

# ANNEXE XVII – LIGNES DIRECTRICES APPLICABLES AUX NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS À PROXIMITÉ DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES<sup>1</sup>



## 1-Introduction

L'aménagement de structures résidentielles à proximité des corridors ferroviaires peut comporter de nombreux défis, particulièrement en ce qui a trait à l'atténuation réussie de divers impacts associés aux activités ferroviaires et liés au bruit, aux vibrations et à la sécurité. Les mesures d'atténuation standards décrites ci-après ont été conçues de façon à offrir aux promoteurs la solution la plus simple et la plus efficace aux problèmes courants.

Toutefois, dans certains cas, en particulier dans les zones déjà bâties des plus grandes villes du pays, les propositions d'aménagement viseront des sites plus petits et plus contraignants, où ces mesures ne pourront être mises en place, en particulier les marges de recul et les bermes maximums. Dans les cas où les municipalités ont déjà déterminé que la construction résidentielle constitue la meilleure utilisation de ces sites, on procédera à une évaluation de la viabilité des aménagements. Cette dernière a pour but d'évaluer tout conflit qui pourrait résulter de la proximité de l'aménagement et du corridor ferroviaire de même que toute incidence possible sur les activités du chemin de fer attribuable au nouvel aménagement pendant la phase de construction et par la suite. L'aménagement proposé ne sera autorisé que si la gestion et l'atténuation appropriées des impacts pour le chemin de fer et pour l'aménagement sont assurées. Il est important de préciser ici que l'évaluation de la viabilité des aménagements ne vise pas à justifier l'absence de mesures d'atténuation dans une proposition d'aménagement donnée, mais plutôt de permettre une évaluation basée sur les caractéristiques propres à un site précis et, par conséquent, la détermination des mesures d'atténuation appropriées.

L'évaluation de la viabilité des aménagements est donc un outil destiné à aider les aménageurs qui ne peuvent mettre en œuvre les mesures standards d'atténuation à évaluer la viabilité du site pour un éventuel aménagement et à concevoir les mesures qui permettront d'atténuer efficacement les impacts potentiels associés à la construction à proximité d'installations ferroviaires. L'évaluation de la viabilité des aménagements, qui doit être effectuée par un planificateur ou un ingénieur compétent, en étroite collaboration avec le chemin de fer, doit :

- i. Déterminer tous les risques potentiels pour le chemin de fer exploitant, son personnel, ses clients et les futurs résidents de l'aménagement proposé;
- ii. Prendre en compte les exigences d'exploitation des installations ferroviaires et du cycle de vie complet de l'aménagement;
- iii. Cerner les enjeux liés à la conception et à la construction qui peuvent avoir une incidence sur la faisabilité du nouvel aménagement;
- iv. Déterminer les risques potentiels liés à la sécurité et à l'intégrité d'exploitation du corridor ferroviaire et les mesures de contrôle de sécurité et caractéristiques de conception nécessaires pour atténuer ces risques et éviter les interruptions à long terme qui seraient attribuables à une défectuosité ou à une panne des éléments de la structure; et
- v. Déterminer comment un incident pourrait être géré, le cas échéant.

Il est fortement recommandé que les promoteurs consultent le chemin de fer touché au moment de la préparation d'une évaluation de la viabilité des aménagements afin de s'assurer que toutes les questions pertinentes sont abordées.

1. Fédération canadienne des municipalités et Association des chemins de fer du Canada, *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*, 2013.

# ANNEXE XVII – LIGNES DIRECTRICES APPLICABLES AUX NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS À PROXIMITÉ DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES

Ce document indique les exigences minimales générales d'une évaluation de la viabilité des aménagements devant être jointe à une demande d'aménagement d'une propriété située à proximité d'activités ferroviaires. Les promoteurs doivent noter qu'il peut être nécessaire de traiter d'autres aspects dans une telle évaluation, selon la nature particulière du site et de l'aménagement proposé. Ces aspects devraient être déterminés en collaboration avec la municipalité et le chemin de fer touchés.

Les municipalités devraient utiliser les résultats d'une évaluation de la viabilité des aménagements pour déterminer, si les mesures d'atténuation proposées sont appropriées.

Les sections qui suivent précisent les éléments de base qui doivent être inclus dans une évaluation de la viabilité des aménagements standards.

## 2-Renseignements sur le site

L'évaluation doit inclure une description détaillée de l'état du site afin d'assurer une excellente compréhension du contexte qui pourrait être la source de conflits. Elle devra à tout le moins faire état des éléments suivants :

- i. État du site (tranchées, remblais, etc.);
- ii. Type de sol, caractéristiques géologiques;
- iii. Caractéristiques topographiques;
- iv. Tracé d'écoulement des eaux actuel du site et drainage; et
- v. Distance du site par rapport au corridor ferroviaire et aux autres infrastructures ferroviaires et services publics.

## 3-Renseignements sur les installations ferroviaires

Il est essentiel que les différents éléments du corridor ferroviaire (ou de toute autre installation ferroviaire) soient évalués afin de déterminer de façon appropriée les conflits possibles associés à tout nouvel aménagement à proximité des activités ferroviaires. L'évaluation devra à tout le moins faire état des facteurs suivants :

- i. Géométrie et alignement de la voie (la voie est-elle droite ou en courbée?);
- ii. Présence d'aiguillages ou de points de jonction;
- iii. Vitesse permise pour la voie, y compris tout changement possible ou prévu à celle-ci;
- iv. Historique des déraillements à cet emplacement ou à d'autres emplacements similaires;
- v. Occupation des voies et clientèle actuelles et futures prévues (au cours des dix prochaines années);
- vi. Précisions sur les améliorations ou travaux futurs ou prévus pour le corridor ou toute disposition de protection en vue d'une expansion future; indiquer s'il n'existe aucun plan de cette nature; et
- vii. Topographie de la voie (est-elle construite dans une tranchée, sur un remblai, ou à niveau?).

## 4-Renseignements sur l'aménagement

Les renseignements sur le projet d'aménagement, notamment les éléments de conception et d'exploitation, sont importants afin de comprendre si le ou les immeubles ont été conçus de façon à résister à tout conflit éventuel lié au corridor ferroviaire ou à éviter tout impact négatif sur l'infrastructure et les activités ferroviaires. L'évaluation devra à tout le moins fournir les renseignements suivants :

- i. Distance de l'aménagement projeté du corridor ferroviaire ou de toute autre infrastructure ferroviaire;
- ii. Dégagements et marges de recul de l'aménagement proposé par rapport au corridor ferroviaire; et
- iii. Toute caractéristique de protection contre les collisions et les déraillements proposée pour le nouvel aménagement.



## 5-Renseignements sur la construction

Bien qu'il soit entendu que les détails relatifs à la construction ne seront pas arrêtés à l'étape de la demande d'aménagement, un certain nombre de répercussions associées à la construction sur un site situé à proximité d'un corridor ferroviaire doivent être prises en compte dans le cadre de l'évaluation de la viabilité des aménagements; cette dernière devra à tout le moins:

- i. Préciser, relativement à l'empiètement sur le corridor:
  - a. S'il faut un accès au corridor ferroviaire;
  - b. Si des matériaux doivent être soulevés au-dessus du corridor ferroviaire;
  - c. S'il faut des passages ou des points d'accès temporaires pour les véhicules nécessaires; et
  - d. S'il doit y avoir interruption des services ou de toute activité ferroviaire en raison de la construction.

En règle générale, l'empiètement sur un corridor ferroviaire n'est pas permis pour des travaux de construction et d'autres solutions devront être déterminées. On devra:

- i. Fournir des précisions sur la façon dont la sécurité du corridor ferroviaire sera assurée pendant la construction; (notamment des précisions sur le type et la hauteur des clôtures de sécurité qui seront utilisées);
- ii. Fournir des précisions sur les travaux de démolition, d'excavation et de construction d'ouvrages de retenue qui seront effectués à moins de 30 mètres du corridor ferroviaire et préciser le type et le volume de travaux;
- iii. Préciser, relativement aux services publics:
  - a. Si certains de ses services doivent franchir le corridor ferroviaire; et
  - b. Si les travaux doivent entraver certains services ferroviaires ou publics;
- iv. Fournir, en ce qui a trait à la gestion des eaux de ruissellement, au drainage, et au contrôle de l'érosion et de la sédimentation, des précisions sur la façon dont les installations temporaires de gestion des eaux de ruissellement et de drainage fonctionneront et comment le contrôle de l'érosion et de la sédimentation sera assuré.

## 6-Détermination des dangers et des risques

Une fois déterminées les caractéristiques propres au site, au corridor ferroviaire, à la conception de l'aménagement et à la construction, chacun des risques doit être établi et évalué, et des mesures d'atténuation doivent être prévues pour chacun d'entre eux. De tels risques peuvent inclure les blessures ou les décès ou des dommages aux infrastructures publiques et privées. L'évaluation devra à tout le moins prendre en compte les éléments suivants:

- i. La sécurité des personnes qui se trouveront sur le site devant être aménagé et la possibilité de décès en cas de déraillement;
- ii. Les dommages structuraux possibles à l'aménagement projeté en raison d'une collision attribuable à un déraillement; et
- iii. La possibilité que des intrus accèdent au corridor ferroviaire.



Une production de la Direction de l'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal, en collaboration avec les municipalités reconstituées et les arrondissements ainsi que plusieurs directions et services municipaux.

Conception graphique: Primeau Barey.

Les photos dans le présent document pour lesquelles aucun crédit n'est indiqué sont la propriété de la Ville de Montréal.

Pages couvertures: Vues aériennes du territoire de l'agglomération de Montréal © Air Photo Max.



[ville.montreal.qc.ca/schema](http://ville.montreal.qc.ca/schema)