

PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Modifications proposées à la section « 3.1 - LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE »

Modifier la description de la grande affectation « Activités diversifiées », page 94, de la manière suivante :

Activités diversifiées

Certains secteurs présentent une possibilité d'intensification et de diversification des activités urbaines en raison de leur emplacement ou des activités qui s'y déroulent. La grande affectation du territoire « Activités diversifiées » consiste à préserver l'activité économique tout en permettant, quand les conditions le permettent, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif. Les plans d'urbanisme pourront, à cet égard, préciser les zones pouvant accueillir des usages sensibles incluant de l'habitation, sur la base d'une analyse de la compatibilité des usages, de l'intensité des nuisances et des risques découlant de présence de sources fixes ou mobiles et de la nature du cadre bâti.

Plus spécifiquement, pour tout emplacement occupé par un usage sensible qui est situé à proximité d'une gare de triage, d'une voie ferrée, d'une autoroute et d'une voie de camionnage, une méthodologie d'analyse et d'acceptabilité du risque devra être élaborée en collaboration avec les instances concernées, afin de déterminer les mesures à mettre en place et les secteurs visés par ces mesures.

Insérer la section suivante au haut de la page 113, entre les sous-sections intitulées « Le réseau ferroviaire » et « La zone aéroportuaire » :

Le transport de marchandises dangereuses

L'agglomération de Montréal dispose d'un vaste réseau d'infrastructures destiné au transport des marchandises qui est greffé à même le tissu urbain. On constate, depuis quelques années, une hausse du trafic de matières dangereuses à l'échelle du Canada, tout comme à Montréal. Cette situation soulève certaines préoccupations à l'égard de la santé, de la sécurité et du bien-être général de la population.

À titre de contrainte anthropique, la notion de « risque » diffère grandement de la notion de « nuisance ». Un risque en sécurité civile se définit comme un événement plus ou moins prévisible qui peut avoir des répercussions négatives, voire irréversibles, sur les personnes, sur les biens et sur l'environnement. Une « nuisance » fait référence, pour sa part, à une situation qui porte atteinte à la santé et au bien-être des personnes qui en subissent les inconvénients.

La gestion des risques associés au transport des marchandises dangereuses implique la participation de tous les acteurs concernés. Elle interpelle, au premier abord, les gouvernements supérieurs et les différents transporteurs qui jouent un rôle prépondérant dans l'élaboration et l'application de normes de sécurité dictant le transport et la manutention de marchandises dangereuses. Les outils d'aménagement qui encadrent les usages à proximité des zones de contraintes anthropiques sont des instruments complémentaires et de portée limitée qui ne peuvent remplacer les responsabilités et les obligations des instances directement concernées par cette question.

Malgré l'évolution de l'état des connaissances sur les risques anthropiques, des mécanismes de suivi sont essentiels afin d'assurer la sécurité des personnes le long des axes de transport, particulièrement dans un contexte de diversification et d'intensification des activités urbaines. De la même manière, il importe de distinguer les secteurs urbanisés à proximité d'infrastructures de transport des secteurs vacants et en transformation présentant une capacité d'accueil de nouvelles constructions, puisqu'ils ne font pas face aux mêmes enjeux de sécurité. Le défi pour l'agglomération consiste donc à garantir un environnement sécuritaire dans les secteurs soumis à des risques découlant du transport de marchandises dangereuses.

Insérer la section suivante à la suite des objectifs et interventions indiqués à la page 114 :

OBJECTIFS

- Réduire les risques anthropiques par une gestion appropriée du transport de marchandises.
- Réduire les risques d'accident impliquant des marchandises dangereuses et leurs conséquences potentielles sur les personnes et les biens en bordure des installations ferroviaires.
- Encadrer le développement des activités urbaines aux abords du réseau ferroviaire.

INTERVENTIONS

Le schéma propose de :

- Faire des représentations auprès des gouvernements et des transporteurs afin d'assurer, en matière de transport de marchandises dangereuses :
 - une exploitation sécuritaire des équipements et des installations ferroviaires par un resserrement de la réglementation ;
 - une capacité de réponse adéquate en cas d'accidents par la réalisation de plans d'intervention d'urgence ;
 - un suivi des systèmes de gestion de la sécurité des exploitants ferroviaires ;
 - une normalisation des politiques et des règlements en vigueur ;
 - la mise en place d'une approche harmonisée et la formulation d'exigences minimales en matière de sécurité applicables à l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal ;
- Exiger des mesures d'évaluation des risques dans le cadre de nouvelles constructions et occupations d'un usage sensible ;
- Procéder à la détermination des secteurs non construits ou en transformation à l'échelle de l'agglomération présentant des risques d'accident reliés aux matières dangereuses.