin de fer et les municipalités, dont nous parlions ci-dessus et qui sont reproduits à l'Annexe B, et en les incluant dans les orientations gouvernementales qu'il doit définir. Ces procédures et critères permettront aux promoteurs et municipalités d'effectuer l'équivalent d'une étude d'impacts de leurs projets, qui prenne en compte les réseaux de transport déjà en place.

RECOMMANDATION 4

Que les procédures et critères reproduits à l'Annexe B, relatifs au bruit et à la vibration, servent de guide à tous les intervenants : autorités chargées de l'aménagement du territoire au sens de l'article 1 de la Loi, sociétés de chemin de fer, promoteurs et propriétaires.

Finalement, bien que cela soit peut-être en marge des présentes consultations, il nous apparaît important d'attirer l'attention de la Commission ou de toute autre partie qui prendra connaissance de ce mémoire, sur la nécessité pour le Québec d'identifier et de mettre en place un encadrement législatif global du transport ferroviaire afin de mieux protéger les corridors de transport ferroviaire si essentiels à sa performance économique.

Les incongruités entre le droit commun, notamment celui qui naît de l'exercice des pouvoirs de réglementation des municipalités, et le mandat des sociétés de chemin de fer de transporter des gens et des marchandises à travers un réseau qui s'étend bien au-delà des frontières d'une seule municipalité posent souvent problème. Sans soustraire les sociétés de chemin de fer aux obligations qui leur incombent dans des domaines où l'intérêt public est en jeu (sécurité et environnement, par exemple), on doit leur permettre de se conformer facilement à des normes et règles uni-

formes et prévisibles afin de rester efficaces et rentables. Il en va de la santé du secteur et de ses membres.

À cet égard, les sociétés de chemin de fer de juridiction provinciale, principalement les CFIL qui desservent les régions du Québec et les sociétés de chemin de fer industriel, principalement situés dans le nord du Québec, devraient obtenir un statut semblable à celui dont jouissent les sociétés de chemin de fer de régie fédérale. Elles devraient, par analogie, être reconnues comme des ouvrages à l'avantage général de la société québécoise, et bénéficier d'un encadrement législatif reflétant ce statut. Ainsi, il devrait être clair que les lois, règlements, ordonnances, règles et normes rendus applicables aux sociétés de chemin de fer de juridiction provinciale par la volonté de l'Assemblée nationale du Québec et touchant aux aspects essentiels de leur exploitation, ont préséance sur toutes autres législations ou réglementations incompatibles, tant provinciales que municipales.

Des discussions sur cette demande des sociétés de chemin de fer de juridiction provinciale seront entamées sous peu avec les autorités compétentes, dont le ministère des Transports du Québec.

CONCLUSION

Les réalités concrètes découlant de la proximité sans cesse croissante d'activités quotidiennes et d'aménagements résidentiels, commerciaux et institutionnels à proximité des propriétés ferroviaires doivent être prises en compte par le gouvernement dans le cadre de la révision de la *Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme*.

En dépit de leurs efforts de sensibilisation des différents intervenants, municipalités et promoteurs, les sociétés de chemin de fer ne peuvent seules venir à bout du problème que cette cohabitation non souhaitable pose. Le RCFQ demande une intervention gouvernementale.

Le RCFQ préférerait une approche législative comme celle qui existe chez nos voisins d'Ontario, où les municipalités doivent donner avis aux sociétés de chemin de fer de tous travaux ou activités projetés à proximité d'une voie ferrée ou d'un terrain ferroviaire, et en fait la recommandation. Il suggère aussi d'autres approches, dont la création d'un registre central.

Le RCFQ croit que le gouvernement doit inclure dans ses orientations gouvernementales et dans celles des autres autorités compétentes, le développement harmonieux et durable aux abords des corridors et triages ferroviaires existants, afin d'assurer la sécurité et la quiétude de ses citoyens, et la pérennité des corridors de transport ferroviaire, et fait des recommandations en ce sens.

Finalement, le RCFQ suggère, sans en faire la recommandation, de donner préséance aux lois adoptées par l'Assemblée nationale du Québec qui touchent aux aspects essentiels de l'exploitation d'un chemin de fer sur tout autre texte législatif ou réglementaire incompatible.

ANNEXE – A –
Recommandations

RECOMMANDATION 1

Modifier la Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme afin d'y inscrire l'obligation pour les « organismes municipaux compétents à l'égard des documents métropolitains et régionaux de planification » et les « municipalités locales compétentes à l'égard de la planification locale et de la réglementation en matière d'urbanisme » de donner un avis par courrier au secrétaire d'une société de chemin de fer de tout plan ou schéma d'aménagement et de tout règlement de lotissement, de zonage ou de construction projeté ou de toute modification à ceux-ci si une partie du terrain visé est située dans un rayon de 300 mètres d'un triage et d'une ligne ferroviaire.

Une distance inférieure à 300 mètres, particulièrement lorsqu'il ne s'agit pas d'un triage, pourrait aussi être considérée, du moins dans les grandes zones urbaines.

RECOMMANDATION 2

Modifier le paragraphe 1^o du deuxième alinéa de l'article 16 de la Loi pour ajouter les mots « y compris le développement résidentiel, commercial ou institutionnel aux abords d'une ligne ferroviaire et des triages existants », après les mots « la planification du transport terrestre ».

RECOMMANDATION 3

Modifier le paragraphe 3^o du deuxième alinéa de l'article 20 de la Loi pour ajouter les mots « y compris le développement résidentiel, commercial et institutionnel aux abords d'une ligne ferroviaire et des triages existants » après les mots « décrit et planifie l'organisation du transport terrestre ».

RECOMMANDATION 4

Que les procédures et critères reproduits à l'Annexe B, relatifs au bruit et à la vibration, servent de guide à tous les intervenants : autorités chargées de l'aménagement du territoire au sens de l'article 1 de la Loi, sociétés de chemin de fer, promoteurs et propriétaires.

ANNEXE – B –
Procédures et Critères Relatifs au Bruit et à la Vibration⁴

AI.1

Procédures recommandées relatives à la préparation de rapports sur le bruit et la vibration pour les nouveaux lotissements résidentiels et autres nouvelles utilisations sensibles du sol

BRUIT

1. Les études devraient être confiées à un consultant qualifié utilisant un modèle de prédiction approuvé.
2. Dans les contextes où de telles études ne sont pas faisables d'un point de vue économique ou pratique, par exemple en raison de l'envergure d'un aménagement ou de l'absence d'un mécanisme disponible pour obtenir une étude, il conviendrait de prendre des mesures raisonnables et pratiques pour réduire au minimum les impacts sonores, telles qu'une augmentation des marges de recul des bâtiments, des clôtures antibruit et des techniques de construction de bâtiments adaptées (parement en brique, climatisation, etc.)
3. Obtenir des autorités ferroviaires leurs volumes de trafic existants.
4. Utiliser à des fins d'analyse le plan préliminaire/le plan de situation actuel et les plans de nivellement.
5. Indexer les données sur le volume ferroviaire de 2,5 %, composé annuellement, pour un minimum de 10 ans, à moins que des projections du trafic futur soient disponibles.
6. Effectuer une analyse à la hauteur du récepteur le plus proche. Pour les besoins de l'analyse, il faudrait se servir des marges de recul minimales dictées par la catégorie de ligne ferroviaire prescrite par le chemin de fer. Si le récepteur résidentiel proposé le plus proche se trouve à une distance plus grande que la marge de recul minimale, cette plus grande distance peut être utilisée.
7. L'analyse doit avoir lieu aux endroits suivants :
 - Récepteur dans une aire d'agrément extérieure. Il s'agit habituellement de la cour arrière, à un point situé à 3 m du mur arrière de la maison;
 - Récepteur situé au premier, deuxième ou troisième étage d'immeubles de faible hauteur. Le calcul de nuit devrait être effectué en façade, là où une chambre à coucher pourrait être située. Le calcul de jour devrait être effectué là où l'aire de séjour, la salle à manger ou l'aire familiale pourrait être située; et
 - Dans le cas d'immeubles à niveaux multiples, les calculs devraient être faits dans les aires d'agrément extérieures et à la hauteur de l'étage le plus élevé de l'immeuble.

⁴ Rapport final – Lignes directrices et meilleures pratiques, Annexe 1, Procédures et critères relatifs au bruit et à la vibration, ACFC, FCM, http://www.proximityissues.ca/french/MaterialsContent/2007_Guidelines_fr.pdf

8. Les hauteurs typiques pour les récepteurs sont données ci-dessous, mais à titre indicatif seulement. Il faudrait utiliser les hauteurs réelles, lorsqu'elles sont connues.
 1. Aire d'agrément extérieure : 1,5 m au-dessus du niveau final (élévation) de l'aire d'agrément;
 2. Récepteur au 1^{er} étage : 1,5 m au-dessus du niveau final (élévation) du premier plancher;
 3. Récepteur au 2^e étage : 4,5 m au-dessus du niveau final (élévation) du premier plancher;
 4. Récepteur au 3^e étage : 7,5 m au-dessus du niveau final (élévation) du premier plancher.
9. L'analyse devrait être basée sur une période diurne de 16 heures (L_{eq} Jour) et une période nocturne de 8 heures (L_{eq} Nuit).
10. Si l'utilisation des sifflets est permise, ils devraient être inclus dans l'analyse, de façon qu'on puisse déterminer les mesures d'atténuation nécessaires à l'atteinte des limites acoustiques intérieures. Il n'est pas nécessaire d'inclure les sifflets pour déterminer les exigences auxquelles doivent satisfaire les écrans acoustiques.
11. Toute différence topographique entre la source et le récepteur devrait être prise en considération.
12. L'atténuation attribuable à la présence d'une forêt dense aux arbres à feuilles persistantes, d'une profondeur de plus de 50 m, peut aussi être incluse dans l'analyse (en supposant que cette forêt soit conservée intégralement).
13. Les ouvrages interposés susceptibles d'offrir un certain effet d'écran acoustique peuvent également être inclus dans l'analyse.
14. Les résultats de cette analyse devraient être comparés aux limites acoustiques applicables indiquées ci-après, de façon qu'il soit possible de déterminer les mesures d'atténuation requises autant pour les aires d'agrément extérieures que pour les logements. Ces mesures devraient inclure des écrans acoustiques, des éléments d'architecture et de ventilation (parement en brique, climatisation, ventilation à air pulsé, vitrage des fenêtres, etc.).
15. Les hauteurs que doivent avoir les écrans acoustiques pour respecter les lignes directrices applicables aux aires d'agrément extérieures peuvent être déterminées à l'aide d'un modèle approprié. Il faut tenir compte aussi de l'emplacement relatif de la source et du récepteur, ainsi que de la déclivité des voies ferrées et de l'emplacement des écrans.
16. La conception de l'écran acoustique doit tenir compte des exigences minimales du chemin de fer en matière de sécurité.
17. Les exigences relatives aux éléments architecturaux doivent inclure les exigences minimales du chemin de fer. Le reste des éléments peuvent être définis à l'aide des procédures de détermination des coefficients d'isolation acoustique (AIF) décrites dans la publication de la SCHL intitulée *Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation*, NHA 5156 et NHA 5185, 1981, ainsi que des procédures de la Notice sur la construction no 56, *Calcul et vérification de l'insonorisation des bâtiments*, 1995, du Conseil national de recherches du Canada.

18. Le rapport doit inclure toute l'information susmentionnée pour qu'il puisse être examiné d'une manière appropriée. Le rapport doit aussi comprendre l'information suivante :
- le plan repère;
 - le plan de situation/le plan préliminaire;
 - un résumé des données sur le trafic ferroviaire, y compris la correspondance reçue des chemins de fer;
 - une image montrant l'emplacement de l'écran acoustique, y compris les rallonges ou les éléments enveloppants;
 - les élévations du dessus des écrans;
 - des exemples de calcul avec ou sans écran acoustique;
 - des exemples de calcul montrant la façon dont les éléments architecturaux ont été déterminés;
 - un tableau récapitulatif des lots/îlots/unités exigeant des mesures d'atténuation, y compris les lots nécessitant une climatisation et des clauses d'avertissement; et
 - toute autre information pertinente au site et aux mesures d'atténuation proposées.

Tableau AI-1

Critères recommandés pour le bruit - nouveaux lotissements résidentiels ou autres utilisations sensibles du sol à proximité de corridors ferroviaires*

TYPE D'ESPACE	PÉRIODE	NIVEAU SONORE LIMITE L_{eq} * (dBA) Rail**
Chambres à coucher, locaux pour dormir des hôpitaux, maisons de repos/centres d'accueil, etc.	23 h à 7 h	35
Salle de séjour/salle à manger, locaux pour dormir des hôtels/motels, aires de séjour/de repas des hôpitaux, écoles, maisons de repos/centres d'accueil, centres de jour, lieux de culte, etc.	7 h à 23 h	40
Bureaux individuels ou semi-privés, petites salles de conférence, bibliothèques, etc.	7 h à 23 h	40
Bureaux généraux, aires de réception, boutiques et magasins au détail, etc.	7 h à 23 h	45
Aires de séjour extérieures	7 h à 23 h	55***
Fenêtres extérieures des chambres à coucher et locaux pour dormir	23 h à 7 h	50
Fenêtres extérieures des salles de séjour/salles à manger	7 h à 23 h	55

Source : Adapté de la Ligne directrice LU-131 du ministère de l'Environnement de l'Ontario.

* Applicable seulement aux sources de bruit de transport.

* Le niveau acoustique équivalent, ou L_{eq} , mesuré en décibels (dBA) pondérés A, est le niveau d'un bruit constant qui, sur une période donnée, correspondrait à la même énergie acoustique que celle du bruit fluctuant d'une même durée d'émission. Le L_{eq} Jour est mesuré sur une période de 16 heures (de 7 h à 23 h).

Le L_{eq} Nuit est mesuré sur une période de 8 heures (de 23 h à 7 h).

** Les limites acoustiques intérieures ne sont utilisées que pour déterminer les exigences relatives aux éléments architecturaux. Les limites acoustiques extérieures en façade servent à déterminer les exigences relatives à la climatisation.

*** Des mesures d'atténuation sont recommandées si les niveaux sonores se situent entre 55 et 60 dBA; s'ils sont de 60 dBA ou plus, il faudrait mettre en place des mesures d'atténuation pour réduire le bruit à une valeur aussi proche que possible de 55 dBA.

VIBRATION

Les mesures d'atténuation peuvent prendre la forme d'un traitement des fondations périphériques ou de murs de fondation plus épais, et, dans les cas les plus lourds, de garnitures de caoutchouc insérées entre la superstructure et les fondations.

1. Les études devraient être confiées à un consultant qualifié.
2. Dans les contextes où de telles études ne sont pas faisables d'un point de vue économique ou pratique, par exemple en raison de l'envergure d'un aménagement ou de l'absence d'un mécanisme disponible pour obtenir une étude, il conviendrait de prendre des mesures raisonnables et pratiques pour réduire au minimum les impacts de la vibration, telles qu'une augmentation des marges de recul des bâtiments, le traitement des fondations périphériques (fondations plus épaisses par exemple) et autres mesures d'isolation des vibrations, etc.
3. Tous les projets d'aménagement de type résidentiel/institutionnel devraient faire l'objet de mesures de la vibration. Il n'est pas acceptable de se servir de telles mesures lorsqu'elles ont été prises en d'autres endroits, comme de l'autre côté des voies, plus loin sur la voie, etc.
4. Les mesures de la vibration devraient être prises à la distance correspondant au récepteur résidentiel proposé le plus proche ou aux marges de recul fondées sur la catégorie de ligne ferroviaire. Si les unités de logement sont situées à plus de 75 m d'une emprise ferroviaire, les mesures de la vibration ne sont pas nécessaires.
5. Il conviendrait de choisir un nombre suffisant de points parallèles aux voies ferrées pour assurer un échantillonnage global des conditions pédologiques potentiellement changeantes.
6. À chaque point de mesure, il faudrait enregistrer au moins cinq (5) passages de train (tous types de train confondus utilisant la ligne de chemin de fer).
7. L'équipement de mesure devrait pouvoir mesurer des vibrations comprises entre 4 Hz et 200 Hz $\pm$ 3 dB, avec constante de temps moyenne RMS de 1 seconde.
8. Toutes les données mesurées devraient faire l'objet d'un rapport.
9. Le rapport devrait contenir toute l'information susmentionnée, ainsi que la suivante :
 - le plan-clé;
 - le plan de situation/le plan préliminaire indiquant les points de mesure;
 - un résumé des appareils de mesure utilisés;
 - le sens de marche, le type, la vitesse (si c'est possible) et la composition (nombre de véhicules) de chaque train mesuré;
 - le résultat de toutes les mesures prises;
 - les niveaux de vibration excessifs, le cas échéant, et
 - le détail des mesures d'atténuation proposées, si elles sont nécessaires.
10. La transmission des vibrations dans le sol doit être mesurée par des tests et une évaluation sur place afin que l'on puisse déterminer si les logements situés à moins de 75 mètres de

l'emprise ferroviaire ressentiront des vibrations de plus de 0,14 mm/sec RMS aux fréquences comprises entre 4 et 200 Hz. Le système de surveillance devrait pouvoir mesurer des fréquences comprises entre 4 et 200 Hz $\pm$ 3 dB, avec constante de temps moyenne RMS de 1 seconde. En cas de dépassement, il est recommandé de mettre en place des mesures d'isolation pour s'assurer que les aires de séjour ne subissent pas des vibrations de plus de 0,14 mm/sec RMS sur le premier plancher du logement et au dessus.

AI.2

Procédures recommandées relatives à la préparation de rapports sur le bruit pour les nouveaux lotissements résidentiels et autres nouvelles utilisations sensibles du sol à proximité de triages ferroviaires

1. Les études devraient être confiées à un consultant qualifié.
2. Dans les contextes où de telles études ne sont pas faisables d'un point de vue économique ou pratique, par exemple en raison de l'envergure d'un aménagement ou de l'absence d'un mécanisme disponible pour obtenir une étude, il conviendrait de prendre des mesures raisonnables et pratiques pour réduire au minimum les impacts sonores, telles qu'une augmentation des marges de recul des bâtiments, des clôtures antibruit et des techniques de construction de bâtiments adaptées (parement en brique, climatisation, etc.).
3. Obtenir des informations du chemin de fer au sujet du triage ferroviaire marchandises considéré, y compris les activités actuelles et les modifications qui pourraient être apportées au triage dans l'avenir.
4. Obtenir du chemin de fer, s'ils sont disponibles, les niveaux acoustiques minimums pour chaque source. Ces données devraient être vérifiées par des observations et des mesures acoustiques sur place.
5. Calculer l'impact potentiel de toutes les sources de bruit à la hauteur du récepteur résidentiel proposé le plus proche, à une distance minimale de 300 m de la ligne de propriété la plus proche du triage ferroviaire.
6. L'analyse devrait être effectuée au cours de la pire heure d'activité (L_{eq} 1 h).
7. Les calculs peuvent être faits sur la base de la norme ISO 2613-2 ou de tout autre modèle approuvé.
8. Les activités qui produisent des bruits impulsifs, telles que les opérations d'attelage, de dételage et d'étirement des attelages devraient être analysées à l'aide d'un niveau logarithmique moyen des bruits impulsifs (L_{LM}), et ne pas faire partie du L_{eq} 1 h.
9. L'analyse peut incorporer toute forme d'atténuation obtenue grâce à des ouvrages permanents interposés et à la végétation, comme le prévoit le modèle de prédiction. Il conviendrait aussi de tenir compte de toute différence topographique entre la source et le récepteur.
10. Toutes les caractéristiques tonales du bruit devraient être prises en considération.

11. Toutes les analyses devraient tenir compte du nivellement proposé pour le site ainsi que du nivellement du triage ferroviaire, surtout lorsqu'il s'agit de déterminer la hauteur des écrans acoustiques.
12. Il faudrait déterminer la provenance des sources de bruit en consultation avec le chemin de fer, en se fondant sur l'emplacement le plus raisonnable et plus probable de l'activité considérée.
13. Le rapport du consultant doit inclure l'information suivante :
 - le plan repère;
 - le plan de situation/le plan préliminaire pour l'aménagement proposé;
 - une image montrant l'emplacement de chacune des sources de bruit modélisées à l'intérieur du triage ferroviaire;
 - un tableau récapitulatif des niveaux sonores à la source utilisés dans l'analyse;
 - les résultats des niveaux sonores prédits pour les divers récepteurs;
 - les résultats des mesures du bruit sur les lieux;
 - des exemples de calcul avec ou sans mesures d'atténuation proposées;
 - un tableau récapitulatif de tous les lots exigeant des mesures d'atténuation;
 - les élévations du dessus des écrans acoustiques, si de tels écrans sont proposés, et
 - toute autre information pertinente au site et aux autres mesures d'atténuation.
14. Les résultats de l'analyse devraient être comparés aux critères de niveau sonore établis dans le tableau AI-2 ci-dessous. En cas de dépassement, il faudrait recommander des mesures d'atténuation qui sont conformes aux lignes directrices relatives aux sources de bruit fixes.

Tableau AI-2

Critères recommandés pour le bruit - lotissements résidentiels ou autres utilisations sensibles du sol à proximité de triages ferroviaires marchandises

Valeurs minimales pour un L_{eq} ou L_{LM} 1 h selon l'heure du jour

Heure du jour	L_{eq} (dBA) ou L_{LM} (dBA) 1 h	
	Zone de classe 1	Zone de classe 2
7 h – 19 h	50	50
19 h – 23 h	47	45
23 h – 7 h	45	45

Source : Adapté de la Ligne directrice LU-131 du ministère de l'Environnement de l'Ontario.

Ces critères sont applicables à n'importe quelle partie utilisable du lot ou du logement.

AI-3

Recommandations pour l'évaluation de nouvelles installations ferroviaires ou l'agrandissement important de telles installations existantes à proximité de lotissements résidentiels ou d'autres utilisations sensibles du sol

- Les évaluations de projets d'agrandissement ou de modification physique d'une installation ferroviaire devraient être fondées sur les caractéristiques particulières du site et de l'exploitation, ainsi que sur les exigences fédérales applicables. Les procédures utilisées devraient, par leur nature, être similaires à celles décrites pour les projets d'utilisation sensible du sol à proximité d'une installation ferroviaire.
- Les critères numériques qui établiraient la nécessité de mesures d'atténuation devraient également comporter une évaluation des changements – c'est-à-dire prendre en considération et comparer dans quelle mesure les niveaux sonores sont susceptibles de changer (niveaux sonores avant le projet et après le projet).
- Il faudrait envisager des mesures d'atténuation lorsque le niveau sonore futur prédit – celui associé au projet et celui du bruit ambiant – dépasse par au moins 5 dBA le niveau sonore futur sans construction, y compris le niveau sonore ambiant³. L'évaluation, la mise en place et l'importance de telles mesures devraient tenir compte des approbations pertinentes de l'utilisation du sol adjacente (exemple : a-t-on permis que de nouveaux lotissements résidentiels empiètent sur le corridor ou triage ferroviaire sans mesures d'atténuation?) ainsi que de la faisabilité opérationnelle, économique, technique et pratique des mesures et, dans tous les cas, être conformes aux règlements pertinents. Si des mesures d'atténuation sont applicables, elles devraient normalement prendre la forme d'écrans acoustiques, d'une modification des tracés et/ou des activités, dans la mesure du réalisable.

3. Là où l'activité ferroviaire constitue la source de bruit dominante, elle devrait être incluse dans le bruit ambiant.

ANNEXE – C – Triage Outremont

Les activités de Canadien Pacifique (CP), et par la suite, celles de Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG) remontent à 1892. Elles se sont poursuivies jusqu'au mois d'août 2008, alors que le CFQG, qui en était le locataire depuis 1997, déménagea ses activités à Boisbriand.

SOMMAIRE HISTORIQUE :

- Depuis les années 1970, le CP faisait l'objet de pressions de la part de la municipalité d'Outremont qui souhaitait que le chemin de fer mette fin à ses activités et que le site soit re-développé pour un usage plus compatible avec le milieu urbain.
- Jusqu'en 1990, le CP utilise le triage principalement dans le cadre de ses activités de desserte du port de Montréal. Des wagons à destination ou en provenance du port étaient remisés au triage et c'est là que se faisait l'assemblage des trains de marchandises qui étaient expédiées à travers le Canada de Toronto à Vancouver, ainsi que dans le sud de l'Ontario et jusqu'à Chicago et autres villes du Midwest américain. Dans les années 1990, le CP élabore un projet de développement résidentiel sur le site de la cour de triage Outremont qui finalement sera abandonné en 1995 devant les réactions négatives de la population locale et le manque d'intérêt de la municipalité. La ville d'Outremont continue cependant ses démarches dans le but d'un ré-développement éventuel du site.
- Ainsi, elle modifiera le zonage du site et de ses abords immédiats pour permettre la construction d'immeubles résidentiels et met sur pied un programme d'aide à la relocalisation des entreprises situées aux abords du triage qui, jusqu'à ce moment, avaient constitué une zone tampon entre le triage et les secteurs résidentiels.
- Les changements de zonage permettent la construction de condos qui ne tarderont pas à apparaître dans le secteur immédiatement au sud du triage.
- En 1997, le CP vend à CFQG sa ligne de chemin de fer reliant Montréal à Québec sur la rive nord, et celle reliant Montréal à Gatineau vers l'ouest. CFQG devient locataire du triage Outremont et l'utilisera pour assembler ses trains et préparer les wagons qu'il échange avec le CP au triage Saint-Luc situé plus à l'ouest.
- Au même moment, le service de train de banlieue reliant Montréal à Sainte-Thérèse et Blainville démarre et les trains de banlieue jouissent d'une priorité de passage aux heures de pointe du matin et du soir, limitant considérablement les mouvements de train de CFQG qui se voit donc contraint de faire une partie de son triage la nuit.
- En 1999, des citoyens déposent une plainte à l'Office des transports du Canada (OTC) concernant le bruit résultant des activités de triage qui ont lieu la nuit et le jour. L'OTC devra se désister puisque ses pouvoirs d'intervention et de résolution des disputes sont contestés avec succès par le CN dans une autre affaire concernant une plainte en Ontario. Parallèlement, CFQG prendra des mesures pour atténuer les impacts sonores de ses activités sur la quiétude du quartier.

RECOURS COLLECTIF :

- En février 2002, Gilles Paquin, un résident d'Outremont, demande à la Cour supérieure d'autoriser un recours collectif contre le CP, CFQG et une autre partie, afin de les faire condamner à verser à des voisins du triage des dommages à cause de troubles de voisinage, notamment des bruits et vibrations résultant des activités ferroviaires et à obtenir une injonction visant à modifier la façon dont sont menées les activités ferroviaires.
- Le 27 mai 2004, la Cour supérieure rejette la demande en autorisation, concluant que le bruit généré par les activités ferroviaires était « normal » et prévisible pour les gens qui ont choisi de résider à proximité de la cour de triage.
- La Cour d'appel du Québec renverse le premier jugement, et le CP demande sans succès à la Cour suprême l'autorisation de se pourvoir en appel devant la Cour contre l'Arrêt de la Cour d'appel du Québec le 5 janvier 2005.
- En septembre 2006, les parties demandent à la Cour supérieure une conférence de règlement à l'amiable, et, avec l'aide de la Cour, s'entendent sur un règlement qui prévoit la relocalisation des activités de triage de Québec-Gatineau vers un autre lieu avant le 28 août 2008.
- CFQG déménage ses activités de triage à Boisbriand à l'intérieur des délais prescrits par l'entente.

CONCLUSION :

Alors que la cour de triage avait été isolée des secteurs résidentiels par une zone industrielle pendant de nombreuses années, les pressions pour redévelopper le site du triage se sont intensifiées au fil des années. Face à cette situation, le chemin de fer a développé lui-même un projet de développement résidentiel en collaboration avec l'administration municipale, mais lorsque cette dernière s'est déclarée insatisfaite des retombées fiscales qu'il générerait, le CP abandonne le projet et revient à un usage ferroviaire qui entre-temps, était devenu incompatible en raison des immeubles résidentiels construits immédiatement aux abords du triage et complètement exposés aux impacts sonores et visuels des opérations ferroviaires. Ce conflit s'est finalement résolu après de coûteuses démarches juridiques et un règlement à l'amiable entre les parties.

ANNEXE – D –

Développements posant de sérieux problèmes de voisinage et solutions qu'on y a parfois trouvées.

Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG)

La société Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG), filiale de la société Genesee & Wyoming Canada Inc., exploite quelque 450 km de voies acquises du CP dans le cœur industriel du Québec, entre Québec et Gatineau, depuis novembre 1997. Le CP avait auparavant exploité ce même réseau pendant des décennies.

Exemple 1

Bien après l'acquisition de la voie, une garderie pour les enfants des policiers de la ville de Trois-Rivières a pris l'habitude d'emmener les bambins jouer au parc aménagé de l'autre côté de la voie ferrée. Comme il n'y avait pas de passage à niveau « légal » à proximité, un passage à niveau, tout à fait illégal, a été improvisé et utilisé par les responsables de la garderie pour permettre aux enfants de traverser la voie et de se rendre de la garderie au parc et en revenir. Ce passage illégal avait été aménagé en coupant la clôture de chaque côté de la voie ferrée et en installant des madriers au-dessus des fossés de chaque côté. Nul n'est besoin d'expliquer le stress ressenti par l'employé du chemin de fer faisant l'inspection de la voie à bord d'un véhicule rail-route et voyant les bambins traverser la voie, « deux par deux, à un bras de distance »... On peut facilement penser au traumatisme des parents si un enfant avait été frappé par un train. On oublie souvent celui de l'employé en charge du train qui peut rarement l'arrêter à temps.

Il a fallu actionner régulièrement le sifflet comme on l'aurait fait à un passage à niveau pour attirer l'attention de la municipalité et des voisins sur le fait que quelqu'un traversait la voie comme s'il s'agissait d'un passage à niveau. L'utilisation du sifflet et de nombreuses interventions de sensibilisation auprès des élus ont fini par convaincre la ville d'aménager un passage à niveau public protégé à cet endroit.

Si le schéma d'aménagement et le zonage avaient pris en compte l'existence du corridor de transport, le développement aux abords de la ligne ferroviaire aurait sans doute été différent, et aucune vie n'aurait été mise en danger.

Exemple 2

La Ville de Trois-Rivières a attribué des permis à un promoteur immobilier pour la construction d'immeubles en copropriété divise (condominiums) en bordure de la cour de triage ferroviaire, sans que CFQG n'en soit préalablement avisé. Ce n'est que lorsque les travaux de construction eurent commencé que CFQG a réalisé la chose. CFQG ne pouvait plus rien faire pour faire part au pro-

moteur de mesures à prendre pour réduire le bruit et les vibrations.

Un employé de CFQG a, sans s'identifier comme employé de cette société, communiqué avec le promoteur pour s'informer du prix des appartements et du trafic ferroviaire. Le promoteur lui a déclaré que la cour de triage n'opérait pas le soir, et que donc il n'y aurait pas de bruit. CFQG exploite pourtant jour et nuit, comme tous les chemins de fer le font.

La ville aurait pu forcer le prometteur à inclure dans ses offres d'achat une mention de l'existence du chemin de fer et du bruit et des vibrations inhérentes à ce mode. Cela n'aurait peut-être pas dissuadé les acheteurs, mais ils auraient acheté en toute connaissance de cause.

CN

Créé en 1919 par les pouvoirs publics canadiens, le CN a été privatisé en 1995. En 2008, le CN a transporté 2 millions de wagons complets de marchandises, en s'appuyant sur un effectif de 15 561 personnes et sur un parc de 1 351 locomotives et de plus de 44 000 wagons. Le réseau canadien du CN comprend 14 872 milles de parcours et couvre le Canada et le centre des États-Unis, de l'Atlantique au Pacifique et jusqu'au golfe du Mexique. Il a d'importantes installations à Montréal.

Exemple 3

Il y a toujours eu des plaintes relatives au bruit provenant de l'exploitation de la cour du CN à Pointe-Saint-Charles. Malgré une diminution importante de l'activité ferroviaire à cette cour au fil des décennies, particulièrement la dernière quand la cour de triage est devenue une cour de service utilisée seulement pour le trafic généré par les clients locaux, les plaintes continuent de fuser. Un « regroupement contre la nuisance ferroviaire à Pointe-Saint-Charles » est né en 2009, et s'est plaint du bruit le jour et la nuit.

Les gens qui se plaignaient étaient des résidents qui n'habitaient Pointe-Saint-Charles que depuis seulement quelques années. Le bruit leur semblait trop élevé, malgré une diminution importante des activités à la cour. Cette cour est près de la voie qui est le corridor principal du CN entre l'est et l'ouest du Canada.

Le CN a rencontré à quelques reprises les représentants du regroupement de citoyens afin de comprendre la problématique et y trouver des solutions. Sur la base des résultats d'une étude de bruit payée par le CN, ce dernier a installé des graisseurs de rail à deux endroits afin de réduire la friction et donc le bruit, et, mais avec moins de succès, les plaintes...

Les plaignants reprochaient entre autres choses au CN son exploitation en flux tendu (Just-in-time), qui fait pourtant partie des mesures responsables du succès économique du CN.

Exemple 4

Sillery (Québec) - Un client ayant décroché un contrat important, s'étendant sur une période de deux mois, a demandé au CN de transporter et de lui livrer des marchandises à son centre de transbordement au port de Québec, où ses employés devaient les transborder des wagons aux navires devant les emporter à destination finale. Pour respecter les besoins du client, la livraison devait se faire la nuit. De nombreuses plaintes furent faites. Malheureusement, en raison des contraintes qu'avait acceptées le client, il était impossible de lui livrer les marchandises le jour, car ses employés n'auraient pu les décharger efficacement.

Le temps faisant bien les choses, le contrat s'est terminé, et les plaintes ont cessé.

Cour de triage à Rouyn-Noranda – Le CN a dû modifier les heures d'exploitation du train desservant un client, à la demande de ce dernier, et en fonction des besoins opérationnels de celui-ci. La plage horaire était étroite et très stricte. Ainsi, le train de manœuvre desservant ce client à partir de la cour de Rouyn-Noranda effectue maintenant ses tâches durant une partie de la nuit. À la suite de cette modification, le CN a reçu des plaintes des résidents des maisons situées à proximité de la cour. Le CN a expliqué aux gens la raison du changement.

Autres exemples du CN

Dans certains cas, il est possible d'ajuster les heures d'exploitation. Cela fut fait à Longueuil où aucun impératif économique n'empêchait le CN d'effectuer ses opérations le jour, plutôt que la nuit.

De la même manière, à Montréal-Ouest, des instructions spéciales ont été émises pour que les locomotives ne soient plus laissées en marche en dehors de la période hivernale. Durant cette période toutefois, les moteurs doivent tourner au ralenti pour pouvoir démarrer. Le CN a également déplacé l'endroit où les trains s'arrêtent pour procéder au changement des équipes de travail. Le nouvel emplacement est plus éloigné de la zone résidentielle aux abords du triage.

MMA

Le Chemin de fer Montréal, Maine & Atlantique (MMA) est entré en exploitation au Canada en janvier 2003. Le MMA a fait l'acquisition entre autres des voies ferrées du Québec Southern Railway Ltd. Auparavant, ces mêmes voies étaient exploitées par le CP.

Le réseau canadien est concentré au Québec; il s'étend de Saint-Jean à Lennoxville, de Sainte-Rosalie à Farnham, de Farnham à Stanbridge, de Brookport à la frontière canado-américaine et de Lennoxville à la frontière canado-américaine près de Boundary ainsi que de Saint-Jean à Saint-Luc Junction, dans la subdivision d'Adirondack du CP.

Exemple 5

Depuis des années, les vacanciers du Camping Domaine Tournesol à Cowansville se réveillent souvent la nuit au passage du train de MMA approchant le passage à niveau situé sur la route 139 tout près du camping. Les propriétaires du terrain de camping se sont plaints à maintes reprises auprès de la Ville du bruit des trains, particulièrement en raison du fait qu'ils passent dans la région surtout la nuit.

Après des mois de discussions, une entente a récemment été conclue entre le MMA et la Ville de Cowansville et la municipalité de Brigham. Une fois en place certaines mesure de sécurité devant être approuvées par Transports Canada, les trains ne siffleront plus à ce passage à niveau. Ils continueront de siffler aux dix autres passages à niveau de cette ville.