

RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

**DÉPLACEMENT DE LA VOIE FERRÉE
À BOUCHERVILLE ET À VARENNES**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Édition et diffusion :
Secrétariat
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne, Québec, G1R 3X2
Tél. : (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860, Montréal, H1T 3X9
Tél. : (514) 873-7790

Tous les documents et mémoires déposés lors de l'audience sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Les enregistrements audio de l'audience et la transcription de tous les témoignages sont aussi accessibles sur demande.

La commission remercie toutes les personnes, les groupes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Elle tient aussi à souligner le rôle de M. Yves LeBlanc qui a agi à titre de secrétaire-analyste de la commission, et celui de Mme Claude Leblanc, qui a agi comme analyste, ainsi que la précieuse contribution de Mmes Jocelyne Beaudet et Monique Lajoie et de M. Jean-Maurice Mondoux.

Dépôt légal - deuxième trimestre 1991
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-21753-5



Québec, le 19 mars 1991

Monsieur Pierre Paradis
Ministre de l'Environnement
3900, rue Marly, 6e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport de la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes. Cette commission était sous la présidence de Mme Claudette Journault.

Le mandat de tenir une audience publique relativement à ce projet a été confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans votre lettre datée du 12 septembre 1990. D'une durée de quatre mois, il a débuté le 19 novembre 1990 pour se terminer le 19 mars 1991.

Dans son rapport, la commission accepte le principe du déplacement de la voie ferrée dans le corridor proposé par les promoteurs en insistant sur la nécessité de l'assortir d'une zone tampon afin que cette solution soit permanente. L'audience aura permis de conclure à la nécessité, pour les gestionnaires publics, de tenir compte de la notion de qualité de vie et de sécurité publique dans la planification des équipements ferroviaires, en y intégrant le concept de zones tampons. Elle souligne également l'importance que des négociations soient entreprises avec les personnes touchées par le nouveau tracé. Elle

.../2

recommande que des mesures d'atténuation soient mises en oeuvre pour réduire les impacts anticipés sur la qualité de la vie. Enfin, elle propose plusieurs mesures de caractère transitoire afin d'augmenter le niveau de sécurité entourant l'infrastructure actuelle.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président,



Bertrand Tétreault



Québec, le 19 mars 1991

Monsieur Bertrand Tétreault, président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne, 1^{er} étage
Québec (Québec)
G1R 3X2

Monsieur le Président,

Il m'est agréable de vous présenter le rapport d'enquête et d'audience publique concernant le projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes.

La commission est confiante que ce rapport d'enquête et d'audience éclairera tous les intéressés sur les éléments en cause et sera utile au Ministre de l'Environnement lors de la préparation de sa recommandation au Conseil des ministres.

Je tiens à souligner ma reconnaissance pour la compétence démontrée par les membres de la commission. L'équipe était formée de MM. Pierre Coderre et Jean Paré, commissaires additionnels nommés pour les fins du présent mandat, de M. Yves LeBlanc, analyste et secrétaire de la commission, et de Mme Claude Leblanc, analyste. La commission a apprécié tout au cours de ses travaux l'effort soutenu de Mmes Monique Lajoie, Jocelyne Beaudet et M. Jean-Maurice Mondoux qui ont fourni une expertise professionnelle digne de mention.

La commission a procédé à un examen minutieux du projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes. Elle a porté une attention toute particulière aux questions de sécurité relatives au transport de matières dangereuses et à la présence d'une voie ferrée en milieu urbanisé. Elle a aussi analysé les impacts d'une telle infrastructure sur l'aménagement urbain et la qualité de vie des citoyens.

.../2

L'audience aura permis de conclure à la nécessité, pour les gestionnaires publics, de tenir compte de la notion de qualité de vie et de sécurité publique dans la planification de nouveaux équipements ferroviaires, en y intégrant le concept de zones tampons.

La commission insiste sur l'importance d'une communication pleine et entière en ce qui concerne la sécurité ferroviaire reliée au transport de matières dangereuses. Elle souligne également l'importance de la prévention et de la concertation entre les autorités responsables de la sécurité publique par l'établissement de plans d'intervention opérationnels.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

La présidente de la commission,

A handwritten signature in black ink, reading "Claudette Journault". The signature is written in a cursive, flowing style.

Claudette Journault



Québec, le 1^{er} novembre 1990

Madame Claudette Journault, commissaire
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne - 1^{er} étage
Québec (Québec)
G1R 3X2

Madame,

Le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir audience publique sur le projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes et ce, à compter du 19 novembre prochain.

Je vous confie par la présente la responsabilité de cette audience. M. Yves LeBlanc assumera les fonctions d'analyste.

Quant aux décisions administratives relatives au dossier, nous en conviendrons conjointement.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

Michel Dorais

c.c. M. Yves Leblanc

Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 12 septembre 1990

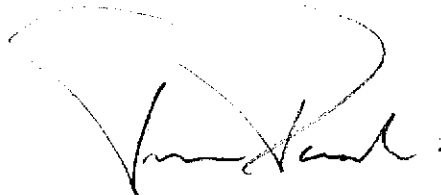
Monsieur Michel Dorais
Président
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT
12, rue Sainte-Anne
1er étage
Québec (Québec)
G1R 3X2

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère l'article 6.3 et le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique relativement au projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

Le mandat du Bureau débutera le 19 novembre 1990.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



PIERRE PARADIS

/SG

c.c. Monsieur François Beaulne,
député de Bertrand

3900, rue de Marly
6^e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4
Tél. (418) 643-8259
Télécopieur: (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est
bureau 3860
Montréal (Québec)
G1T 3X9
Tél. (514) 873-8374
Télécopieur: (514) 873-2413



TABLE DES MATIÈRES

VOLUME I

Liste des figures	XVI
Liste des tableaux	XVII
Liste des sigles	XVIII
Chapitre 1 — DE L’AVIS DE PROJET À L’AUDIENCE PUBLIQUE	1
1.1 La période d’information	2
1.2 Le mandat : sa nature et sa durée	3
1.3 L’analyse de l’acceptabilité environnementale	3
1.4 La notion d’environnement	3
1.5 Les membres de la commission	4
1.6 Le déroulement de l’audience publique	4
Chapitre 2 — LE PROJET ET LES PRÉOCCUPATIONS DES PARTICIPANTS	7
2.1 La description du projet	7
2.2 La problématique à Boucherville et à Varennes	12
2.3 Les préoccupations des participants	13

2.3.1	Les opposants au projet	13
2.3.2	Les partisans du projet	14
2.3.3	Autres interventions	15
Chapitre 3 — JUSTIFICATION		17
3.1	La sécurité	18
3.1.1	La sécurité ferroviaire	18
3.1.2	Les matières dangereuses	27
3.1.3	Le sentiment d'insécurité	35
3.2	L'aménagement urbain	39
3.2.1	La présence d'une voie ferrée dans le tissu urbain	39
3.2.2	Le passage des trains	42
3.3	Les options	44
3.3.1	Les critères	44
3.3.2	L'évaluation des options	45

Chapitre 4 — IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION	51
4.1 Le milieu naturel et agricole	51
4.1.1 Les sols et le drainage	51
4.1.2 Les boisés	53
4.1.3 L'agriculture	54
4.2 Le milieu humain	55
4.2.1 La sécurité	55
4.2.2 Le sentiment d'insécurité	56
4.2.3 L'aménagement du territoire et la qualité de vie	57
4.2.4 La circulation et l'accès aux commerces	62
4.2.5 Les mesures d'atténuation pour le milieu humain	63
4.3 Les considérations économiques	69
4.3.1 Les coûts et leur partage	69
4.3.2 Les impacts économiques des interventions	70

Chapitre 5 — RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS	73
5.1 Le projet	73
5.2 Les préoccupations des citoyennes et citoyens lors de l’audience	74
5.3 La justification du projet	75
5.4 Les impacts et les mesures d’atténuation	78
5.5 Les mesures transitoires	86

Bibliographie complémentaire

VOLUME II**Liste des annexes**

1. Liste chronologique des participants à l'audience	3
2. Liste alphabétique des participants à l'audience	11
3. Liste des documents déposés	
A) par les promoteurs	19
B) par les organismes publics	23
C) par le public	27
4. Liste des mémoires	29
5. Décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec du 4 juillet 1988	37
6. Rapport. Analyse sommaire des probabilités d'accidents ferroviaires pour le tronçon Boucherville–Varennes de la voie ferrée du CN, DDH Environnement inc., 1991	59
7. Rapport. Évaluation du risque lié au transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Région de Boucherville– Varennes, Lavalin Environnement inc., 1991	91
8. Correspondance échangée entre la commission, le CN, le CP et la Communauté urbaine de Montréal relativement au transport ferroviaire de matières dangereuses	303
9. Rapport. Commentaires relatifs à l'étude effectuée par Lavalin Environnement inc. et traitant du transport ferroviaire de marchandises dangereuses, région de Boucherville-Varennes, Consultation Bernard Coupal et Associés inc., 1991	323

LISTE DES FIGURES

2.1	Localisation des villes de Boucherville et de Varennes . . .	8
2.2	Corridor projeté	10
3.1	Localisation des passages à niveau à Boucherville	20
3.2	Localisation des passages à niveau à Varennes	21
3.3	Écoles à proximité de la voie ferrée	23
3.4	Passages clandestins	26
3.5	Comparaison des fréquences de différents événements à risque et de leurs conséquences	36
3.6	Présence de la voie ferrée dans le tissu urbain	41

LISTE DES TABLEAUX

3.1	Situation des écoles de Boucherville par rapport à la voie ferrée	24
3.2	Nature et répartition des matières dangereuses transportées sur la subdivision Sorel au cours des neuf premiers mois de 1990	28
3.3	Taux annuels moyens des accidents ferroviaires de 1982 à 1989 (nombre d'accidents par million de milles-train) . .	31
3.4	Probabilités d'accidents ferroviaires sur le tronçon Varennes-Boucherville (nombre d'accidents par an)	31
3.5	Risque sociétal lié à différents événements ou activités à risque pour les populations de Boucherville et de Varennes	34
4.1	Unités résidentielles aux abords du corridor proposé	61
4.2	Zone tampon : hiérarchie des usages autorisés	66
5.1	Hiérarchie des usages autorisés dans la zone tampon	84

LISTE DES SIGLES

BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
BBL	Beauchemin, Beaton, Lapointe inc.
CN	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
CP	Canadien Pacifique limitée
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
CSC	Concord Scientific Corporation
CUM	Communauté urbaine de Montréal
DDH	DDH Environnement inc.
DPTA	Direction de protection du territoire agricole
GERLED	Groupe d'étude et de restauration des lieux d'élimination des déchets dangereux
IREQ	Institut de recherche en électricité du Québec
LEI	Lavalin Environnement inc.
MENVIQ	Ministère de l'Environnement du Québec
MLCP	Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche
PATU	Programme d'amélioration du transport urbain
SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
UPA	Union des producteurs agricoles

CHAPITRE **1**

De l'avis de projet à l'audience publique

Le 25 mai 1983, les villes de Boucherville et de Varennes déposaient au ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ) un avis de projet concernant le déplacement de la voie ferrée du CN qui traverse ces deux municipalités. Le 6 octobre suivant, le ministre de l'Environnement émettait une directive spécifiant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que devaient réaliser les promoteurs. Une version provisoire de cette étude fut remise au MENVIQ le 3 mai 1984 et, à la suite des commentaires du MENVIQ, une étude d'impact évaluant différents corridors et proposant un tracé fut officiellement déposée le 18 avril 1985.

Le MENVIQ émettait son avis quant à la recevabilité de l'étude d'impact le 31 juillet 1985, tout en l'assortissant d'une demande d'informations sur le choix du tracé optimal et sur l'évaluation des impacts en milieu agricole. Cette dernière préoccupation allait d'ailleurs être confirmée par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) qui, le 22 avril 1985, refusait d'entériner le corridor proposé.

En février 1988, les promoteurs présentèrent au MENVIQ une nouvelle étude de corridors, dont l'un reçut l'aval de la CPTAQ le 4 juillet de la même année (annexe 5). Le rapport complémentaire de l'étude d'impact fut déposé en avril 1989 et il fut suivi, en janvier 1990, d'une étude particulière de la traversée de l'autoroute 20 et du résumé de l'étude d'impact. En février 1990, le MENVIQ émettait un avis de recevabilité recommandant de rendre le dossier public pour fins d'information et de consultation.

1.1 La période d'information

Le projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement parce qu'il nécessite la construction d'une voie de chemin de fer sur une longueur de plus de deux kilomètres (Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, c. Q-2, r. 9, art. 2, par. h).

C'est le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), un organisme indépendant du ministère de l'Environnement, qui reçoit un mandat du Ministre pour gérer la période d'information statutaire et, le cas échéant, pour tenir une audience.

La période d'information s'est déroulée du 16 avril au 30 mai 1990. Afin de faciliter l'accès au dossier, le BAPE a ouvert deux centres de consultation : l'un à la Bibliothèque municipale de Boucherville et l'autre à celle de Varennes. Le dossier était également disponible aux bureaux permanents du BAPE à Montréal et à Québec.

Au cours de cette période statutaire de 45 jours, cinq demandes d'audience ont été acheminées au ministre de l'Environnement par les requérants suivants : M. Guy Masson, pour le compte de la Ferme de Montbrun inc., Mme Janette St-Amand-Piché, Mme Suzanne Sénécal-Chaput, représentant un groupe d'agriculteurs, M. Aurèle Cardinal du Groupe Cardinal Hardy, au nom de Chemnor B.V., et M. Lionel Baron, qui s'est désisté par la suite.

1.2 Le mandat : sa nature et sa durée

Une première enquête menée par le BAPE a fait ressortir l'impossibilité d'en arriver à une solution satisfaisante par voie de médiation entre les intéressés. Le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a alors acquiescé à la demande des requérants. Dans une lettre datée du 12 septembre 1990, il mandatait le BAPE de tenir une enquête et une audience publique sur le projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes et de lui faire rapport de ses constatations et de son analyse du dossier. Le mandat de la commission, d'une durée de quatre mois, a débuté le 19 novembre 1990.

1.3 L'analyse de l'acceptabilité environnementale

Au terme de son mandat, la commission fait rapport au ministre de l'Environnement sur l'acceptabilité environnementale du projet. Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Direction des évaluations environnementales du MENVIQ procède également à sa propre analyse du projet et remet ses conclusions au Ministre.

C'est à partir de ces deux rapports que le ministre de l'Environnement soumet ses recommandations au Conseil des ministres quant à l'acceptabilité du projet. Il appartient alors au Conseil des ministres de prendre la décision d'autoriser le projet avec ou sans conditions, ou de le refuser.

1.4 La notion d'environnement

La notion d'environnement retenue par le BAPE ne s'applique pas d'une manière restrictive aux seules questions d'ordre biophysique, mais englobe aussi les préoccupations d'ordre social, économique et culturel.

Les termes mêmes de la Loi sur la qualité de l'environnement autorisent d'ailleurs une telle approche. Ainsi, la Loi, au paragraphe 4^o de l'article 1, définit l'environnement comme étant, entre autres, «[...] le milieu ambiant avec lequel les espèces vivantes entretiennent des relations dynamiques». Au paragraphe b) de l'article 31.9, la Loi permet de déterminer les paramètres d'une étude d'impact sur l'environnement en prenant en considération non seulement l'impact sur la nature et le milieu

biophysique, mais aussi l'impact sur les communautés humaines, les sites archéologiques, historiques, et les biens culturels. De plus, l'article 20 de la section IV, intitulée LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, prévoit la prohibition de l'émission, du dépôt, du dégagement ou du rejet de tout contaminant dont

«[...] la présence dans l'environnement [...] est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité du sol, à la végétation, à la faune et aux biens.»

C'est donc dire que le législateur a fait sienne une conception globale de l'environnement comme milieu de vie et que le BAPE, dans l'exercice de ses fonctions, ne peut restreindre son champ d'audience et d'enquête au seul milieu biophysique, écartant de ses préoccupations les êtres humains et leurs activités.

1.5 Les membres de la commission

Pour remplir le mandat confié au BAPE, son président d'alors, M. Michel Dorais, a formé une commission composée de MM. Pierre Coderre et Jean Paré, tous deux commissaires ad hoc nommés par décret, et de Mme Claudette Journault, commissaire permanente du BAPE, qui assurait la présidence de la commission d'enquête. M. Yves LeBlanc était secrétaire de la commission. Il a également agi comme analyste et a été secondé dans son travail par Mme Claude Leblanc.

La commission a confié des mandats spécifiques à Mmes Jocelyne Beudet et Monique Lajoie, à M. Jean-Maurice Mondoux, ainsi qu'aux firmes Consultation Bernard Coupal et associés inc., DDH Environnement inc. et Lavalin Environnement inc.

1.6 Le déroulement de l'audience publique

Selon les règles de procédure du Bureau, l'audience s'est déroulée en deux temps. Les deux parties de l'audience se sont tenues au Club de golf de Boucherville, 300, boulevard De Mortagne, à Boucherville.

La première partie de l'audience, au cours de laquelle les promoteurs présentent leur projet et répondent aux questions du public et de la commission, s'est déroulée du 26 au 29 novembre 1990. Les promoteurs étaient représentés par M. Claude Archambault, de la firme d'ingénieurs Beauchemin, Beaton, Lapointe inc. (BBL), assisté de M. Urgel Delisle, de Urgel Delisle et associés, consultants en agriculture. À maintes reprises, les personnes suivantes sont venues apporter des précisions supplémentaires : M. Normand Gauthier, consultant chez BBL, MM. Hugues Aubertin et Alain Barbeau, respectivement maire et directeur général adjoint de la ville de Boucherville, et MM. Jean Robert et Denis Leclerc, respectivement maire et directeur général de la ville de Varennes.

À la demande de la commission, les personnes-ressources suivantes ont assisté à l'audience et apporté leur contribution en éclairant les participants sur certains points : Me L. Michel Huart du CN, M. Jean MBaraga du MENVIQ, M. Guy St-Laurent du ministère de la Sécurité publique, Mme Christine Duby, MM. Gildard Lanteigne et Roland Pronovost du ministère des Transports du Québec (MTQ), et M. Jovite Grondin de Transports Canada.

Lors de la deuxième partie de l'audience, qui s'est tenue du 14 au 16 janvier 1991, les citoyens et organismes étaient invités à exprimer leur opinion sur le projet. En tout, 52 mémoires, dont 3 interventions orales, ont été présentés devant la commission. La liste des mémoires forme l'annexe 4.

CHAPITRE **2**

Le projet et les préoccupations des participants

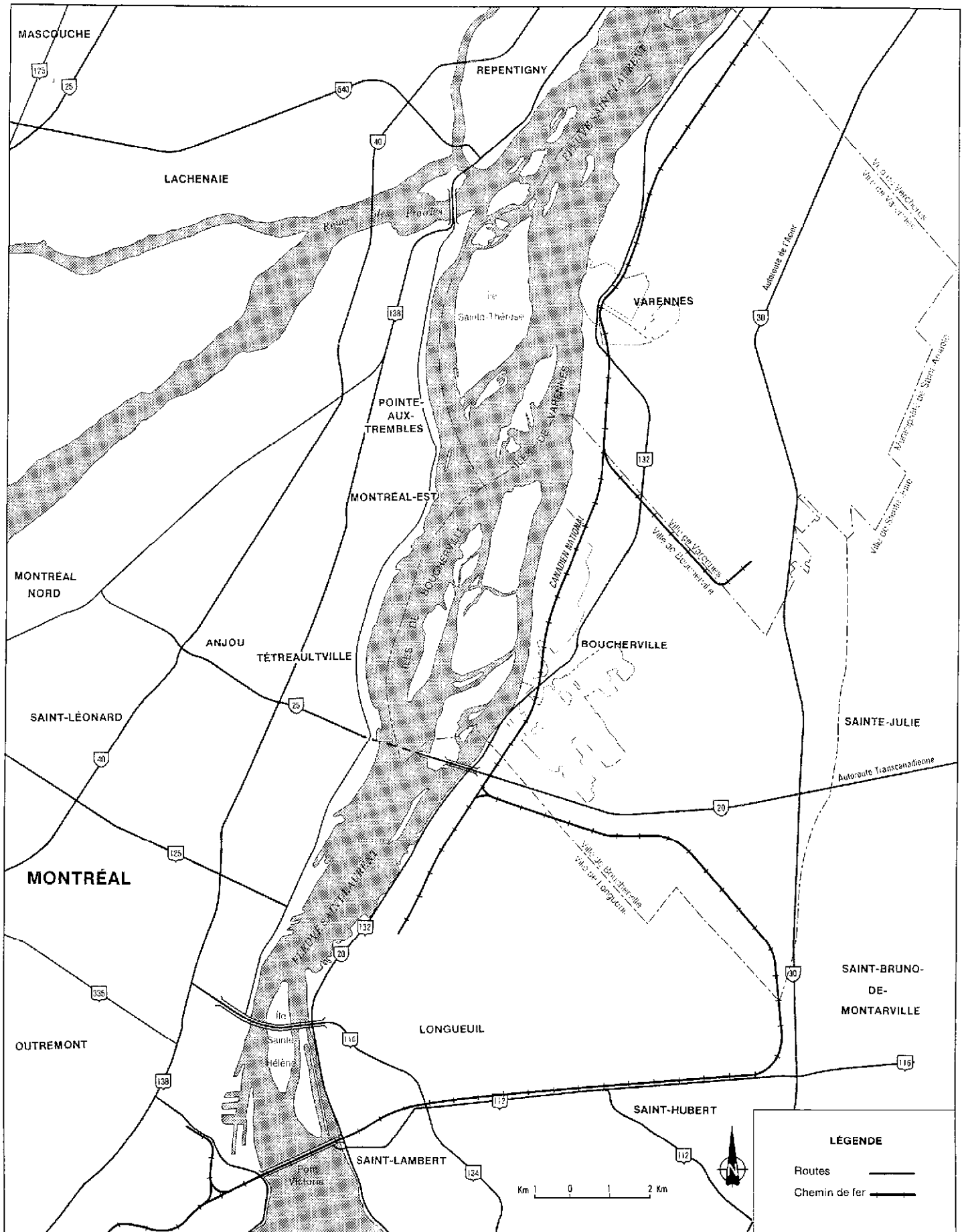
2.1 La description du projet

Les villes de Boucherville et de Varennes sont localisées sur la rive sud du Saint-Laurent, immédiatement à l'est de Montréal (figure 2.1). Elles sont traversées par la voie ferrée du CN, subdivision Sorel, un embranchement qui permet le transport ferroviaire des marchandises entre Montréal et Sorel et qui dessert principalement les industries de la chimie, de la pétro-chimie et de l'acier qui y sont concentrées. On y transporte une proportion importante de matières dangereuses (30 % du poids total). Cette voie traverse des secteurs résidentiels et commerciaux densément peuplés. De l'avis des promoteurs, elle représente une source importante de danger, crée un sentiment d'insécurité dans la population, perturbe les fonctions urbaines et empêche l'utilisation rationnelle du territoire.

La description du tronçon présentée dans une étude réalisée pour la commission résume bien la situation :

DÉPLACEMENT DE LA VOIE FERRÉE
À BOUCHERVILLE ET À VARENNES

Figure 2.1
LOCALISATION DES VILLES DE BOUCHERVILLE
ET DE VARENNES



«Il [le tronçon] traverse successivement du sud vers le nord un secteur industriel (0,7 km), l'agglomération urbaine de Boucherville (5,3 km), une zone agricole (4,25 km), et le périmètre urbanisé de Varennes (2,45 km). La zone industrielle située à la limite sud du tronçon regroupe principalement des industries légères et des PME qui œuvrent dans des secteurs de pointe. À Boucherville, la voie traverse d'importants secteurs bâtis constitués en majeure partie de développements de résidences unifamiliales ou bifamiliales et de quelques immeubles multifamiliaux regroupés en noyaux disséminés le long de la voie ferrée.» (annexe 7, LEI, p. 2.1)

Les efforts initiaux visant le déplacement de la voie ferrée remontent à 1981, alors que les villes de Boucherville et de Varennes se sont inscrites au Programme d'amélioration du transport urbain (PATU), programme gouvernemental d'aide au déplacement des voies ferrées.

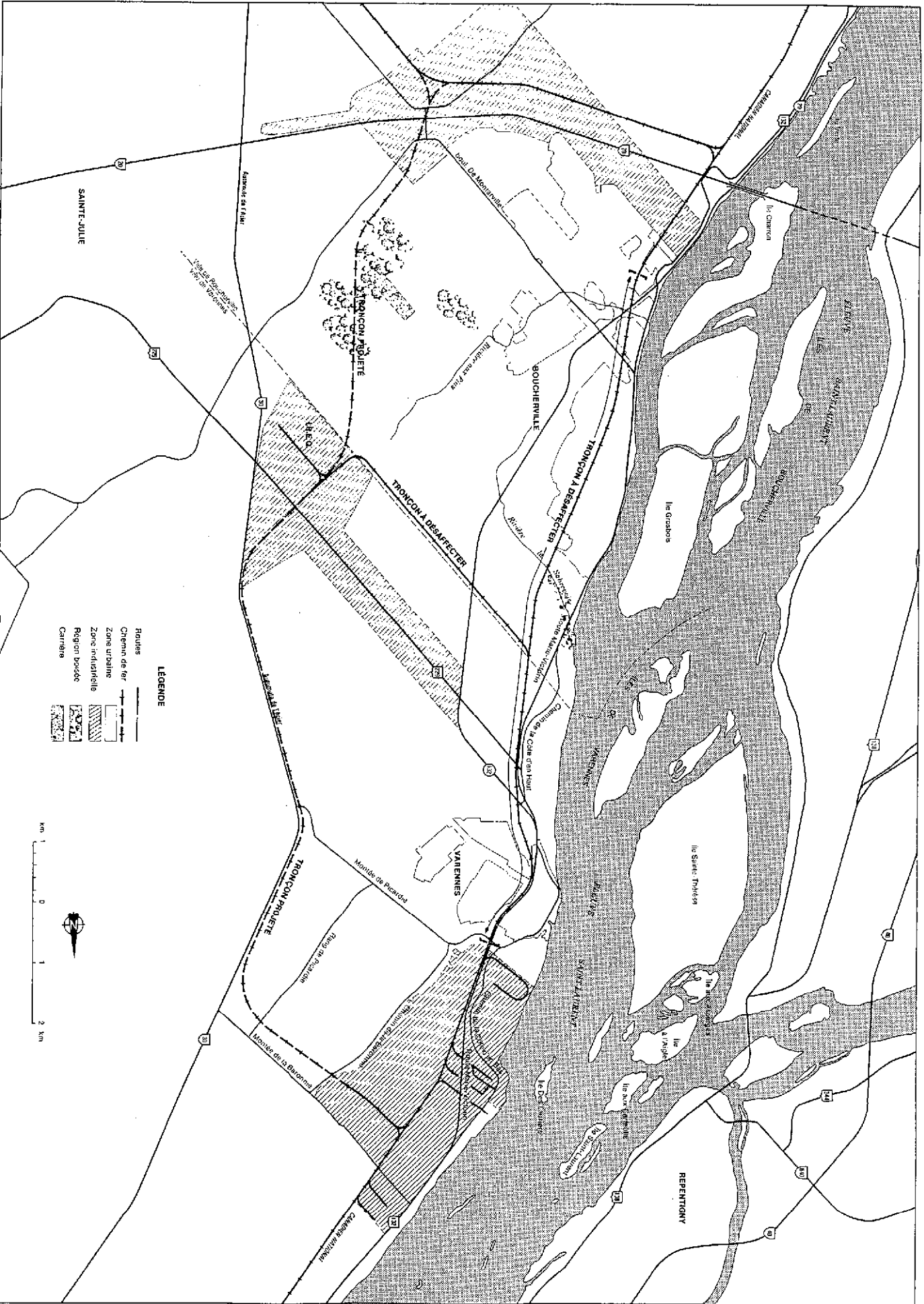
Les premières études ont mis en évidence trois corridors à l'intérieur desquels différents tracés pouvaient être retenus.

Le corridor privilégié par les promoteurs et soumis au MENVIQ en 1985 fut rejeté par la CPTAQ à cause de son impact sur des terres agricoles à haut rendement. Un second corridor, proposé par l'Union des producteurs agricoles (UPA), fut délaissé à cause de contraintes techniques et financières. Un troisième fit l'objet d'une étude subséquente et fut soumis au MENVIQ en février 1988. Résultant d'un compromis entre, d'une part, les villes promotrices, le CN et le ministère des Transports du Québec et, d'autre part, les instances du milieu agricole, soit l'UPA et la Direction de protection du territoire agricole, ce troisième corridor constitue le projet retenu (figure 2.2).

À son extrémité sud, le corridor proposé débute près de l'intersection de la rue D'Alençon et de la voie ferrée existante, derrière le parc industriel de Boucherville. Il traverse la rue Nobel, le boulevard De Montarville, l'autoroute 20 et la rue De Touraine.

Il emprunte ensuite un dépôt morainique boisé, traverse les rues De Montbrun et D'Anjou, puis se dirige vers les installations de l'Institut de recherche en électricité du Québec (IREQ). Contournant les terrains de l'IREQ par le nord-ouest, le corridor traverse la montée Sainte-Julie pour se diriger vers l'autoroute 30 qu'il longe jusqu'à la hauteur des voies de

Figure 2.2
CORRIDOR PROJETÉ



DÉPLACEMENT DE LA VOIE FERRÉE
À BOUCHERVILLE ET À VARENNES

trriage situées à proximité des installations industrielles de Varennes. Après avoir traversé le rang de Picardie et le chemin de la Baronnie, il se joint à la voie ferrée principale dans la ville de Varennes.

Ce corridor a une longueur de 20,6 km. À la demande du CN, la largeur prévue de l'emprise est de 30 m afin de permettre, le cas échéant, l'adjonction d'une seconde voie. La voie ferrée actuelle, incluant la bretelle de l'IREQ, serait désaffectée sur une longueur de 16,8 km, ce qui n'empêcherait pas les industries de Boucherville et de Varennes de continuer de bénéficier du service ferroviaire.

Les croisements de routes nécessiteraient la construction ou le réaménagement de trois viaducs, l'établissement de sept passages à niveau et le déplacement ou la modification de six chemins. Le corridor traverserait aussi deux oléoducs et trois lignes de transport d'énergie. Ce projet forcerait également l'abattage de surfaces boisées totalisant 100 000 m² et l'expropriation d'un bâtiment commercial. La voie ferrée traverserait onze cours d'eau, dont deux rivières, et côtoierait quelques résidences privées.

Des mesures d'atténuation et de compensation ont été suggérées par les promoteurs afin de réduire le déboisement, l'érosion et la perturbation du drainage naturel, de même que les impacts sur l'utilisation agricole des terres.

La traversée de l'autoroute 20, à la hauteur du boulevard De Montarville, a fait l'objet d'une étude particulière. On prévoit redresser ce boulevard et le faire passer en tunnel sous la voie ferrée. Le viaduc actuel de l'autoroute 20 serait rehaussé pour permettre le passage de la voie ferrée au niveau du sol, et les rues avoisinantes seraient modifiées en conséquence.

En 1985, les promoteurs évaluaient le coût global du projet à quelque 32,5 millions de dollars. Ils l'évaluent aujourd'hui à 35,4 millions (dollars de 1990), avec une marge d'erreur de 20 %. Les villes de Boucherville et de Varennes prévoient en assurer le financement à 9,6 % avec le concours des gouvernements et du CN dans les proportions suivantes : gouvernement fédéral, 55 %, gouvernement du Québec, 34,7 %, CN, 0,7 %.

2.2 La problématique à Boucherville et à Varennes

Similaires par les grandes terres agricoles qui couvrent la majeure partie de leur territoire, les municipalités de Boucherville et de Varennes présentent néanmoins des caractéristiques et des vocations différentes.

Boucherville se distingue par un niveau socio-économique élevé par rapport à la Rive-sud de Montréal, et sa population active travaille surtout dans le secteur tertiaire de l'économie. Les quartiers résidentiels couvraient 25 % du territoire municipal en 1985, alors que les fonctions industrielles reliées à la fabrication, au commerce de gros et à l'entreposage n'en occupaient que 6 %. Malgré son étendue, le milieu agricole (65 % du territoire en 1985) est sous-utilisé. La plupart des terres, acquises pour fins de spéculation, appartiennent à des sociétés immobilières.

Le Vieux Village de Boucherville, bordé à l'ouest par le fleuve et à l'est par la voie ferrée, est entouré de quartiers résidentiels plus récents. La ville y poursuit son évolution et un récent agrandissement de la zone blanche va lui permettre de s'étendre vers l'est.

À Varennes, la majeure partie du territoire (environ 74 % en 1985) est exploitée à des fins agricoles; on y pratique les grandes cultures et l'industrie laitière y est présente. La fonction résidentielle occupait à peine 6 % du territoire en 1985, mais le développement domiciliaire se compare actuellement à celui des villes avoisinantes. Le secteur industriel de Varennes, qui couvrait 20 % du territoire en 1985, est bien établi et l'industrie lourde a connu une évolution marquée depuis une quarantaine d'années dans les secteurs de la chimie et de la pétro-chimie. Les entreprises de ces secteurs sont d'ailleurs les plus grandes utilisatrices locales du service ferroviaire.

Enfin, on retrouve dans ces deux villes des sites d'intérêt particulier, soit les noyaux de village et quelques rangs agricoles comme ceux de Normandie, D'Anjou et de Picardie qui ont une valeur historique et qui font partie du patrimoine régional.

2.3 Les préoccupations des participants

2.3.1 Les opposants au projet

Plusieurs personnes ont exprimé l'avis que ce projet de déplacement n'apporterait qu'une solution temporaire aux problèmes soulevés, car la progression du développement urbain va conduire à une situation analogue d'ici quelques années. D'autres ont soutenu que la nouvelle voie engendrera une barrière physique limitant les possibilités futures de développement. Selon plusieurs, la situation vécue à Boucherville et à Varennes est similaire à celle de nombreuses villes du Québec où la voie ferrée traverse le tissu urbain; ils se sont également interrogés sur la nécessité du projet, compte tenu du fardeau financier qu'il implique.

Les requérants du milieu rural ont décrit les inconvénients qu'ils appréhendent, advenant la réalisation du projet :

- l'addition d'une infrastructure majeure dans un secteur déjà traversé par une autoroute et trois lignes hydro-électriques;
- le morcellement des terres et la perte d'une superficie cultivable sacrifiée pour l'emprise de la nouvelle voie, entraînant une dévaluation des fermes, une perte de revenus agricoles et une démotivation de la relève;
- l'augmentation du niveau de bruit, susceptible de provoquer des effets négatifs sur l'industrie laitière;
- la modification du drainage des sols;
- la destruction d'une partie d'un boisé et les conséquences possibles sur la faune;
- la diminution de la qualité de vie, causée par la pollution visuelle et sonore;
- la détérioration de sites présentant un intérêt patrimonial.

Selon une résidante de Varennes, il est injuste de demander aux agriculteurs de participer au coût d'un projet qui les défavorise. Certains trouvaient préférable de garder la voie ferrée actuelle en y ajoutant des dispositifs pour en augmenter la sécurité alors que d'autres ont suggéré de modifier l'emplacement du corridor proposé.

Un citoyen de Boucherville a évalué les risques liés au transport de matières dangereuses et il est d'avis que la situation actuelle ne justifie pas le déplacement de la voie ferrée. Selon lui, le sentiment d'insécurité manifesté par les citoyens est dû, entre autres, à l'attitude des promoteurs et de la presse régionale.

Plusieurs participants ont noté que les informations relatives au coût, au mode de financement et au calendrier de réalisation du projet auraient dû être mises à jour. Ils doutent aussi de l'appui financier du gouvernement fédéral et du gouvernement du Québec.

2.3.2 Les partisans du projet

La majorité des mémoires présentés lors de la deuxième partie de l'audience donnaient leur appui au projet. Provenant d'organismes communautaires et d'individus, ces mémoires ont mis en évidence la disponibilité actuelle de terrains pouvant recevoir la nouvelle voie ferrée. Ils ont également cité les avantages d'un tel projet pour la majorité des résidents de Boucherville et de Varennes :

- l'amélioration de la sécurité face à la présence de la voie ferrée et au transport de matières dangereuses;
- l'amélioration de la sécurité des écoliers et écolières fréquentant les établissements situés à proximité de la voie ferrée;
- l'amélioration de la sécurité routière par la réduction du nombre de passages à niveau;
- une qualité de vie accrue par la diminution des vibrations, des odeurs désagréables, et de la pollution visuelle et sonore;
- une meilleure utilisation du territoire par l'élimination de la barrière physique créée par la voie ferrée.

Plusieurs personnes ont manifesté leur inquiétude face à l'augmentation du transport de matières dangereuses. D'autres ont soulevé l'importance de planifier l'utilisation future de l'emprise libérée et d'établir une zone de protection permanente le long de la voie ferrée projetée.

2.3.3 Autres interventions

Les porte-parole de Chemnor B.V., propriétaire foncier à Boucherville, se sont interrogés sur la valeur de l'étude d'impact réalisée par les promoteurs. À leur avis, la nécessité du déplacement n'a pas été démontrée de façon satisfaisante et les promoteurs n'ont pas fait la preuve que le tracé proposé représentait une solution adéquate à long terme aux problèmes que connaît Boucherville.

Enfin, un mémoire du Département de santé communautaire de l'hôpital Charles-LeMoine est venu souligner la nécessité de mesures préventives :

«[...] indépendamment du fait que le projet se réalise ou non, il est essentiel pour les municipalités de Varennes et de Boucherville de prévoir, au niveau de leur plan d'urgence, des mesures leur permettant de faire face à d'éventuels accidents lors du transport de matières dangereuses par voie ferrée.» (mémoire n° 35, p. 2)

CHAPITRE 3

Justification

Dans les documents déposés au ministère de l'Environnement, les promoteurs justifient leur projet principalement par les dangers associés au transport ferroviaire de matières dangereuses, par les conflits avec le réseau routier, ainsi que par différentes considérations d'aménagement du territoire et de qualité de vie.

Le résumé de l'étude d'impact souligne que :

« [...] le corridor ferroviaire actuel constitue une menace à la sécurité des citoyens par les risques d'accidents qu'il implique, ces risques étant amplifiés par le fait qu'on y transporte des matières dangereuses. De plus, ce corridor est source de nombreux conflits avec les fonctions urbaines.»
(document déposé A6, p. 3)

Le présent chapitre examine les éléments de justification présentés par les promoteurs ainsi que les options qu'ils ont considérées pour solutionner les problèmes identifiés. Pour les fins de son analyse, la commission a regroupé ces éléments de justification sous deux rubriques, soit les questions de sécurité et celles touchant à l'aménagement et à la qualité de vie.

3.1 La sécurité

3.1.1 La sécurité ferroviaire

L'achalandage de la voie ferrée

Depuis la construction de la voie ferrée, le nombre de wagons qui l'empruntent n'a cessé d'augmenter. En 1981, on en dénombrait 10 437, alors qu'en 1990, le CN rapportait un trafic annuel de quelque 62 200 wagons (document déposé B43).

Selon les témoignages entendus et les informations colligées par la commission, cette augmentation se serait traduite par l'utilisation de trains plus longs plutôt que par l'augmentation du nombre de trains qui serait resté à peu près constant (Me L. Michel Huart, transcription de la séance du 26 novembre 1990, p. 65 et 66, et document déposé B43).

Dans l'étude d'impact déposée par les promoteurs et tout au long de l'audience, les informations transmises à la commission faisaient état d'une moyenne de 8 trains quotidiens (document déposé A1 et M. Normand Gauthier, transcription de la séance du 26 novembre 1990, p. 34). Après vérification, cette moyenne s'établirait plutôt à 4 trains par jour, à la suite d'une modification de la gestion des convois (annexe 8).

Les passages à niveau

La confusion du dossier des promoteurs en ce qui regarde les données de circulation ferroviaire et le manque de données actualisées concernant la circulation automobile rendent pour le moins ardue toute forme d'analyse systématique. Tout au plus peut-on évaluer de façon très approximative à quelque 200 000 le nombre de conflits¹ quotidiens potentiels pour l'ensemble des 15 passages à niveau du tronçon.

1. Conflit : produit du nombre de véhicules/jour par le nombre de passages de trains par jour.

L'actuel tronçon de chemin de fer Varennes-Boucherville traverse le cœur de deux municipalités dont les plans de voirie n'ont pas cherché à minimiser le nombre de passages à niveau. En effet, sur une longueur totale de 20,7 km que compte le tronçon, 8 passages à niveau sont concentrés dans un segment de 5,5 km dans la ville de Boucherville, et 7 autres dans un segment de 2,5 km dans les limites de Varennes. De plus, Boucherville a deux passages à niveau piétonniers alors que Varennes en compte un (figures 3.1 et 3.2).

Les passages piétonniers sont équipés de croix de Saint-André. Quant aux passages à niveau, il est à noter qu'aucun n'est muni de barrière mais que

«Tous [...] sont protégés par des dispositifs de sécurité automatiques équipés de feux clignotants et d'une sonnerie.»
(annexe 7, LEI, p. 3.1)

Plusieurs passages à niveau ont été le théâtre d'accidents dans lesquels des personnes ont été blessées ou tuées. Entre 1948 et 1990, 45 accidents y sont survenus, entraînant six pertes de vie.

Le passage à niveau ayant connu le plus d'accidents (12) est celui de la route 132 où l'on trouve le plus fort débit de circulation automobile, soit 14 300 véhicules par jour en 1990. Neuf accidents sont survenus au passage à niveau du boulevard De Montarville. Quant à celui de la montée de Picardie, il en a connu deux en 1988. Ce dernier

« [...] est principalement utilisé pour la circulation du secteur industriel au nord de Varennes. La faible distance entre l'intersection et le passage à niveau et la présence d'un pont en font un point particulièrement dangereux, principalement à cause de la dénivellation entre la voie ferrée et le boulevard Marie-Victorin. La pente est courte et abrupte et ne permet pas d'avoir une bonne visibilité.» (document déposé A17, p. 6 et 7)

L'installation de barrières de sécurité représente une des mesures pouvant améliorer la situation, mais elle est sujette à des critères particuliers.

Figure 3.1

LOCALISATION DES PASSAGES À NIVEAU À BOUCHERVILLE

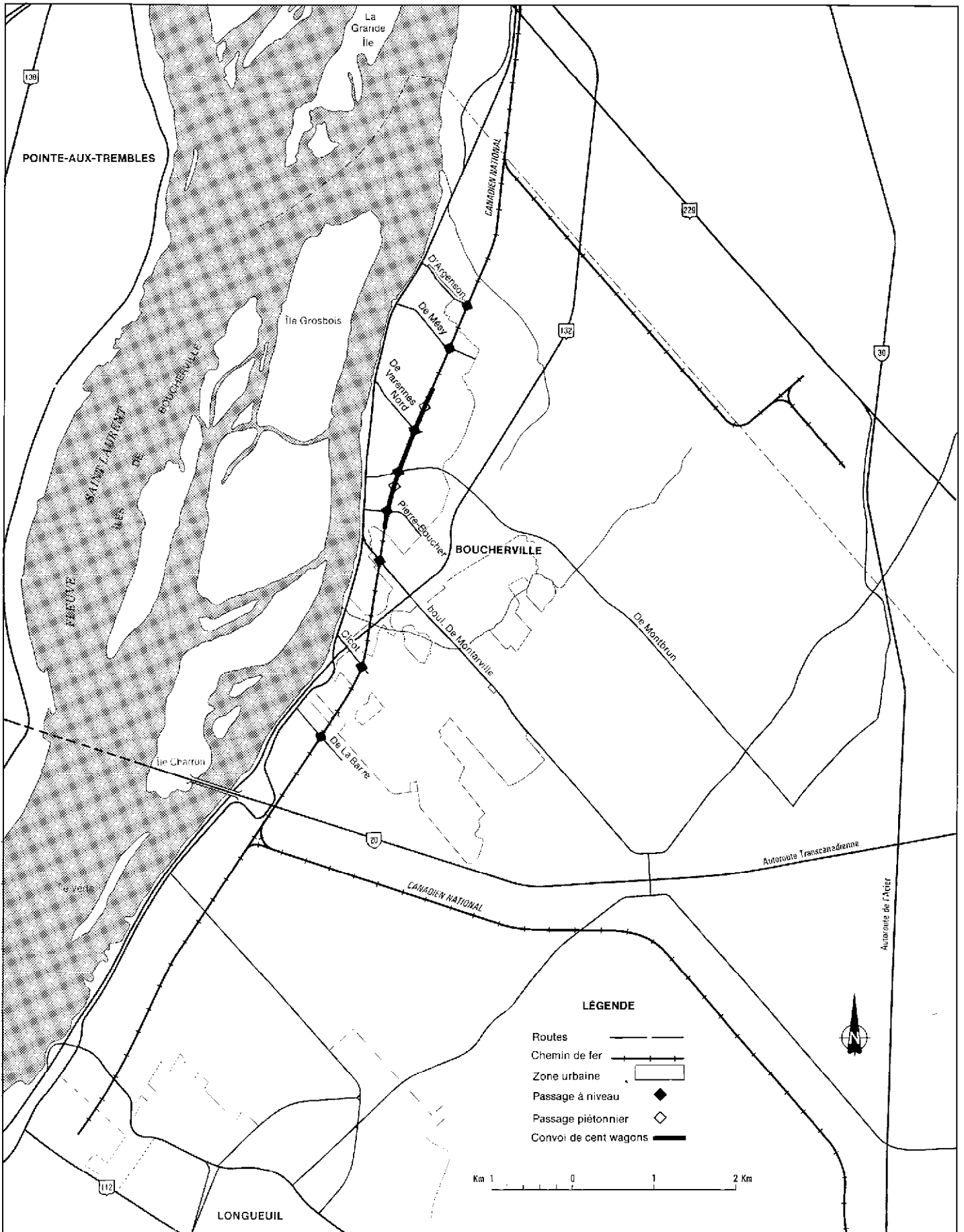


Figure 3.2

**LOCALISATION DES PASSAGES À NIVEAU À
 VARENNES**



Selon les récentes directives du ministère des Transports,

«Lorsque le moment² atteint 80 000, on considère l'érection d'une barrière [...].»

(M. C. Archambault, transcription de la séance du 27 novembre 1990, p. 17)

«Le moment de circulation est un des éléments qui jouent, c'est un élément important, mais ce n'est pas le seul. On a mentionné comme éléments à considérer la répétition éventuelle d'accidents, [...] le type de marchandises transportées.»

(M. C. Archambault, transcription de la séance du 28 novembre 1990, p. 26)

Le CN reconnaît d'ailleurs que d'autres critères sont pris en considération pour assurer une meilleure protection :

«On ne s'arrête plus strictement à ce qui était un critère normatif [...].

Maintenant, le Ministère [...] regarde la nature du trafic qui traverse la voie ferrée [...] la disposition, par exemple, d'une route. [...]

Par exemple, un passage utilisé par des autobus scolaires en grande quantité, il y aurait lieu d'assurer une meilleure protection.»

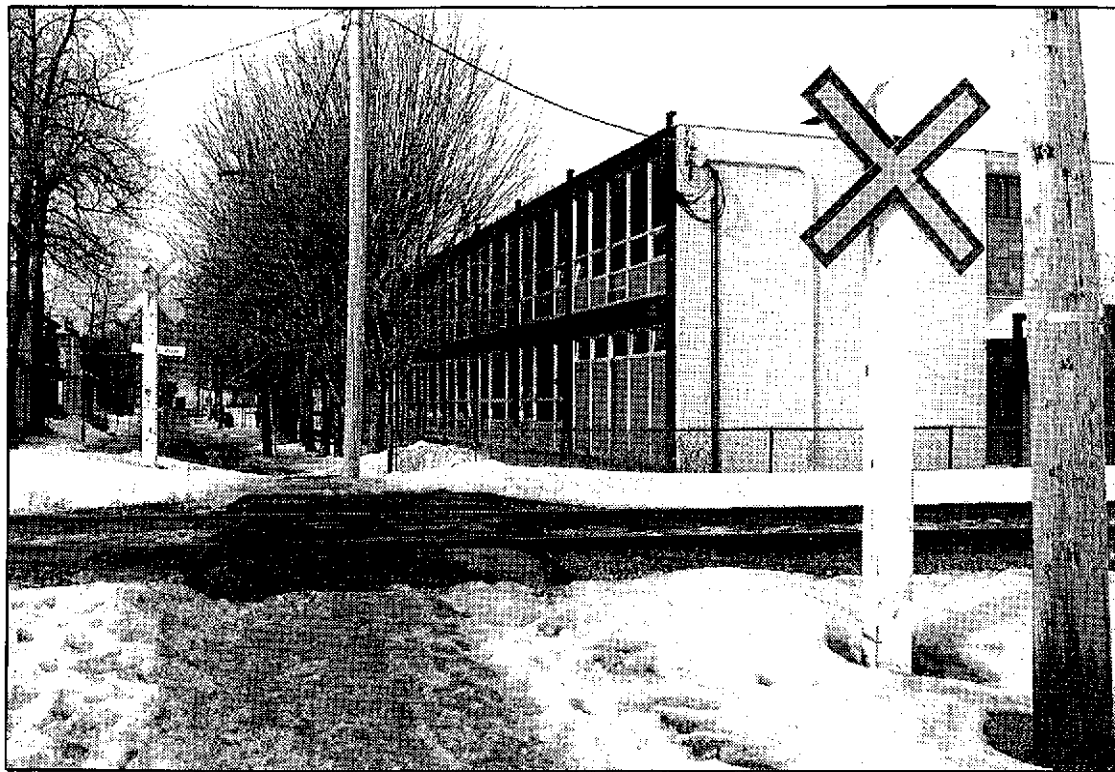
(Me L. Michel Huart, transcription de la séance du 29 novembre 1990 en soirée, p. 27 à 29)

La proximité des écoles de Boucherville et de Varennes

À Boucherville, trois des neuf écoles se trouvent à 100 m ou moins de la voie ferrée, soit les écoles Paul VI, Père-Marquette et Sacré-Cœur, cette dernière se trouvant à quelque 10 m à peine de la voie ferrée (figure 3.3).

2. Moment de circulation : nombre de conflits.

ÉCOLES À PROXIMITÉ DE LA VOIE FERRÉE



ÉCOLE SACRÉ-COEUR À BOUCHERVILLE



ÉCOLE LABARRE À VARENNES

Au cours de l'année scolaire 1990-1991, 1 148 écoliers et enseignants fréquentaient ces trois écoles, sans compter les personnes participant à des activités en dehors des heures de classe (tableau 3.1).

Approximativement, 1 000 enfants de 5 à 12 ans fréquentent les écoles Labarre et Marie-Victorin situées respectivement à 33 m et 325 m de la voie ferrée (document déposé C6). Le personnel de ces deux écoles était au nombre de 94 pour l'année scolaire 1989-1990.

Tableau 3.1 Situation des écoles de Boucherville par rapport à la voie ferrée

BOUCHERVILLE					
École	Distance entre l'école et la voie ferrée ¹		Effectif		
	Distance (mètres)	Terrains limitrophes	Écoliers	Personnel	Total
Antoine-Girouard	300		334	28	362
De la Broquerie	600		365	29	394
Les Jeunes Découvreurs	1 250		532	42	574
Louis-H.-Lafontaine	250		387	26	413
Paul VI	100	X	379	32	411
Père-Marquette	50	X	295	24	319
Pierre-Boucher	400		355	27	382
Sacré-Cœur	10	X	384	34	418
Boucherville Elementary	120		157	17	174
			<u>3 188</u>	<u>259</u>	<u>3 447</u>

1. Distance mesurée en ligne droite, de l'école à la voie ferrée.

Source : Mémoire n° 8, p. 4 et 6.

Autobus scolaires et traverse des écoliers

Étant donné la configuration de la grille de rue et la localisation des écoles à Boucherville et à Varennes, plusieurs autobus scolaires doivent régulièrement traverser les passages à niveau. À Boucherville, 26 autobus scolaires franchissent le chemin de fer deux fois par jour, avec quelque 982 enfants à bord, alors que 108 autres enfants le traversent à pied quatre fois par jour (mémoire n° 8, p. 9).

Selon M. Casavant, technicien en organisation scolaire de la commission scolaire Saint-Exupéry, les autobus scolaires emprunteraient les passages à niveau du boulevard De Montarville et de la rue De Montbrun dans 90 % des cas.

À Varennes, 493 élèves du préscolaire et du primaire franchissent la voie ferrée en autobus deux fois par jour. Selon M. Jean-Pierre Laliberté, technicien en administration à la commission scolaire de Varennes, les traverses à niveau les plus utilisées par ces autobus scolaires sont celles des rues Saint-Eugène et Quévillon. Quelque 21 élèves du préscolaire la franchissent à pied deux fois par jour et 361 élèves du primaire, quatre fois par jour (mémoire n° 24).

Les autobus scolaires transportant environ 1 600 élèves de niveau secondaire de Varennes doivent, pour leur part, utiliser le passage à niveau de la route 132 pour se rendre à la polyvalente de Boucherville.

Passages clandestins

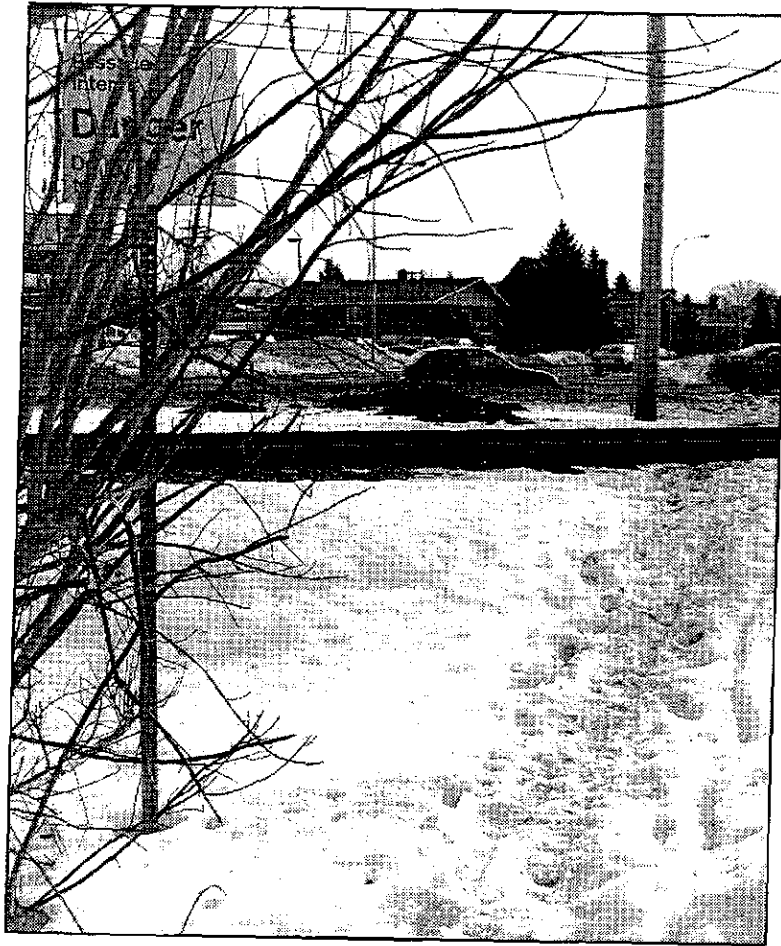
Les promoteurs ont identifié 16 passages clandestins (figure 3.4) le long de la voie ferrée.

«Ces passages sont particulièrement concentrés près des zones communautaires où sont localisées principalement des écoles élémentaires.»

(document déposé A3, p. 14)

C'est le cas, notamment, d'un passage clandestin situé derrière les HLM de Varennes où, selon l'Office municipal d'habitation de Varennes, les citoyens et, surtout, les enfants franchissent la voie ferrée pour se rendre à des services publics tels que la bibliothèque, le CLSC, les écoles, les arrêts d'autobus, etc.

PASSAGES CLANDESTINS



À L'EXTRÉMITÉ DE LA RUE DES SEIGNEURS À BOUCHERVILLE



À L'EXTRÉMITÉ DE LA RUE BACHAND SUD À BOUCHERVILLE

En plus de favoriser l'apparition de tels passages clandestins, le fait que la voie ferrée ne soit pas clôturée rend leur contrôle quasi impossible.

L'interruption des services d'urgence

À Varennes, plusieurs passages à niveau peuvent être bloqués simultanément par le même train, restreignant ainsi l'accessibilité d'un secteur à l'autre de la ville et provoquant, à l'occasion, l'interruption momentanée des services d'incendie, d'ambulance, de police, etc. La figure 3.2 illustre un convoi de 100 wagons et l'interruption des services qui en résulte.

Précisons toutefois que les convois comportent un nombre de wagons qui varie sans cesse et que le nombre moyen de wagons par convoi était de 43 en 1990.

3.1.2 Les matières dangereuses

Selon les promoteurs, le projet se justifie, notamment, par une «[...] concentration exceptionnelle de matières dangereuses [...]» transportées sur rail dans ce milieu (M. Normand Gauthier, transcription de la séance du 26 novembre 1990, p. 30).

La commission a cherché à savoir si la situation à Boucherville et à Varennes était effectivement exceptionnelle et si le risque associé aux matières dangereuses correspondait à la perception qu'en ont les citoyens.

L'importance du transport de matières dangereuses à Boucherville et à Varennes

Le trafic de matières dangereuses sur la subdivision Sorel impliquait, au cours des neuf premiers mois de 1990, 6 360 wagons. Les gaz de pétrole liquéfié et l'acide sulfurique sont les deux principaux produits considérés dangereux qui ont transité sur le tronçon Varennes-Boucherville; ils représentaient respectivement 41,4 % et 38,2 % du nombre total de wagons de matières dangereuses transportées.

Le tableau 3.2 précise la nature et la répartition des matières dangereuses transportées sur le tronçon Varennes-Boucherville, en fonction des catégories utilisées par Transports Canada pour les classer.

Tableau 3.2 Nature et répartition des matières dangereuses transportées sur la subdivision Sorel au cours des neuf premiers mois de 1990

Matière dangereuse	Nombre de wagons	Catégorie
Gaz de pétrole liquéfié	2 638	gaz inflammable
Acide sulfurique	2 434	liquide corrosif
Hydrocarbures gazeux	256	gaz inflammable
Isopentane	149	liquide combustible
Oxygène liquide réfrigéré	143	gaz non-inflammable
Azote liquide réfrigéré	128	gaz non-inflammable
Chlorure de fer liquide	127	liquide corrosif
Chlore	93	gaz corrosif
Phosphore	87	solide inflammable
Méthylacétylène et propadiène en mélange	59	gaz inflammable
Autres	246	
TOTAL :	6 360	

Source : CN, document déposé A8.

Pour fins de comparaison, mentionnons qu'au cours des neuf premiers mois de 1982, le nombre de wagons de marchandises dangereuses transportées sur la subdivision Sorel s'élevait à 2 973.

La commission est consciente du fait que la proportion des matières dangereuses sur l'ensemble du trafic peut varier considérablement d'une année à l'autre ou au cours de la même année. Il n'en demeure pas moins que le trafic de matières dangereuses sur la subdivision Sorel a augmenté de quelque 114 % en huit ans (document déposé A18, annexe VIII, p. 1, 2 et 3). Une étude commandée par la commission a confirmé que :

«Si le rythme d'augmentation se maintient, le nombre actuel doublera d'ici sept ans pour atteindre 20 000 wagons par année [...].» (annexe 7, LEI, p. 3.4)

Pour toute l'année 1990, le trafic de matières dangereuses représentait quelque 9 590 wagons sur un total de 62 200, soit un peu plus de 15 % du total³. Outre l'augmentation attribuable au développement de l'industrie locale, la commission estime que l'expansion éventuelle du port de Montréal à Contrecoeur pourrait faire augmenter l'achalandage ferroviaire et, aussi, le transport de matières dangereuses.

Selon M. Jovite Grondin, de Transports Canada (transcription de la séance du 27 novembre 1990, p. 40), et Me L. Michel Huart, du CN (ibid., p. 50), la situation actuelle du transport ferroviaire de matières dangereuses à Boucherville et à Varennes ne serait pas exceptionnelle par rapport à d'autres régions du Québec.

La présence au Québec et dans l'ensemble du Canada de nœuds ferroviaires autrement plus achalandés que la subdivision Sorel rend cette affirmation plausible, tout au moins en ce qui regarde le volume de trafic. Cependant, la commission n'a pas été en mesure de la vérifier rigoureusement, ayant vainement cherché à connaître auprès du CN l'importance du trafic de matières dangereuses en d'autres endroits du Québec (annexe 8).

La commission a cependant obtenu du CP, de la Communauté urbaine de Montréal et de la Protection publique de la ville de Saint-Hyacinthe certaines données pertinentes. Ainsi, à Trois-Rivières, où le CP est le seul exploitant ferroviaire, 448 wagons de matières dangereuses sont passés en 1990. À Saint-Hyacinthe, le CP a acheminé 11 wagons de matières dangereuses en 1988 et le CN, 13 237 wagons pendant la même année. Sur l'île de Montréal, le CP a acheminé 11 978 wagons au cours de 1990 et le CN, pour sa part, y aurait convoyé près de 33 000 wagons en 1989.

Soulignons que la plupart des trains du CN empruntant la subdivision Sorel passent également à Longueuil, à Saint-Lambert et à Montréal. Par ailleurs, un train sur deux circulant sur cette subdivision transporterait des matières dangereuses, alors que la moyenne canadienne s'établit approximativement à un sur quatre (annexe 6, DDH, p. 11).

3. En matière de sécurité, il est préférable de considérer le nombre de wagons plutôt que le tonnage qui n'influence pas la probabilité d'accident.

L'évaluation des risques associés aux matières dangereuses

Les dernières statistiques fournies par le Bureau de la sécurité des transports du Canada pour les années 1986 à 1990 inclusivement indiquent une tendance à la baisse des accidents ferroviaires comprenant les collisions, les déraillements et les accidents aux passages à niveau.

L'étude de DDH a révélé qu'au cours de la période s'étendant de 1982 à 1989, le taux annuel moyen d'accidents s'élevait à 12,5 par million de milles-train parcourus⁴ (tableau 3.3). De ce nombre, des matières dangereuses sont en cause dans 3,6 cas, se rapprochant de la proportion de 25 % que les matières dangereuses représentent dans le trafic total au Canada.

Il est important ici de préciser que les matières dangereuses elles-mêmes ne sont pas la cause de ces accidents ferroviaires et que jamais un décès n'a été causé par des matières dangereuses au cours de cette période, ou même dans l'histoire du rail au Canada (document déposé B24).

Par contre, l'accident de Mississauga de 1979 aurait pu causer de très nombreuses pertes de vie et bouleverser à lui seul les statistiques, n'eût été de la réponse rapide des services d'urgence et d'une chance certaine.

Les tableaux 3.3 et 3.4 montrent bien, par ailleurs, l'importance relative de chacune des causes dans les accidents ferroviaires, et particulièrement dans ceux où des matières dangereuses sont impliquées.

En appliquant ces moyennes canadiennes à un segment de même longueur que celui de Varennes-Boucherville, le consultant a estimé la probabilité qu'un accident s'y produise.

Compte tenu du caractère très relatif de cette approche, la commission reconnaît que ces chiffres doivent être interprétés avec prudence. En effet, ils reflètent la situation moyenne qui prévaudrait sur un segment de même longueur ailleurs au Canada. Ne serait-ce qu'en raison du nombre élevé de passages à niveau qui s'y concentrent, la situation de

4. Nombre de trains ayant circulé au cours d'une année multiplié par le nombre de milles parcourus.

Tableau 3.3 Taux annuels moyens des accidents ferroviaires de 1982 à 1989 (nombre d'accidents par million de milles-train)

	Accidents	Accidents impliquant des trains transportant des matières dangereuses
Collisions en voie principale	0,22	0,06
Déraillements en voie principale	2,26	0,54
Accidents aux passages à niveaux	7,37	1,12
Collisions et déraillements dans les triages, épis, voies d'évitement	2,17	1,90
Collisions et déraillements du matériel d'entretien	0,48	n/a
TOTAL :	12,5	3,62

Source : annexe 6, DDH, p. 8.

Tableau 3.4 Probabilités d'accidents ferroviaires sur le tronçon Varennes-Boucherville (nombre d'accidents par an)

	Accidents	Accidents impliquant des trains transportant des matières dangereuses
Collisions en voie principale	0,005	0,0014
Déraillements en voie principale	0,056	0,0134
Accidents aux passages à niveaux	0,183	0,030
Collisions et déraillements dans les triages, épis, voies d'évitement	0,054	0,0473
Collisions et déraillements du matériel d'entretien	0,012	n/a
TOTAL :	0,31	0,0921

Source : annexe 6, DDH, p. 15.

Boucherville et de Varennes est particulière. Ainsi, par exemple, alors que ce calcul théorique estime la probabilité d'accident à un passage à niveau à un par 5,5 ans environ, la réalité est tout autre puisque 45 accidents s'y sont produits au cours des 42 dernières années.

Par ailleurs, au-delà de la probabilité qu'un accident survienne, au-delà également de la probabilité que cet accident implique des wagons transportant des matières dangereuses, il faut considérer la possibilité qu'un déversement survienne à la suite de cet accident. Or, les accidents aux passages à niveau ont rarement pour conséquence un tel déversement; mis à part les accidents survenant dans les gares de triage, ce sont les déraillements en voie principale qui sont les plus susceptibles d'en provoquer un.

Toutes proportions gardées, le déraillement de trains en voie principale est un phénomène peu fréquent. Pour l'ensemble du transport ferroviaire au Canada, soit quelque 75 millions de milles parcourus annuellement, 170 déraillements se produisent chaque année. Ce nombre comprend les déraillements qui surviennent à basse vitesse, sans autre conséquence que de devoir remettre sur les rails un wagon ou une locomotive qui ne s'est pas nécessairement renversé.

Selon les compilations du Bureau de la sécurité des transports du Canada, les déraillements sont causés principalement par les problèmes de qualité de la voie (41 %) et par le matériel (27 %). Soulignons que :

«La voie et l'emprise sont inspectées visuellement trois fois par semaine. Une inspection hebdomadaire des signaux ainsi qu'une vérification mensuelle des circuits sont aussi effectuées. La voie ferrée est également inspectée aux ultrasons à tous les six mois.» (annexe 7, LEI, p. 3.2)

De plus, un contrôle de la géométrie de la voie a lieu une fois par an (document déposé A43).

Quant au facteur vitesse, le Groupe de travail sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses dans la région de Toronto conclut que :

«La vitesse, en soi, n'est pas une cause importante de la fréquence des accidents. Elle a une incidence manifeste sur leur gravité — quoique moins grande qu'on le pense

généralement dans la gamme des vitesses de 20 mi/h à 45 mi/h. [...]

Tous les membres du Groupe d'étude, sauf un, ont conclu qu'il existe trop peu de preuves techniques et réelles pour pouvoir recommander le moindre changement de vitesse réglementaire, actuellement fixée à 35 mi/h, pour les trains de marchandises dangereuses spéciales circulant dans les régions urbaines à forte densité de population.»
(document déposé B41, p. 4.66)

Les vitesses sur le tronçon Varennes-Boucherville sont présentement de 40 mi/h, avec réduction à 30 mi/h pour la majeure partie de Boucherville.

Certes, une vitesse plus élevée fait augmenter le nombre de wagons déraillés et la probabilité de déversement. Néanmoins,

«Dans la grande majorité des cas [d'accident], la présence de wagons de marchandises dangereuses n'a pas pour conséquence un déversement. Par exemple, [...] on a estimé, pour des accidents de wagons de gaz liquéfiés, que la probabilité de déversements est de l'ordre de 0,001. Pour le chlore, la probabilité était plutôt de l'ordre de 0,01.»
(annexe 6, DDH, p. 18)

Par ailleurs, l'évaluation du risque relié au transport ferroviaire doit aller plus loin que la simple probabilité qu'un déversement se produise à la suite d'un accident. Elle doit en effet tenir compte des conséquences que ce déversement pourrait avoir sur la population.

Selon M. Jacques Ruel, du ministère des Transports du Québec, les risques associés au transport ferroviaire de matières dangereuses se comparent aisément à d'autres risques de la vie quotidienne (transcription de la séance du 28 novembre 1990, p. 32). Pour appuyer ses dires, M. Ruel se référait à l'étude réalisée par le Groupe de travail de Toronto (document déposé B41).

Une autre étude réalisée par Concord Scientific Corporation à la demande de la ville de Toronto conclut que, pour la société, le niveau de risque relié au transport ferroviaire de matières dangereuses dans la ville de

Toronto est relativement bas lorsqu'on le compare à d'autres risques usuels.

En tenant compte de la densité de la population de la région et du nombre de wagons de matières dangereuses circulant sur le tronçon Varennes-Boucherville, la commission a fait procéder à une analyse du niveau de risque basée sur le modèle utilisé à Toronto. L'étude conclut à un taux statistique s'établissant à 0,12 mortalité par année, taux que le tableau 3.5 compare à d'autres risques de la vie quotidienne.

La commission est tout à fait consciente du fait que les évaluations de risque sont souvent sujettes à controverse et que leurs résultats comportent généralement des marges d'erreur importantes. Ainsi, l'étude réalisée à Toronto indiquait que les résultats auxquels elle était parvenue pouvaient tout aussi bien être sous-estimés par un facteur de 2 ou surestimés par un facteur de 10. Appliquant la même marge au chiffre obtenu à Varennes-Boucherville, le taux calculé pourrait se situer entre 0,24 et 0,012.

Tableau 3.5 Risque sociétal lié à différents événements ou activités à risque pour les populations de Boucherville et de Varennes

	Mortalité par année
Accidents de véhicules automobiles	6,6
Chutes	2,8
Incendies	0,76
Tabagisme	0,47
Froid excessif	0,19
Tempêtes	0,02
Tremblement de terre	0,008
Foudre	0,0005
Transport de marchandises dangereuses dans la région de Boucherville-Varennes	0,12

Risque sociétal de mortalité par année calculé statistiquement pour la région de Toronto et transformé pour l'adapter à la région Boucherville-Varennes. Les autres valeurs de risque sociétal correspondent à des observations faites pour l'ensemble du Canada, ramenées à l'échelle des populations combinées de Boucherville et de Varennes.

(Source : annexe 7, LEI, p. 5.5).

La figure 3.5, par ailleurs, compare différents événements à risque et leurs conséquences. Cependant, comme le fait remarquer de façon pertinente l'étude réalisée pour le compte de la commission :

« [...] il faut cependant prendre en compte le fait que l'ensemble de la population est exposée à la plupart de ces sources de risques, alors que seulement les populations vivant près des voies ferrées sont soumises au risque lié au transport ferroviaire. » (annexe 7, LEI, p. 5.4 et 5.6)

À la lumière des informations qui lui sont parvenues et des recherches qu'elle a commandées, la commission est venue à la conclusion que, même si le risque relié au transport ferroviaire de matières dangereuses est réel, le niveau de risque encouru par la population de Boucherville et de Varennes n'est pas exceptionnellement élevé et qu'il ne présente pas le caractère d'urgence qu'on semble croire.

Toutefois, ce niveau de risque peut-il être considéré comme acceptable ? Cette question, qui ferait intervenir un jugement de valeur que la commission considère se situer bien au-delà de ses prérogatives, demeure sans réponse. Du reste, il n'existe au Québec ou au Canada aucun critère reconnu permettant de juger de l'acceptabilité d'un tel risque.

3.1.3 Le sentiment d'insécurité

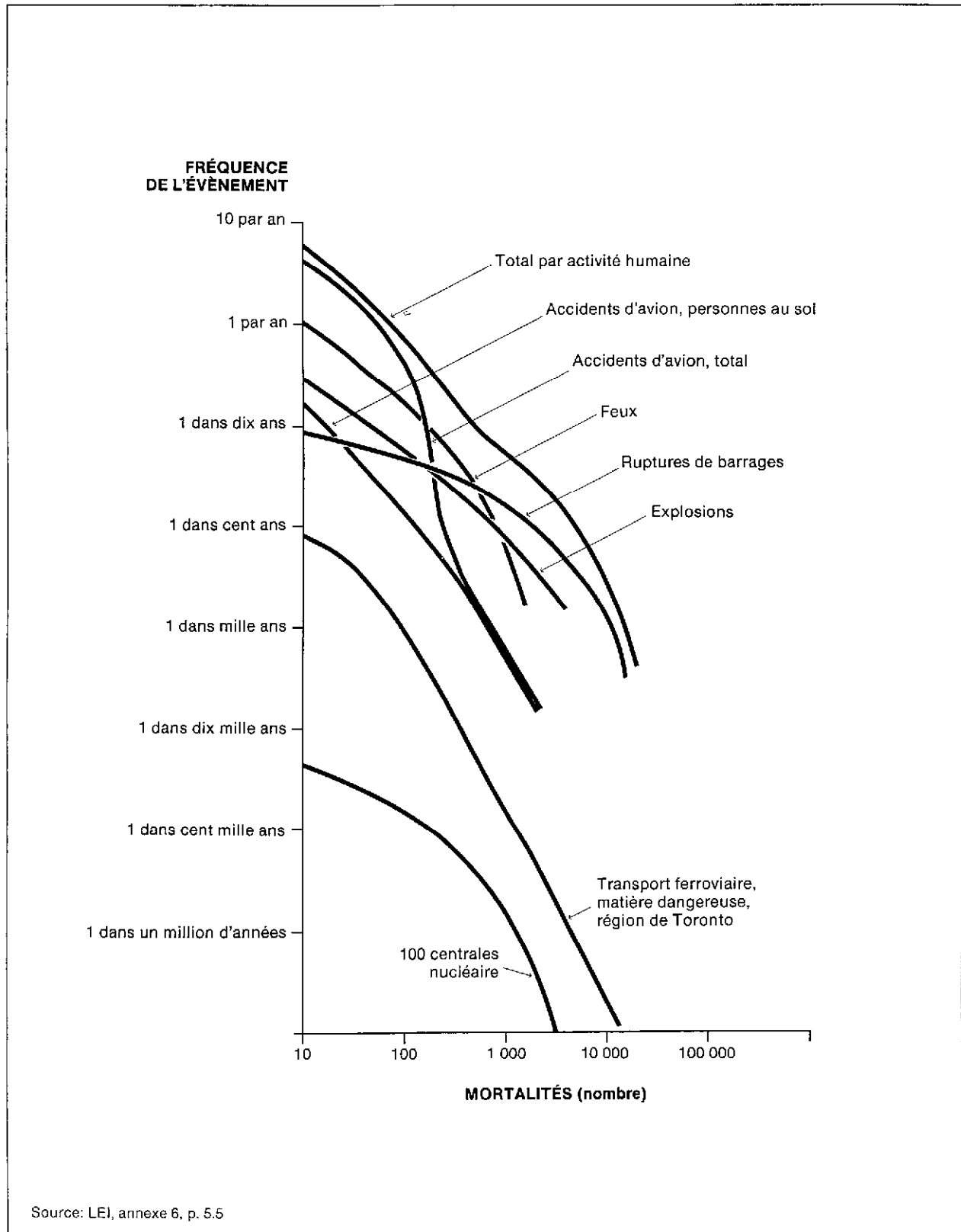
Dans son examen des diverses questions de sécurité reliées à la présence de la voie ferrée, la commission a aussi considéré le très fort sentiment d'insécurité de la population.

La crainte majeure qu'entretient la population est de voir un déraillement en voie principale provoquer la dispersion de matières dangereuses qui aurait des conséquences néfastes. Or, non seulement la probabilité d'un tel événement est-elle très faible, mais la probabilité subséquente que des matières dangereuses soient impliquées, qu'un déversement ait lieu et qu'une catastrophe se produise est aussi extrêmement faible.

En fait, les accidents les plus probables sont ceux qui se produisent aux passages à niveau et ce type d'accident implique généralement la locomotive ou les quelques wagons de tête qui ne sont pas censés contenir de matières dangereuses. La commission reconnaît d'ailleurs, à

Figure 3.5

**COMPARAISON DES FRÉQUENCES DE DIFFÉRENTS ÉVÈNEMENTS
À RISQUE ET DE LEURS CONSÉQUENCES**



la lumière des informations dont elle dispose, que le nombre d'accidents aux passages à niveau est particulièrement préoccupant.

Le Groupe de travail sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses dans la région de Toronto a, lui aussi, souligné le sentiment général d'insécurité des citoyens face à cette problématique. Après analyse, il a conclu à un manque d'information des citoyens en ce qui concerne, d'une part, les mesures de sécurité mises en œuvre pour réduire la fréquence de tels accidents et, d'autre part, la haute fiabilité des compagnies de chemin de fer du Canada en ce qui a trait à la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

«Lorsque des trains transportent des marchandises dangereuses, notamment dans des zones urbaines à forte densité, le public veut être certain qu'on fait tout ce qui peut être fait pour assurer la sécurité. D'après nos constatations, il semble que le public ne soit pas convaincu que tel est le cas, bien que les chemins de fer canadiens aient l'une des meilleures fiches de sécurité du monde et qu'un accident ferroviaire de transport de marchandises dangereuses n'ait jamais fait de tué au Canada. Nous sommes arrivés à la conclusion que cette méfiance découle en grande partie du fait que ceux qui réglementent et exploitent les chemins de fer ne renseignent pas bien le public sur les améliorations qui ont été apportées au réseau ferroviaire et qui continuent de l'être.» [...]

«Le grand public possède très peu de connaissances sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses, mais sa crainte d'un accident de chemin de fer qui impliquerait de tels produits est bien grande. Il a vraiment besoin d'en savoir davantage, mais jusqu'à récemment, ni la réglementation ni les chemins de fer n'ont semblé reconnaître ce besoin. Il est certain qu'ils ne l'ont pas encore satisfait.»
(document déposé B41, p. S-15 et S-16)

La commission souscrit à la recommandation du Groupe de travail de Toronto à l'effet :

«Que les chemins de fer accordent plus d'importance à l'échange de renseignements et à la collaboration avec la collectivité afin de rassurer cette dernière, et qu'ils nomment, dans le cadre de leurs dépenses d'exploitation normales, un coordonnateur qui assurerait en permanence la liaison avec les municipalités et les associations de citoyens.»

(document déposé B41, p. S-19)

Le sentiment d'insécurité n'est donc pas un fait particulier à Boucherville et à Varennes; ce qui est particulier, c'est son intensité. La commission a le sentiment que le phénomène d'insécurité des citoyens de Boucherville et de Varennes a certainement été alimenté par les divers événements survenus à proximité ou sur le territoire de ces municipalités au cours de la dernière décennie :

- les incendies sporadiques mettant en cause des déchets dangereux au dépotoir Landreville, à Boucherville, au début des années 80;
- le déraillement de wagons transportant des matières dangereuses à Varennes en 1984, sans toutefois avoir déversé leur contenu;
- l'incendie à l'IREQ en 1984, où des BPC ont brûlé;
- l'incendie de l'entrepôt de BPC de Saint-Basile-le-Grand en 1988;
- l'incendie d'une usine de Boucherville en 1989, où les émanations toxiques ont nécessité l'évacuation de l'école Pierre-Boucher et d'une garderie;
- l'incendie du dépôt de pneus de Saint-Amable en 1990.

Par surcroît, la couverture médiatique régionale entourant ces événements et, surtout, la multitude d'articles sur une hypothétique catastrophe ferroviaire et ses conséquences éventuelles ont fait en sorte que les citoyennes et citoyens de Boucherville et de Varennes ont maintenant une perception exagérée du risque qu'implique réellement le transport ferroviaire de matières dangereuses.

3.2 L'aménagement urbain

Sur 8 km, la voie ferrée existante traverse la partie urbanisée des villes de Boucherville et de Varennes : environ 5,5 km dans la première et 2,5 km dans la seconde. Quelles sont donc les répercussions de cette infrastructure sur le milieu urbain environnant ? Ces répercussions justifient-elles le déplacement de la voie ferrée ? Le cas échéant, les éléments considérés pour répondre à ces questions devront être repris par rapport au tracé proposé, à la fois pour l'évaluer, pour formuler les conditions de réalisation du projet et pour dicter les mesures d'atténuation à prendre.

Les répercussions d'une voie ferrée sur le milieu urbain peuvent être abordées de deux façons. La première fait référence à la présence d'une telle infrastructure dans le tissu urbain et la seconde, au passage des trains en milieu urbanisé.

3.2.1 La présence d'une voie ferrée dans le tissu urbain

De tout temps, il y a eu une relation étroite entre les villes et le transport. Les villes se sont naturellement peuplées à partir des axes de déplacement, et leur croissance a entraîné à son tour le renforcement et la multiplication des corridors de transport.

Au Québec et dans l'ensemble du Canada, le développement du système ferroviaire a eu une influence considérable sur la création de nouvelles villes et sur leur aménagement. Au même titre que les marchés ou les bureaux de poste, les gares ont longtemps été l'un des pôles d'activité des villes et l'un des pivots à partir desquels le tissu urbain poursuivait son expansion. Une importante relation d'interdépendance s'établissait entre la ville et le chemin de fer, particulièrement lorsque celui-ci assurait de façon privilégiée le transport en commun d'une ville à une autre, l'approvisionnement des collectivités et l'expédition des biens qu'elles produisaient.

Contrairement aux routes, le chemin de fer ne se confond cependant pas avec la trame urbaine comme telle. Lien indispensable avec les autres villes, la voie ferrée constitue, à l'intérieur de l'agglomération qu'elle traverse, un «corps étranger» dans le tissu urbain qui a souvent influencé le découpage administratif ou social en paroisses, quartiers ou classes de

revenus. Interrompant la grille de rues, elle faisait obstacle à la libre circulation des véhicules et des piétons.

De nos jours, les inconvénients d'une voie ferrée dans le tissu urbain en sont souvent venus à prendre plus d'ampleur que ses avantages, d'autant que le chemin de fer joue un rôle de plus en plus marginal dans le transport des personnes.

La libre circulation des véhicules, l'intégration sociale, le développement du sentiment d'appartenance et l'accessibilité des services communautaires ont pris beaucoup d'importance. On souhaite donc faire disparaître ou atténuer tout ce qui y fait obstacle.

Boucherville et Varennes ont d'abord grandi en bordure du fleuve et de la route qui le longe. À l'origine, la voie ferrée a été construite en dehors du territoire urbanisé, mais celui-ci l'a rejointe selon le modèle historique décrit plus haut.

À Boucherville, en particulier, il y a longtemps que le développement urbain a franchi la voie ferrée pour se poursuivre en direction sud-est. L'impact de la voie ferrée sur la trame urbaine remonte, par conséquent, à plusieurs décennies. À l'avenir, elle n'aura vraisemblablement plus autant d'influence sur d'éventuelles décisions d'aménagement urbain.

Il s'agit donc de voir si les inconvénients permanents découlant de la présence de la voie ferrée justifient son déplacement. La principale conséquence de cette présence est d'interrompre la progression de la grille de rues. Les liens entre les quartiers situés de part et d'autre de la voie ferrée sont assurés par huit passages à niveaux (figure 3.1).

Aux yeux de l'observateur et malgré l'homogénéité apparente du tissu social, la voie ferrée forme une barrière physique significative à la continuité de la trame urbaine. Elle fait aussi obstacle à la circulation des véhicules et des piétons (figure 3.6). L'un des moyens d'y remédier consisterait à construire des viaducs. Or, l'emprise de la voie ferrée est située à proximité du Vieux Village de Boucherville, un lieu historique et patrimonial important. Il serait à peu près impossible d'y aménager des viaducs sans porter atteinte à l'intégrité de ce lieu. On risquerait même de créer des barrières visuelles plus importantes que la voie ferrée elle-même.

Figure 3.6

PRÉSENCE DE LA VOIE FERRÉE DANS LE TISSU URBAIN



INTERSECTION DE LA VOIE FERRÉE ET DE LA RUE DE LA BARRE À BOUCHERVILLE



LA VOIE FERRÉE LONGEANT LA ROUTE MARIE-VICTORIN À VARENNES

À Varennes, le développement urbain a gagné plus récemment le côté est de la voie ferrée, et c'est dans ce secteur qu'il se poursuit. Pour cette raison, outre les mêmes considérations qu'à Boucherville, on doit tenir compte du fait que le tissu urbain de Varennes continuera de se développer. Les communications entre les secteurs situés de part et d'autre de la voie ferrée seront appelées à se multiplier, augmentant ainsi la circulation aux passages à niveau existants ou nécessitant l'aménagement de nouveaux croisements (figure 3.2).

De plus, la voie ferrée est contiguë à la principale artère de Varennes, soit la route Marie-Victorin, un tronçon de la route 132 (figure 3.6). Elle fait obstacle à l'aménagement de ses abords et à l'amélioration des carrefours. Dans cette perspective, l'enlèvement de la voie ferrée serait avantageux pour Varennes. Il faciliterait à la fois le fonctionnement du centre-ville et l'intégration des usages résidentiels et commerciaux à l'intérieur du périmètre urbain.

Dans l'hypothèse de l'abandon de la voie ferrée actuelle, Boucherville et Varennes récupéreraient un terrain d'une superficie d'une vingtaine d'hectares, mise à part la bretelle de l'IREQ, constituant une emprise linéaire continue d'environ 12 km. Il s'agit là d'une caractéristique unique et particulièrement avantageuse. C'est pourquoi les perspectives d'utilisation de l'emprise à la suite du démantèlement éventuel de la voie ferrée comportent plusieurs aspects.

D'une part, la linéarité et la continuité de l'emprise lui offrent la possibilité d'accueillir des fonctions qu'il est difficile et coûteux d'aménager dans les milieux qui n'en sont pas dotés (transport en commun, piste cyclable, etc.). D'autre part, alors que la voie ferrée constitue une barrière à l'intégration physique et communautaire, sa disparition permettrait de rétablir des liens de communication de part et d'autre de l'emprise.

3.2.2 Le passage des trains

Divers inconvénients sont associés au passage des trains, dont le bruit du train lui-même et celui du sifflet, les odeurs, les vibrations, la vue même du train. Selon leur niveau, certains de ces inconvénients peuvent n'être que de simples désagréments ou devenir nuisibles au bien-être des personnes (bruit, odeurs) et d'autres peuvent causer des dommages aux

structures physiques (vibrations). De nombreux facteurs peuvent influencer l'ampleur et la portée de ces inconvénients de même que la perception qu'on en a.

À la lumière des témoignages entendus et de ses propres observations, la commission retient ce qui suit :

- À Boucherville et à Varennes, les inconvénients du passage du train sont perçus par plusieurs milliers de citoyens. En effet, en dedans de 100 m de la voie ferrée, on compte environ 1 200 unités d'habitation ainsi que de nombreux établissements qu'on peut qualifier de sensibles en raison de leurs fonctions ou du grand nombre de personnes qu'ils regroupent : écoles, foyers pour personnes âgées, commerces de détail. S'il est possible de considérer l'impact visuel du train comme relativement négligeable, le bruit, les vibrations et, occasionnellement, les odeurs atteignent par contre de façon importante et régulière les résidants et les usagers de ce secteur.
- Certains des inconvénients sont accentués par les pratiques relatives à la circulation ferroviaire. Ainsi, les manœuvres des trains ou le stationnement de locomotives, moteur en marche, prolongent les inconvénients subis par ceux qui vivent à proximité. De même, l'emploi du sifflet à Varennes, surtout pendant la nuit, représente un inconvénient majeur pour les personnes résidant à proximité. À Boucherville, même si un règlement municipal restreint l'usage du sifflet, le mécanicien du train doit l'utiliser s'il le juge à propos, compte tenu des circonstances du parcours.
- L'emplacement même de la voie ferrée et l'aménagement de ses abords accentuent la perception négative qu'on peut en avoir. Si la voie était encaissée ou séparée du milieu urbain par des fossés et des talus de part et d'autre, ou si elle était bordée de clôtures sur toute la longueur de son parcours en milieu urbain, elle paraîtrait moins menaçante et se prêterait moins à la création de passages clandestins. Mais puisque la voie ferrée est presque de plein pied avec les terrains environnants sur la plus grande partie de son parcours et passe à proximité d'artères urbaines très fréquentées, la perception négative qu'elle engendre s'en trouve accentuée et s'ajoute à celle que suscite déjà le transport de matières dangereuses.

- À moins de disposer de larges superficies de terrain de chaque côté de la voie, il est impensable de procéder à des aménagements susceptibles d'atténuer les inconvénients perçus. Les seules mesures à envisager dans les circonstances consisteraient à modifier les pratiques d'exploitation : interdiction du stationnement des trains, contrôle des manœuvres et du sifflet, etc. Il ne s'agirait évidemment que de remèdes partiels.

Certes, les inconvénients mentionnés ici s'appliquent en tout état de cause au passage d'un train, quel que soit le milieu considéré. Dans le présent cas, ils nuisent à la qualité de vie d'un grand nombre de personnes. C'est pourquoi il est légitime, de l'avis de la commission, de déplacer la voie ferrée là où le passage des trains incommoderait le moins de gens possible.

3.3 Les options

Les promoteurs ont envisagé deux options principales pour faire face à la problématique. La première consiste à conserver la voie ferrée actuelle tout en apportant certains correctifs susceptibles d'améliorer la situation telle qu'ils la perçoivent. Quatre types de mesures correctrices, appelées «sous-options», sont alors envisagées puis évaluées, séparément ou de façon combinée, en fonction de leur aptitude à résoudre les problèmes identifiés.

La seconde option, pour sa part, consiste à déplacer la voie ferrée et elle est examinée également en fonction de cette grille.

3.3.1 Les critères

Afin d'évaluer les solutions possibles, les promoteurs énumèrent sept critères «[...] tous considérés prioritaires et d'égale importance [...]» (document déposé A3, p. 17). Ce sont :

- les risques associés au transport de matières dangereuses et autres risques d'accidents;
- le sentiment d'insécurité des citoyens;
- l'interruption des services d'urgence;
- les passages clandestins;

- la pollution visuelle, sonore et les vibrations;
- l'aménagement du territoire;
- le service à la clientèle du CN.

L'importance égale que les promoteurs accordent à chacun de ces critères repose sur un jugement de valeur qu'il n'appartient pas à la commission de contester. Cependant, l'évaluation de la problématique que la commission a faite dans les pages précédentes s'en démarque quelque peu et se reflète nécessairement dans son analyse des options et sous-options. Pour les fins de sa propre analyse, la commission a en effet préféré regrouper, d'une part, les considérations de sécurité publique et, d'autre part, les considérations d'aménagement du territoire et de qualité de vie.

3.3.2 L'évaluation des options

La conservation de la voie ferrée

Les sous-options évaluées à l'occasion de l'examen de la première option qui conserve la voie actuelle consistent en :

- l'abolition des passages à niveau et leur remplacement par des viaducs;
- la réduction de la vitesse des trains;
- l'abolition des passages clandestins;
- l'installation de détecteurs de chaleur permettant de déceler les roulements défectueux sur les wagons, réduisant ainsi les risques de déraillement.

Tous ces correctifs ponctuels concernent la sécurité.

— L'abolition des passages à niveau

Dans leur analyse, les promoteurs considèrent l'abolition des passages à niveau comme étant susceptible d'apporter la solution à une «[...] bonne partie des problèmes liés au transport de matières dangereuses, aux autres risques d'accident et à la coupure des services d'urgences [...]». Ils soutiennent de plus que le «[...] sentiment d'insécurité des citoyens en serait réduit[...]», mais que «[...] cette solution entraînerait des problèmes majeurs au niveau de l'aménagement urbain, en créant des structures inesthétiques [...] tout en exigeant d'onéreuses expropriations [...]» (document déposé A3, p. 18).

La commission admet que le remplacement des passages à niveau par des viaducs réglerait la question des conflits entre le trafic ferroviaire et le trafic automobile. Par contre, les risques associés au transport de matières dangereuses ne seraient réduits que dans la mesure où les passages à niveau constituent un facteur de risque qui serait éliminé. Or, on a vu précédemment qu'à cet égard, les passages à niveau ne présentaient, somme toute, qu'un risque minime.

Par ailleurs, si la construction de viaducs peut rassurer les citoyens quant à la traversée de la voie ferrée par les autobus scolaires, on peut douter que cette solution puisse mettre un terme à leur sentiment d'insécurité face aux matières dangereuses et aux risques encourus par les enfants empruntant des passages clandestins.

Finalement, les promoteurs invoquent un argument économique à l'encontre de cette solution puisque les municipalités devraient supporter seules les coûts de ces réaménagements.

Or, depuis janvier 1989, la Loi sur la sécurité ferroviaire prévoit que le ministre des Transports du Canada a des pouvoirs discrétionnaires pour faire verser une subvention pour les travaux d'amélioration, de déplacement ou de suppression d'un passage à niveau qui visent à accroître la sécurité ferroviaire.

De plus, la commission tient à souligner que les coûts d'une solution ou d'une autre, quel que soit le palier de gouvernement qui les prenne à sa charge, seront assumés par des contribuables et qu'à ce titre, ils représentent un impact économique non négligeable.

— La réduction de la vitesse des trains

Selon les promoteurs, la réduction de la vitesse des trains diminue les risques associés au transport des matières dangereuses, mais amplifie les problèmes d'interruption des services d'urgence et de pollution visuelle et sonore, en plus de diminuer le service à la clientèle du CN.

Dans le cas particulier du tronçon Varennes-Boucherville, le consultant mandaté par la commission à cet effet a confirmé l'opinion des promoteurs sur la diminution des risques.

Par ailleurs, selon la même étude, des réductions de vitesse à 30 mi/h et à 20 mi/h augmenteraient respectivement de 1 minute et de 6 minutes le temps de parcours utilisé comme mesure du service à la clientèle par le CN (annexe 7, LEI, p. 5.11).

— L'abolition des passages clandestins

L'abolition des passages clandestins est présentée par les promoteurs comme un élément de solution susceptible de réduire le sentiment d'insécurité des citoyens et le problème de la traversée de la voie ferrée en des endroits inappropriés. Quant à la manière de les abolir efficacement, les promoteurs restent muets sur le sujet.

Les seules mesures susceptibles d'améliorer de façon significative la sécurité à cet égard seraient de clôturer la voie ferrée et d'aménager des passages piétonniers sécuritaires ou des passerelles aux endroits les plus appropriés. La commission s'étonne d'ailleurs que de telles mesures n'aient pas déjà été prises, compte tenu de l'inquiétude manifestée à ce sujet par les citoyens au cours de l'audience.

— L'installation de détecteurs de chaleur

L'installation de détecteurs de chaleur, au dire des promoteurs, améliorerait la sécurité du transport ferroviaire en diminuant le risque d'accident, sans contribuer à solutionner les autres problèmes identifiés.

À la suite de l'accident de Mississauga, l'étude sur le transport ferroviaire des matières dangereuses dans la région de Toronto a préconisé un certain nombre de mesures de sécurité. Notamment, elle a recommandé de munir les essieux des wagons devant transporter des matières dangereuses de roulements à billes et d'installer le long des voies des détecteurs de chaleur capables de déceler les boîtes d'essieu défectueuses.

Ces mesures ont été mises en application et des détecteurs de chaleur ont été installés dans le secteur de Varennes-Boucherville. Toutefois, aucune mesure de leur efficacité réelle n'a été réalisée à ce jour.

— Les combinaisons de sous-options

Les promoteurs ont également considéré, de façon théorique, la possibilité de combiner deux à deux certaines mesures aptes, individuellement, à améliorer certains aspects de la problématique telle qu'ils la perçoivent.

Les combinaisons examinées par les promoteurs consisteraient à installer des détecteurs de chaleur parallèlement au remplacement des passages à niveau, à l'élimination des passages clandestins ou à l'aménagement de viaducs. Toutes ces possibilités ne rencontreraient, selon eux, qu'une partie des objectifs visés, tout en ayant des impacts négatifs sur l'aménagement du territoire.

En conclusion, les promoteurs écartent l'option de conserver la voie actuelle qui, d'après eux, «[...] n'apparaît pas comme une solution satisfaisante des problèmes relevés et pourrait même aggraver la situation au plan de l'aménagement urbain.» (document déposé A3, p. 22).

Pour sa part, la commission estime que la situation, tant au plan de la sécurité routière qu'au plan de la sécurité des piétons, pourrait être améliorée substantiellement par la mise en place d'une série de mesures correctrices intégrées, tout en conservant la voie ferrée actuelle.

Par contre, la commission admet que ces mesures ne régleraient pas la question de l'interruption des services d'urgence. Elle admet, de plus, que la construction de viaducs mènerait à des impacts fort importants sur l'aménagement du territoire et la qualité de vie des résidents.

Dans le cadre d'une problématique similaire, le Groupe d'étude qui a analysé la question dans la région de Toronto a considéré, comme solution de rechange au déplacement de la voie, la création de zones tampons là où la proximité des habitations contribuait le plus à faire augmenter le risque.

Dans le cas qui nous préoccupe, une telle option n'a pas été étudiée. Pourtant, une des études commandées par la commission a révélé qu'en cas de déversement de matières dangereuses et de catastrophe :

« [...] de près de 95 % qu'elle est à 10 m de la voie, la probabilité statistique de décès chute à 50 % à 50 m de la voie et à 35 % à 100 m. » (annexe 7, LEI, p. 5.13)

Déplacer un certain nombre d'institutions situées très près de la voie ferrée et, surtout, éviter d'en construire d'autres auraient constitué, de l'avis de la commission, une option à étudier sérieusement.

Le déplacement de la voie ferrée

L'analyse des promoteurs les amène à considérer le déplacement de la voie ferrée comme «[...] le seul moyen de régler efficacement à court terme les problèmes d'aménagement du territoire que pose le passage de la voie ferrée actuelle dans le milieu urbain de même que les phénomènes de pollution sonore et visuelle et les vibrations qui lui sont associées»; la seule façon, également, de «[...] régler le problème des passages clandestins [...]» et de «[...] régler définitivement le sentiment d'insécurité.» (document déposé A3, p. 22)

La commission reconnaît que le déplacement de la voie ferrée procure des avantages certains au plan de la sécurité. Si le projet se réalise, les conflits entre circulation routière et trafic ferroviaire seront grandement diminués et les passages clandestins seront pratiquement éliminés.

Par contre, elle peut difficilement admettre que le déplacement de la voie ferrée soit la seule avenue de solution aux problèmes des passages clandestins, au sentiment d'insécurité des citoyens et, de manière générale, aux problèmes de sécurité.

Les résultats des recherches commandées par la commission tendent à montrer que le risque associé au transport de matières dangereuses est comparable à celui de bien d'autres risques usuels de la vie quotidienne. Même si elle reconnaît au projet le mérite d'amener une réduction de 98 % du risque relié au transport de matières dangereuses, la commission est d'avis qu'à ce chapitre, les promoteurs n'ont pas démontré que le niveau actuel de ce risque justifiait de déplacer la voie ou présentait un caractère d'urgence.

Cependant, l'analyse de la justification du projet effectuée par la commission l'amène à reconnaître la légitimité du projet en ce qui regarde l'aménagement du territoire et la qualité de vie communautaire. En effet, même si l'unicité de la solution n'a pas été démontrée, le déplacement se présente vraisemblablement comme la seule option permettant de solutionner les problèmes à ce chapitre.

CHAPITRE **4**

Impacts et mesures d'atténuation

Ce chapitre passe en revue les impacts du projet et les mesures d'atténuation tels qu'ils ont d'abord été présentés par les promoteurs dans l'étude d'impact et tels que la commission peut maintenant les considérer à la suite des informations obtenues au cours de l'enquête et de l'audience.

4.1 Le milieu naturel et agricole

Selon les promoteurs (document déposé A4), les principaux impacts du projet sur le milieu naturel et agricole résulteront de la présence de la voie ferrée, mais surtout des travaux de construction, ce qui leur confère, dans ce dernier cas, un caractère temporaire.

4.1.1 Les sols et le drainage

S'ils sont mal menés, les travaux de construction sont susceptibles d'entraîner une érosion pouvant conduire à une sédimentation accrue dans les cours d'eau et à des chutes d'arbres dans les boisés. L'érosion peut se produire partout où il y aura enlèvement de la couche végétale et rupture d'équilibre (notamment à cause des vibrations), en fonction des types de matériaux et des pentes en présence. Par contre, les faibles pentes rencontrées dans le secteur à l'étude réduiraient d'autant les risques d'érosion. Selon les promoteurs, le seul endroit présentant des risques plus élevés d'érosion se situerait à la traversée du ruisseau Notre-Dame.

Ils considèrent que l'impact y serait néanmoins faible, très localisé et temporaire.

L'implantation de la voie ferrée pourrait aussi entraîner des modifications du drainage de surface actuel en le rendant inefficace si des mesures n'étaient pas prises pour prévenir ces problèmes. Les effets d'une mauvaise intégration des infrastructures dans le milieu peuvent comprendre l'amorce de phénomènes d'érosion, la création temporaire de mares et le mauvais fonctionnement de drains souterrains. Les promoteurs considèrent que l'impact sera faible, compte tenu des solutions techniques qu'ils entendent mettre en œuvre pour préserver le drainage actuel.

En ce qui concerne plus précisément le secteur où la voie ferrée doit longer l'autoroute 30 et où certains participants à l'audience ont rapporté des problèmes de drainage, M. Urgel Delisle répondait :

« [...] si l'autoroute constitue une barrière à l'écoulement des eaux de surface de l'est vers l'ouest, si on implante une structure du côté ouest, on ne change rien au problème. »
(transcription de la séance du 29 novembre 1991 en soirée, p. 118)

Les promoteurs proposent des mesures spécifiques de prévention et de correction sur le terrain pour éviter l'apparition de phénomènes d'érosion à la traversée du ruisseau Notre-Dame par la nouvelle voie ferrée. Ces mesures visent à éviter de détruire la végétation et de mettre le sol à nu. L'usage du réseau routier existant serait favorisé et il n'y aurait qu'un seul point de traversée de la machinerie, situé à l'intérieur de l'emprise. L'ouvrage d'art qui permettrait la traversée du ruisseau serait conçu de façon à maintenir la vitesse actuelle du courant et à en assurer un débit suffisant; les pentes seraient stabilisées et le sol régalié pour favoriser la reprise de la végétation.

La commission estime que les impacts du projet pourraient, effectivement, s'avérer importants si des mesures appropriées n'étaient pas prises pour limiter l'érosion et maintenir l'écoulement normal des eaux. Elle reconnaît cependant que les précautions préconisées par les promoteurs sont aptes à prévenir les conséquences néfastes à long terme à ce chapitre.

La commission considère également qu'il faudrait porter une attention spéciale aux activités de fraie qui pourraient avoir lieu dans les cours d'eau agricoles le long de la nouvelle emprise et établir, de concert avec le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP), un calendrier d'intervention qui en tienne compte. Par ailleurs, lors du démantèlement éventuel de la voie ferrée existante, il faudrait tenir compte de la valeur particulière du secteur de la rivière aux Pins et de l'intérêt que le MLCP y porte. Dans cette optique, il faudrait, en particulier, conserver le pont qui l'enjambe, à la fois pour protéger les frayères et pour sauvegarder le potentiel d'aménagement de l'emprise libérée.

4.1.2 Les boisés

L'implantation de la voie ferrée aurait évidemment un impact permanent sur les boisés qui seraient amputés de quelque dix hectares pour dégager l'emprise. Les promoteurs ont soutenu que cet impact était faible malgré tout; selon eux, la faible superficie et l'éloignement relatif des zones urbanisées limiteraient considérablement le potentiel récréatif et faunique des rares boisés du secteur.

Les promoteurs proposent un ensemble de mesures générales pour limiter l'impact du déboisement. Ces mesures portent sur les méthodes d'abattage, la disposition des arbres, souches et débris de coupe, le brûlage, les restrictions à l'usage des herbicides et la conservation du sol arable décapé dans l'emprise.

Par ailleurs, la modification des boisés peut elle-même avoir un impact sur les espèces animales qui les utilisent. C'est le cas pour le chevreuil dont un certain nombre d'individus sont, à l'occasion, aperçus dans le secteur. Sur la base des informations qu'ils ont recueillies auprès du MLCP, les promoteurs sont d'avis qu'il n'y a pas de ravage dans le secteur à l'étude.

« [...] dans la région immédiate de Montréal, sur la Rive-sud, il y a un seul ravage inventorié [...] dans la région de Brossard [...]. Et c'est probablement à partir de ce ravage-là qu'on retrouve ici et là dans la région métropolitaine certains groupes de chevreuils [...]. »

(M. Urgel Delisle, transcription de la séance du 29 novembre 1991 en soirée, p. 9)

De son côté, la direction régionale du MENVIQ en Montérégie suggère qu'on compense la perte de boisés :

«La disparition d'environ cent mille mètres carrés de terres boisées devra faire l'objet de mesures de compensation.»
(transcription de la séance du 29 novembre 1990 en après-midi, p. 163)

La commission considère que la valeur du boisé qui serait traversé par la voie n'est pas tant liée aux espèces végétales qui le composent qu'à la rareté même des boisés qui restent sur le territoire de la municipalité de Boucherville (figure 2.2). La commission reconnaît toutefois que le caractère linéaire du projet réduit l'étendue et la gravité de son impact sur le boisé. En cela, elle est d'accord avec l'évaluation de l'impact faite par les promoteurs, mais considère que des mesures adéquates doivent être prises pour minimiser le déboisement, compenser les pertes encourues et assurer la pérennité et la mise en valeur de ce boisé.

4.1.3 L'agriculture

L'étude d'Urgel Delisle et associés de février 1988 (document déposé A3) avait pour but de déterminer un corridor de moindre impact agricole. Elle contient un relevé détaillé des impacts agricoles du corridor retenu.

À la suite de la modification du zonage décrétée par la CPTAQ en 1990, 74 % du corridor retenu serait situé en zone agricole, soit 15,3 km. Il toucherait des terres cultivées sur environ 70 % de sa longueur et des terrains boisés sur quelque 12 %. Bien qu'adjacent à une limite géographique sur 42 % de son parcours, il couperait des terres cultivées sur plus du quart (28 %). De plus, le corridor traverserait des sols à potentiel agricole élevé et des terres où le drainage souterrain est déjà réalisé ou planifié. Outre la réduction des surfaces cultivées et la création de résidus difficilement exploitables, les impacts sur l'activité agricole se traduiraient surtout par le morcellement de chemins de ferme et la destruction de clôtures, ou résulteraient de la modification du drainage de surface. La réalisation du projet pourrait aussi occasionner des impacts indirects tels que la compaction des sols et l'augmentation de la pierrosité ou de l'érosion.

L'étude d'impact prévoit une longue série de mesures de caractère général ou spécifique pour réduire les impacts anticipés sur l'agriculture. Ces mesures concernent les chemins de ferme, les traverses de la voie ferrée pour la machinerie agricole et pour les animaux, les clôtures temporaires et permanentes, les fossés de drainage et le remembrement foncier. Selon les promoteurs, la mise en application de ces mesures d'atténuation devrait permettre de prévenir ou de réduire les impacts prévus,

«[...] de telle sorte que les impacts résiduels sur le milieu agricole devraient se limiter aux pertes de superficies dans l'emprise et à un effet de barrière dans les portions du tracé qui ne sont pas adjacentes à une limite géographique existante.» (document déposé A4, p. 4)

La commission insiste sur la nécessité de négocier avec les exploitants agricoles des mesures d'atténuation et de compensation satisfaisantes.

4.2 Le milieu humain

Cette section fait d'abord état des impacts anticipés sur les gens et leur milieu de vie, puis des mesures d'atténuation proposées par la commission.

4.2.1 La sécurité

Le projet de déplacement de la voie ferrée, tel que conçu par les promoteurs, offre plusieurs avantages sur le plan de la sécurité publique. D'abord, il réduit considérablement le nombre de passages à niveau, puisque celui-ci passerait de quinze à six. De plus, le nombre de conflits potentiels journaliers serait réduit de 80 % selon les estimations fournies par les promoteurs (document déposé A1, p. 130 et 131).

Ainsi, dans l'éventualité où de nouveaux passages à niveau seraient construits sans plus de protection qu'on en trouve présentement à Boucherville et à Varennes, le nombre d'accidents et de pertes de vies humaines devrait diminuer de façon significative. L'amélioration pourrait même être supérieure si des barrières étaient mises en place aux passages à niveau.

De l'avis de la commission, la réduction des risques aux passages à niveau constitue un des avantages les plus significatifs du projet au chapitre de la sécurité. Le déplacement de la voie ferrée loin des zones résidentielles ferait en sorte que moins d'autobus scolaires et moins d'écoliers et d'écolières auraient à franchir les passages à niveau.

Le nombre de passages clandestins serait également réduit considérablement du simple fait de l'éloignement des concentrations de population.

La commission estime, d'autre part, que le déplacement de la voie ferrée aurait en soi peu d'impact sur la sécurité ferroviaire en voie principale. En effet, la voie et sa géométrie actuelle étant conformes, selon le CN, aux exigences en vigueur, intervenir sur ces paramètres n'accroîtrait pas sensiblement la sécurité.

Par ailleurs, la densité de la population vivant à proximité de la nouvelle emprise étant très faible, le risque associé au transport des matières dangereuses, déjà minime, serait réduit d'autant.

Enfin, l'impact actuel de l'interruption des services d'urgence serait réduit puisque les services et la population à desservir seraient alors situés très majoritairement du même côté de la voie ferrée.

4.2.2 Le sentiment d'insécurité

Le déplacement de la voie ferrée en zone faiblement peuplée aurait un impact fort important sur le sentiment d'insécurité de la population.

La distance séparant la voie ferrée et les zones habitées est un facteur déterminant de la perception du risque relié au transport de matières dangereuses. C'est ainsi que pour la très grande majorité des gens de Boucherville et de Varennes, le déplacement de la voie ferrée aurait pour effet de réduire considérablement ce sentiment d'insécurité, en éloignant ce qui en est la source.

Cette perception est diamétralement opposée chez les personnes habitant à proximité de la nouvelle emprise, qui craignent d'être exposées à un risque d'autant plus important qu'elles sont loin des services d'urgence.

De l'avis de la commission, la perception démesurée du niveau de risque encouru est d'abord due à la déficience de l'information livrée à la population. La justesse de la perception du niveau de risque devrait graduellement se rétablir par une communication honnête, complète et transparente.

4.2.3 L'aménagement du territoire et la qualité de vie

Dans son analyse, la commission a considéré les conséquences de la présence de la voie ferrée sur l'aménagement du territoire et sur la qualité de vie des citoyens. Les questions auxquelles elle a tenté de répondre plus précisément sont les suivantes :

- Quel est l'impact du nouveau corridor ferroviaire sur les usages actuels et sur les perspectives d'urbanisation future de Boucherville et de Varennes ?
- Le cas échéant, comment assurer le maintien d'une «coexistence» satisfaisante entre la voie ferrée et le milieu et prévenir la réapparition des circonstances qui ont motivé la demande de déplacement ?
- Quels inconvénients la population résidant aux abords du futur tracé subira-t-elle en raison du passage des trains ?
- Le cas échéant, quelles mesures devraient-on envisager pour atténuer ces inconvénients ?

Ces questions sont majeures car tant pour le présent que pour l'avenir, le déplacement de la voie ferrée ne doit constituer ni un moyen de refiler à d'autres les inconvénients qu'elle provoque, ni un report du problème à une date ultérieure.

Or, le dossier des promoteurs est apparu particulièrement faible à cet égard. L'analyse des impacts du tracé proposé sur la structuration future des territoires de Boucherville et de Varennes est pratiquement inexistante. Le dossier n'exprime que des considérations générales quant à l'utilisation du sol.

L'enquête et l'audience auront permis à la commission d'approfondir cette dimension et d'amener les promoteurs à se prononcer sur l'établissement d'une zone tampon le long de la nouvelle voie, pour y empêcher les usages incompatibles.

Les usages actuels et l'urbanisation future

L'exercice par lequel les promoteurs ont identifié un corridor pour la voie ferrée visait, au départ, à éloigner celle-ci des secteurs peuplés. Il visait aussi à atténuer les répercussions de cette nouvelle infrastructure sur le milieu d'accueil.

Or, dans la vallée du Saint-Laurent, aucune partie du territoire ne peut vraiment être qualifiée d'inoccupée ou de non utilisée. Les secteurs qu'on choisirait pour situer une nouvelle infrastructure seraient normalement ceux où l'occupation humaine est la plus faible, relativement parlant, ou dont les usages sont les plus extensifs, ou qui sont en attente d'une vocation plus intensive.

Sur le territoire de Varennes, la recherche du moindre impact sur le milieu rural traversé se traduit par un corridor qui aboutit à une petite cour de triage existante après avoir suivi l'autoroute 30 et une ligne de propriété entre deux lots. Le secteur traversé est une zone agricole permanente et à ce titre, il n'est pas sujet à urbanisation dans un avenir prévisible.

L'impact spécifique de la voie ferrée est attribuable surtout à ce qu'elle croise deux routes rurales, le chemin de la Baronnie et le rang de Picardie. Bordés de maisons et de bâtiments de ferme, ils se raccordent, de part et d'autre du tracé proposé, au quadrillage de rangs et de montées qui caractérise la plaine agricole dans ce secteur. À cause de la qualité de plusieurs de ses bâtiments et de son caractère général, le rang de Picardie est reconnu comme une aire d'intérêt patrimonial.

À Boucherville, le corridor traverse surtout une zone de terres agricoles exploitées de façon plus ou moins active et dont une partie a été dézonée, mais sans avoir d'affectation urbaine particulière. Le tracé de la nouvelle voie y pénètre après avoir contourné l'IREQ et en ressort pour se brancher sur la voie existante parallèle à l'autoroute 20, à proximité de l'échangeur du boulevard De Montarville.

Les balises entre lesquelles le corridor doit passer incluent, notamment, l'ancien dépotoir Landreville (lot 107), identifié comme lieu d'élimination de déchets dangereux⁵, et la rue De Touraine, parallèle à l'emprise projetée. Cette rue est bordée d'habitations sur toute sa longueur, même s'il s'agit d'une occupation de faible densité. De plus, elle sert de limite à la zone agricole permanente, telle que fixée par le décret de la CPTAQ du 17 août 1990.

La CPTAQ avait eu à se prononcer antérieurement sur le projet, dans la mesure où celui-ci empiétait sur la zone agricole. Le corridor qu'elle a finalement approuvé vise à nuire le moins possible au potentiel agricole des sols et à l'activité des exploitants et la commission considère ce parti comme parfaitement légitime.

Par contre, l'impact du corridor proposé sur la vocation et la structure du territoire doit être considéré dans toute sa portée.

En premier lieu, outre l'autoroute 20 et les rues voisines de l'échangeur du boulevard De Montarville, la nouvelle voie ferrée couperait trois rues situées dans la partie rurale de Boucherville : les rues D'Anjou, De Montbrun et De Touraine. De façon générale, ces rues ressemblent aux routes rurales que la voie ferrée traverserait à Varennes et les personnes qui y habitent seraient soumises aux mêmes inconvénients.

En second lieu, la voie ferrée deviendrait un élément déterminant pour l'orientation de l'urbanisation à Boucherville et l'affectation des sols de toute sa partie sud-est. En effet, l'un des aspects fondamentaux du projet est de prévenir la réapparition des problèmes d'aménagement et d'occupation aux abords de la voie que les promoteurs, en la déplaçant, veulent précisément corriger de façon permanente.

En d'autres termes, le territoire dont l'utilisation serait influencée par le passage de la voie ferrée ne se limite pas à son emprise, et des mesures préventives appropriées devront restreindre les usages de part et d'autre de celle-ci. En se faisant promoteur du déplacement de la voie, la ville de Boucherville accepte, du même coup, que près du tiers de la zone à urbaniser dont elle dispose verra sa mise en valeur assujettie aux impératifs de protection et de prévention reliés à la voie ferrée. Elle prend

5. GERLED, 06-1-01.

également l'engagement de maintenir en permanence les mesures prises à cette fin.

Du reste, le passage éventuel de la voie ferrée est prévu dans les deux principaux documents d'aménagement portés à la connaissance de la commission et touchant le territoire en cause :

- le plan d'urbanisme de Boucherville (Plan 11-87-625 du 3 février 1980, feuillet 2) : «Grandes affectations des sols et densités d'occupation» (document déposé A10);
- la proposition d'aménagement du projet Harmonie, soumise par Chemnor B.V. en date du 20 juillet 1990; voir notamment le Plan concept 6 (document déposé A37).

Issus l'un de l'administration municipale et l'autre du principal propriétaire immobilier du secteur, ces documents montrent que le principe du passage de la voie ferrée et le corridor proposé ont été pris en considération lors des plus récents travaux de planification de Boucherville, quitte à sacrifier une partie du potentiel de développement et des profits.

Les répercussions sur la qualité de vie

Les inconvénients de la présence d'une voie ferrée découlent surtout du passage des trains : bruit, vibrations, parfois odeurs de combustion.

Or, même si plusieurs de ces inconvénients peuvent être atténués par des mesures techniques d'appoint, leur degré de nuisance est avant tout fonction de la distance qui sépare les trains des personnes et des bâtiments touchés. À la suite du déplacement, ces inconvénients seraient transportés là où la voie serait reconstruite et le passage des trains toucherait essentiellement les occupants des résidences situées dans le voisinage de la nouvelle voie ferrée. Le tableau qui suit dénombre les unités d'habitation situées aux abords du corridor proposé.

Tableau 4.1 Unités résidentielles aux abords du corridor proposé

	Nombre d'unités et distance entre la résidence et la voie ferrée			
	Moins de 100 m	100 à 200 m	200 à 400 m	Total
Boucherville	1	1	7	9
Varennes	7	2	14	23
Total	8	3	21	32

Source : document déposé D28.

Cette situation donne lieu aux considérations suivantes :

- Toutes les résidences situées à moins de 400 m de la voie ferrée risquent d'être exposées au bruit général du train, et particulièrement à celui du sifflet.
- S'il est difficile de conclure que les résidences situées entre 100 m et 400 m subiraient un impact inacceptable, celles situées en deçà de 100 m pourraient, éventuellement, subir un niveau de vibration et de bruit correspondant à celui requérant des mesures particulières pour que des organismes, comme la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), acceptent de financer de nouvelles maisons.
- L'inconfort des personnes en cause risque d'être accentué en raison du contraste par rapport à la situation antérieure et au niveau sonore particulièrement faible qu'on retrouve habituellement en milieu rural. La plantation d'un écran végétal peut atténuer la perception visuelle du train après plusieurs années, mais n'aurait aucun effet réducteur tangible sur le bruit.
- Les personnes dont la qualité de vie serait perturbée représentent un faible pourcentage par rapport au nombre de personnes dont la qualité de vie serait améliorée par le déplacement de la voie ferrée.

Il serait important, croit la commission, d'atténuer de toutes les manières possibles les inconvénients que subiraient les personnes résidant ou travaillant à proximité de la nouvelle voie. Il est également impératif d'y

empêcher la croissance urbaine. C'est pourquoi la commission souscrit au principe d'une zone tampon, comme l'ont préconisé les promoteurs.

Le concept d'une zone tampon correspond à la même logique que le déplacement de la voie ferrée. Il vise à maintenir à perpétuité une distance adéquate entre cette dernière et les divers usages que l'urbanisation du territoire pourrait attirer dans son voisinage.

En effet, même si les voies ferrées ne sont plus un facteur de croissance résidentielle comme autrefois, elles constituent encore un facteur de localisation à l'égard d'usages comme l'industrie. Ainsi, le long des autoroutes 20 et 30 et aux abords de l'échangeur du boulevard De Montarville, la voie pourrait contribuer à renforcer la demande de terrains pour des fins industrielles, commerciales et de bureaux. Il est donc important, aux yeux de la commission, d'assurer dès maintenant la préservation des intérêts futurs de la population.

4.2.4 La circulation et l'accès aux commerces

La construction de la voie ferrée et, particulièrement, les grands travaux requis à l'échangeur du boulevard De Montarville et de l'autoroute 20 pourraient entraîner des inconvénients majeurs pour les automobilistes durant la période de construction

«[...] puisqu'il faut rehausser les remblais de l'autoroute 20, les viaducs devant être plus élevés pour franchir une voie ferrée que pour franchir une rue ou un boulevard.»
(document déposé A5, p. 5)

Le propriétaire de l'un des commerces situés à proximité craint que, durant les travaux, cela ne se répercute sur l'achalandage :

«L'aménagement des installations proposé à l'intersection De Montarville et de la route 20 pourrait créer de sérieux problèmes de circulation pour toutes les entreprises industrielles et commerciales situées dans ce secteur qui pourraient occasionner des augmentations importantes de leur frais d'opération et des diminutions appréciables des revenus de certaines entreprises. [...]

La facilité et la rapidité d'accès représentent un des facteurs principaux pour recruter et conserver une clientèle satisfaite et toutes modifications temporaires mais prolongées imposées à nos membres pourraient nous causer un tort considérable et irréparable.»

(M. Jean Garceau, mémoire n° 17, p. 13)

Une fois les travaux terminés, un impact positif significatif est à prévoir pour ce secteur, puisque la continuité du boulevard De Montarville serait assurée. Cela est particulièrement important dans le cas d'un éventuel développement des secteurs périphériques. Les promoteurs estiment que ces travaux permettraient une

«amélioration des accès à l'autoroute 20 pour les établissements industriels et commerciaux du secteur [...]» et une «importance accrue du boulevard De Montarville, en raison de la continuité qu'il retrouve au niveau régional et de l'attrait qu'il peut présenter pour les propriétaires qui y sont établis.» (document déposé A5, p. 6)

La commission considère que l'impact sur la circulation et sur l'achalandage des établissements commerciaux durant la construction de l'échangeur pourrait être majeur et estime que cet élément du projet doit faire l'objet d'une attention toute particulière.

4.2.5 Les mesures d'atténuation pour le milieu humain

Dans les paragraphes qui suivent, la commission formule son avis sur les mesures d'atténuation qui devraient s'appliquer à l'ensemble du milieu humain, compte tenu des quatre grands secteurs d'impact identifiés précédemment.

La sécurité

Il y aurait lieu que les plans d'urgence des villes de Boucherville et de Varennes soient révisés en fonction du nouveau tracé et qu'ils fassent l'objet d'une simulation théorique afin de les rendre facilement opérationnels dans l'éventualité d'un accident ferroviaire.

En cours d'audience, les promoteurs ont proposé qu'une zone tampon de 500 m soit établie de part et d'autre de la voie ferrée. Ils ont prévu qu'aucune nouvelle construction domiciliaire ne soit autorisée dans cette zone. Ils ont également prévu que des édifices commerciaux et industriels pourraient s'installer du côté est de la voie ferrée, dans les limites de la zone blanche à Boucherville.

Dans le but d'éviter de recréer un risque qu'on se sera efforcé à grands frais de minimiser, la commission, pour sa part, recommande que l'utilisation de la zone tampon soit hiérarchisée, et qu'aucune construction ne soit autorisée à moins de 50 m de part et d'autre de l'emprise. La hiérarchie des usages autorisés est décrite plus amplement dans une section subséquente.

Le sentiment d'insécurité

Afin de rétablir un climat de confiance à l'égard du transport de matières dangereuses par voie ferrée, une concertation doit s'établir entre le CN, les municipalités de Boucherville et de Varennes et, particulièrement, les personnes responsables de l'application des plans d'urgence et cela, afin de donner à la population une information pleine et entière.

Les citoyens de Boucherville et de Varennes ont le droit de connaître le niveau réel des risques encourus du fait du transport de matières dangereuses, ainsi que les mesures de sécurité mises en œuvre pour les réduire et les gérer. Une fois la population bien informée, il est à prévoir que ses craintes s'apaiseront grâce à une perception plus réaliste du niveau de risque, laissant place à un climat plus serein.

L'aménagement du territoire et la qualité de vie

La commission considère que le déplacement de la voie ferrée doit être assorti de la désignation, de part et d'autre de l'emprise, d'une zone tampon perpétuelle et rigoureusement contrôlée. Les dimensions de la zone tampon et les restrictions qui s'y appliquent doivent concorder avec les risques et les inconvénients auxquels on veut remédier en déplaçant la voie. La zone tampon doit, par conséquent, contribuer à la sécurité et au bien-être des personnes, et à l'utilisation adéquate du potentiel du territoire.

Cela dit, il existe peu d'informations et encore moins d'exemples relatifs à l'aménagement d'une zone tampon aux abords de voies ferrées. Certaines expériences de contrôle de l'utilisation du sol ont été tentées, notamment à Régina et à Edmonton. La protection contre le bruit et les vibrations a aussi fait l'objet de certaines études et donné lieu à des recommandations de la part, notamment, de la SCHL qui a publié «Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation» (1977, réédition 1981). En 1983, l'Ontario et les principaux transporteurs ferroviaires ont ébauché des directives relatives au développement résidentiel aux abords des voies ferrées. Cette politique conserve un caractère indicatif et paraît d'application plutôt marginale. Tout comme l'avait fait le Groupe de travail sur le transport ferroviaire à Toronto, la commission constate que cette question ne constitue pas une préoccupation majeure des municipalités et des gouvernements supérieurs et que très peu de pays ont fait des gestes en ce sens.

La zone tampon jouera un rôle de protection et de prévention contre les risques et les inconvénients provenant du passage des trains en interdisant, sur une distance adéquate, les usages incompatibles.

Le degré de compatibilité d'un usage avec le voisinage de la voie ferrée est fonction de plusieurs facteurs : le nombre de personnes qu'il contribue à rassembler à un endroit, leur vulnérabilité et les activités qu'elles y pratiquent.

Les recommandations que la commission formule relativement à la zone tampon bordant la nouvelle emprise ont été conçues en fonction de la problématique particulière à Boucherville et à Varennes. L'utilisation de ces critères dans un autre contexte nécessiterait qu'ils soient réajustés pour tenir compte du milieu d'implantation du projet.

En zone blanche, la zone tampon recommandée s'étendrait sur 500 m de part et d'autre de l'emprise et elle se diviserait en marges successives où divers usages seraient graduellement autorisés. Ces usages devraient être régis par la réglementation d'urbanisme municipale.

La première bande de 50 m de part et d'autre de l'emprise devrait être acquise par la municipalité pour en assurer la sauvegarde. Il en va de même des boisés qui devront être préservés intégralement des deux côtés de l'emprise de la voie et ces deux mesures auront des répercussions sur le coût du projet.

Le tableau 4.2 résume les recommandations de la commission pour la zone tampon.

Tableau 4.2 Zone tampon : hiérarchie des usages autorisés

Marge à partir de l'emprise	Usages autorisés	Statut juridique
0 m à 50 m	Agriculture, espace vert, voie d'accès pour les services publics et les véhicules d'urgence, piste cyclable, piste de ski de fond	Propriété publique en zone blanche, propriété privée ou publique en zone verte; réglementation
50 m à 150 m	Mêmes usages que ci-dessus, plus l'entreposage extérieur de produits et matériaux inertes	Réglementation
150 m à 300 m	Mêmes usages que ci-dessus, plus l'entreposage intérieur et les usages industriels	Réglementation
300 m à 500 m	Même usages que ci-dessus, plus les usages commerciaux et les édifices à bureaux	Réglementation

Les recommandations de ce tableau se veulent l'illustration de la responsabilité qui incomberait aux municipalités, dans l'hypothèse du déplacement de la voie, d'intégrer cette zone tampon dans la planification et la gestion de leur territoire, en ayant recours aux outils administratifs et juridiques pertinents. Dans cette optique, l'emprise de la voie et la zone tampon constituent des facteurs structurants qui influencent la délimitation du périmètre urbain et la vocation d'une grande partie du territoire.

À Varennes et partout où le corridor de la voie ferrée passe en zone agricole, la réglementation afférente à cette dernière devrait suffire à prévenir les usages incompatibles. Dans l'hypothèse où surviendrait un dézonage, les normes particulières à la zone tampon en zone blanche devraient être appliquées au secteur dézonné.

En ce qui concerne les secteurs agricoles, particulièrement celui de Varennes, l'impact de la nouvelle voie sur la structure du territoire paraît modéré. Cela suppose toutefois un engagement à long terme et une vigilance soutenue portant sur les aspects suivants :

- la préservation de l'intégrité de la zone agricole dans le secteur du chemin de la Baronnie, de façon à ne pas porter davantage atteinte à ce secteur;
- la préservation et la mise en valeur des éléments patrimoniaux.

La commission considère aussi que les personnes lésées par la présence de la voie ferrée à proximité de leur résidence devraient être dédommées, comme le prévoit d'ailleurs l'étude d'impact (document déposé A4, p. 38 et 39). Un engagement en ce sens devrait être pris, pouvant aller jusqu'à offrir d'acheter les résidences les plus rapprochées de la voie ferrée.

Par ailleurs, pour minimiser le bruit, principal inconvénient attribuable au passage des trains, la commission recommande que des barrières soient installées aux passages à niveau pour que les mécaniciens n'aient pas à faire usage de leur sifflet.

L'emprise désaffectée

L'espace libéré par le déplacement de la voie ferrée devrait, de l'avis de la commission, être mis en valeur et utilisé de la façon la plus avantageuse pour l'ensemble des citoyens. L'avenir de cet espace doit être envisagé en tenant compte des aménagements immédiats qu'il permet et d'une perspective à plus long terme.

À cette fin, la linéarité et la continuité de cet espace sont à conserver et devraient constituer la base de sa planification et de sa gestion.

La commission recommande donc que :

- la vocation de l'emprise de l'ancienne voie ferrée fasse l'objet d'une planification et d'une concertation particulière;
- une caractérisation des sols soit effectuée afin de s'assurer que leur qualité est compatible avec les usages projetés;

- les usages à y privilégier soient de caractère linéaire et public : piste cyclable, parc linéaire, transport en commun;
- l'emprise demeure propriété publique sur toute sa longueur;
- aucun usage équivalant à une privatisation, même partielle, n'y soit autorisé (par exemple, extension d'un stationnement ou d'une aire d'entreposage);
- lors de l'enlèvement de la voie ferrée et de ses dormants, le ballast de la voie, les ponts et ponceaux soient conservés pour les usages ultérieurs.

La circulation et l'accès aux commerces

La commission est d'avis que les mesures d'atténuation les plus performantes devraient être mises en place afin de réduire les impacts de la réalisation du projet sur la circulation et la sécurité routières, et particulièrement dans le cas de l'échangeur entre le boulevard De Montarville et l'autoroute 20, compte tenu de l'importance des inconvénients que sa reconstruction pourrait occasionner.

Par ailleurs, la pleine accessibilité aux commerces locaux devrait être assurée en tout temps. La commission recommande aux promoteurs de concevoir et d'élaborer des mesures à cette fin, en consultation avec les commerçants.

Les mesures transitoires

La commission est d'avis que le haut niveau de risque encouru aux passages à niveau doit être corrigé le plus tôt possible, sans attendre le déplacement de la voie ferrée. Des barrières devraient ainsi être installées aux passages à niveau qui ont connu le plus grand nombre d'accidents et à ceux qui sont le plus couramment utilisés par les autobus scolaires. Une fois la nouvelle voie ferrée construite, il serait alors possible de déplacer ces barrières pour les utiliser aux passages à niveau nouvellement créés. Ceux de la montée de Picardie et de la rue Quévillon, dont la configuration est particulièrement problématique, devraient également faire l'objet d'une attention spéciale.

Un service de brigadier scolaire devrait être assuré aux passages utilisés par les écoliers, autant pour améliorer la sécurité que pour leur inculquer le sens de la prudence.

Certains des passages clandestins les plus utilisés devraient être officialisés afin d'améliorer la sécurité. Il est aussi à souhaiter que le CN et les autorités municipales et scolaires continuent de porter une attention particulière à l'information concernant les mesures de sécurité à prendre par les piétons, les cyclistes et les automobilistes afin de réduire les risques d'accidents.

4.3 Les considérations économiques

Le projet de déplacement de la voie ferrée implique des aspects financiers importants. Cette section fait état des coûts du projet, de leur partage, et des impacts économiques des interventions.

4.3.1 Les coûts et leur partage

Dans leur analyse, les promoteurs prévoient que le coût global du projet serait d'environ 35,4 millions de dollars en 1990, avec une marge d'erreur de 20 %.

Ce montant comprend la construction de la nouvelle voie ferrée, l'enlèvement des rails des voies désaffectées, les viaducs, divers travaux connexes, les acquisitions immobilières, les frais contingents et d'ingénierie, ainsi que les frais juridiques pour les expropriations (document déposé A42).

Les promoteurs prévoient partager les coûts de la façon suivante : le gouvernement fédéral paierait 55 % des coûts totaux, le gouvernement du Québec, 34,7 %, les municipalités de Boucherville et de Varennes, 9,6 %, en parts presque égales, et le CN, 0,7 % (document déposé A20, p. 52). Ce partage a été élaboré selon le programme PATU, lequel est maintenant aboli. Cette répartition des coûts fera l'objet d'une négociation entre les divers acteurs concernés.

Si la part des municipalités de Boucherville et de Varennes demeure à 3,4 millions de dollars tel que prévu dans le scénario de partage des coûts mis de l'avant par les promoteurs, les contribuables devraient verser annuellement 0,10 \$ par 1 000 \$ d'évaluation foncière (M. Alain Barbeau, transcription de la séance du 28 novembre 1990, p. 119 et 120).

Il faut noter qu'à la suite de l'enlèvement de la voie ferrée, les propriétés contiguës à l'emprise actuelle pourraient voir leur valeur augmenter.

Par ailleurs, les autorités du CN considèrent la voie unique comme satisfaisante à l'heure actuelle. Conçu selon ses propres spécifications, le projet implique toutefois l'acquisition d'une emprise assez large pour permettre de doubler la voie si le trafic ferroviaire devenait suffisamment important.

Compte tenu de la croissance du trafic ferroviaire des dernières années et de l'expansion projetée du port de Montréal, la commission est d'avis que le simple fait de disposer d'une emprise permettant de recevoir une seconde voie représente un impact positif et significatif pour le CN et elle estime que les négociations sur le partage des coûts devraient en tenir compte.

4.3.2 Les impacts économiques des interventions

Les mesures d'atténuation

Dans le chapitre précédent, la commission a proposé des mesures d'atténuation en ce qui regarde la sécurité publique, l'aménagement du territoire et la qualité de vie. Plusieurs de ces mesures comportent des impacts économiques qui se répercuteront sur les coûts du projet.

Au niveau de l'aménagement du territoire et de la qualité de vie, la commission croit que les promoteurs devraient acquérir, pour la zone tampon, une bande de 50 m de part et d'autre de l'emprise, ainsi que le boisé qui lui est adjacent à Boucherville pour en assurer la sauvegarde et la mise en valeur à des fins publiques.

D'après les valeurs unitaires transmises par les promoteurs à la commission, les coûts d'acquisition de la bande de 50 m seraient d'environ 10 millions de dollars de 1990, auxquels viendraient s'ajouter les coûts d'acquisition et d'aménagement du boisé.

Enfin, certains agriculteurs pourraient subir des pertes de revenus imputables à la réduction des superficies cultivables à cause de la construction de la voie ferrée. De plus, le passage des trains diminuerait la qualité de vie de quelques citoyens résidant à proximité de la nouvelle voie.

Afin d'atténuer ces impacts, la commission est d'avis que les promoteurs devraient négocier des compensations financières adéquates avec les personnes lésées et prévoir les sommes nécessaires dans l'établissement des coûts du projet.

L'emprise désaffectée

Par le déplacement de la voie ferrée, les municipalités de Boucherville et de Varennes acquerraient, au cœur de leur territoire déjà urbanisé, un espace linéaire important qui constituerait un actif majeur pour la collectivité s'il était aménagé judicieusement. Lors de l'audience, les promoteurs ont d'ailleurs invoqué la récupération de cette emprise comme impact positif du projet.

D'autre part, dans la plus récente analyse des coûts fournie à la commission, les promoteurs envisagent maintenant de vendre cette emprise pour quelque 5,5 millions de dollars, de façon à réduire le coût global du projet. La commission ne peut que s'étonner de cette option et elle réitère la nécessité de conserver cette emprise pour fins publiques.

Les mesures transitoires

Pour assurer une plus grande sécurité, la commission suggère, finalement, que l'on procède dans les meilleurs délais à l'installation de barrières à certains passages à niveau, au réaménagement de ceux dont la configuration fait problème et à l'aménagement de passages piétonniers sécuritaires.

Le coût de ces mesures devra être évalué et leur partage éventuel, négocié.

CHAPITRE **5**

Résumé et conclusions

5.1 Le projet

Depuis 1981, les villes de Boucherville et de Varennes ont amorcé des démarches visant à déplacer la voie ferrée qui traverse leurs centres-villes. Le corridor proposé pour accueillir la nouvelle emprise est le résultat d'un compromis entre les villes de Boucherville et de Varennes, promotrices du projet, le CN, propriétaire de l'actuelle voie ferrée, le ministère des Transports du Québec, ainsi que les instances du milieu agricole, soit la DPTA du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et l'UPA.

L'emprise proposée aurait une longueur de 20,6 km et, à la demande du CN, elle posséderait une largeur de 30 m afin de permettre l'adjonction éventuelle d'une seconde voie.

Ce projet nécessiterait la mise en place ou le réaménagement de trois viaducs, l'établissement de sept passages à niveau et le déplacement ou la modification de six chemins. Le corridor traverserait aussi deux oléoducs, trois lignes de transport d'énergie et onze cours d'eau, dont deux rivières. Quelque 100 000 m² de surface boisée feraient l'objet de coupe et un bâtiment commercial serait exproprié. La nouvelle emprise côtoierait quelques résidences privées.

Les promoteurs évaluent qu'à 20 % près, le coût de réalisation du projet serait de quelque 35,4 millions de dollars (dollars de 1990).

Le projet serait défrayé de la façon suivante : le gouvernement fédéral devrait investir 55 %, le gouvernement du Québec, 34,7 %, le CN, 0,7 %, et les villes de Boucherville et de Varennes, 7,6 %.

et les villes de Boucherville et de Varennes se partageraient à parts quasi égales les 9,6 % restants. Les promoteurs comptent débiter les travaux dès qu'ils auront obtenu les autorisations gouvernementales nécessaires et conclu les ententes de financement.

5.2 Les préoccupations des citoyennes et citoyens lors de l'audience

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a reçu le mandat de faire enquête et de tenir une audience publique sur ce projet. Le mandat a débuté le 19 novembre 1990 pour se terminer le 19 mars 1991. Une très importante participation du public a marqué l'audience où 52 organismes ou individus ont présenté des mémoires.

Les opposants au projet

Dans le milieu rural, on s'inquiète des impacts sur les pratiques agricoles et de la dévaluation des fermes consécutive au morcellement des terres et à la perte de superficies cultivées. On estime que le projet aurait des conséquences défavorables sur la qualité de vie rurale à cause de la pollution visuelle et sonore. De plus, le projet pourrait détériorer des sites présentant un intérêt patrimonial. Certains se sont opposés à participer au financement d'un projet qui les défavoriserait.

Pour certains, la nouvelle voie engendrerait une barrière physique limitant le développement urbain futur. L'entaille faite par l'emprise à l'intérieur du plus grand boisé de Boucherville est considérée comme fort préjudiciable et l'on craint pour la faune qui s'y trouve. D'autres considèrent que le déplacement de la voie ne serait qu'une solution temporaire car la progression du développement urbain amènerait, d'ici quelques années, une situation analogue à celle qui prévaut actuellement. Finalement, la nécessité du projet n'aurait pas été démontrée et la participation financière des gouvernements fédéral et du Québec ne serait pas acquise.

Les partisans du projet

De nombreux mémoires ont insisté sur la sécurité accrue que la réalisation du projet apporterait à la majorité des citoyens, en éloignant la voie ferrée de la zone habitée et en réduisant les conséquences d'un éventuel accident ferroviaire. Ils ont souligné que ce projet améliorerait la sécurité des écoliers et écolières fréquentant les institutions situées à proximité de la voie ferrée, en plus d'accroître la sécurité routière aux passages à niveau.

En général, on estime que le projet aurait un impact positif sur la qualité de vie d'une grande majorité de résidants, en éliminant la pollution visuelle et sonore ainsi que les vibrations associées au passage des convois. On invoque également une meilleure utilisation du territoire en éliminant la barrière physique créée par la voie ferrée. Plusieurs voient un intérêt à récupérer l'emprise ainsi libérée et souhaitent qu'un parc linéaire y soit aménagé. Les tenants du projet ont mis en évidence la disponibilité actuelle du terrain pouvant recevoir la nouvelle voie ferrée et la possibilité de planifier une zone de protection permanente le long de l'emprise projetée. Craignant que ces avantages ne disparaissent, ils invoquent l'urgence de réaliser le projet.

Autres interventions

La nécessité pour les municipalités de Boucherville et de Varennes de prévoir, dans leur plan d'urgence, des mesures précises leur permettant de faire face à d'éventuels accidents impliquant des matières dangereuses a été soulignée et ce, tant pour la situation présente que pour celle qui serait créée par le déplacement de la voie ferrée.

5.3 La justification du projet

Les promoteurs justifient leur projet par les dangers associés au transport de matières dangereuses, par les conflits avec le réseau routier et par différentes considérations reliées à l'aménagement du territoire et à la qualité de vie.

La présence de la voie ferrée

Il est certain que l'aménagement urbain des villes de Boucherville et de Varennes n'a pas été réalisé de façon à minimiser l'impact de la voie ferrée. Ainsi, les plans de voirie n'ont pas cherché à réduire le nombre de passages à niveau. À Boucherville, par exemple, on compte 8 passages à niveau dans 5,5 km de voie alors que Varennes en compte 7 dans un segment de 2,5 km. Cela ne va pas sans causer des problèmes de sécurité. Ainsi, de 1948 à 1990, 45 accidents y ont été dénombrés et 6 personnes y ont perdu la vie. C'est quatre fois plus que ce que la moyenne canadienne laisserait présager.

Plusieurs écoles sont situées à proximité de la voie ferrée. C'est le cas de l'école Sacré-Cœur de Boucherville, située à 10 m, et de l'école Labarre de Varennes, localisée à 33 m. Comme la voie ferrée traverse des quartiers résidentiels, de nombreux écoliers sont appelés à la franchir en autobus scolaire ou à pied, parfois même en empruntant des passages clandestins.

De plus, le fait que les convois traversent le cœur du tissu urbain de Boucherville et de Varennes fait craindre les conséquences de l'interruption des services d'urgence à la suite de l'obstruction simultanée de plusieurs passages à niveau.

Le transport de matières dangereuses

Un des éléments de justification du projet est le fait qu'un nombre croissant de wagons transportant des matières dangereuses circule sur cette voie ferrée. En 1990, on en dénombrait 9 590 sur un total de 62 200, soit 15% du nombre total de wagons, ou 30% du poids global de marchandises transportées.

Le nombre de wagons de matières dangereuses transportées sur cette voie a augmenté de 114 % au cours des huit dernières années et, si le rythme d'augmentation se maintient, il doublera d'ici sept ans.

En moyenne, un convoi sur deux comprend des wagons contenant des matières dangereuses, soit le double de la moyenne canadienne.

Le risque relié au transport de matières dangereuses

La commission a fait analyser par des experts indépendants le risque encouru par la population du fait du passage de convois de matières dangereuses. Ce risque est effectivement très faible. Quant à savoir s'il est acceptable, la commission estime que ce jugement de valeur se situe bien au-delà de ses prérogatives et elle souligne qu'il n'existe au Québec ou au Canada aucun critère reconnu permettant de juger de l'acceptabilité d'un tel risque. La commission est d'avis toutefois que le caractère d'urgence de la problématique du transport de matières dangereuses sur ce tronçon de voie ferrée n'a pas été démontré.

Le sentiment d'insécurité

Les accidents les plus probables sont ceux qui se produisent aux passages à niveau; cependant, ce n'est pas ce type d'événement qui préoccupe le plus les citoyens. Les gens entretiennent la crainte de voir un accident ferroviaire provoquer la dispersion de matières dangereuses ayant des conséquences néfastes. Même si, dans les faits, la probabilité d'une telle catastrophe est extrêmement faible, tel n'est pas le sentiment de la très grande majorité des citoyens.

La commission estime que cette méfiance à l'égard du transport de matières dangereuses par voie ferrée découle d'une information insuffisante sur le niveau réel de risque et sur les mesures de sécurité qui sont prises pour le réduire. L'insécurité des personnes a certainement été alimentée par six événements reliés aux substances dangereuses survenus dans la région immédiate au cours de la dernière décennie. La multitude d'articles dans les journaux locaux sur une hypothétique catastrophe ferroviaire et ses conséquences éventuelles a probablement contribué à cristalliser ce sentiment d'insécurité maintenant largement répandu.

La légitimité du projet

La commission reconnaît que le déplacement de la voie ferrée procure des avantages certains au plan de la sécurité routière, des passages clandestins et du sentiment d'insécurité des citoyens. Toutefois, elle peut difficilement admettre que ce soit la seule avenue de solution à ces problèmes.

Les analyses commandées par la commission tendent aussi à montrer que le risque associé au transport de matières dangereuses est de beaucoup

inférieur à bien d'autres risques usuels de la vie quotidienne. Même si le projet a le mérite d'amener une réduction de 98 % de ce risque, les promoteurs n'ont pas démontré que son niveau actuel justifiait de déplacer la voie ou présentait un caractère d'urgence.

L'analyse de la justification du projet faite par la commission l'amène à reconnaître la légitimité du projet en regard de l'aménagement du territoire et de la qualité de vie communautaire. En effet, le déplacement se présente vraisemblablement comme la seule option permettant de résoudre les problèmes au chapitre de l'aménagement et de la qualité de vie.

5.4 Les impacts et les mesures d'atténuation

Les inconvénients découlant de la présence de la voie ferrée et du passage des trains et qui concernent la qualité de vie, l'aménagement du territoire et, dans une moindre mesure, la sécurité publique se font sentir, quel que soit le milieu considéré. Dans le cas présent, ils nuisent à la qualité de vie d'un grand nombre de personnes. C'est pourquoi il serait légitime, de l'avis de la commission, de déplacer la voie ferrée là où le passage des trains incommoderait le moins de gens possible. Il est cependant important d'évaluer les impacts du projet et d'identifier les mesures d'atténuation pouvant les réduire au maximum.

Les sols, le drainage et l'agriculture

Outre la réduction des surfaces cultivées et la création de résidus difficilement exploitables, les impacts sur l'activité agricole viseraient surtout le morcellement de chemins de ferme et la destruction de clôtures, ou résulteraient de la modification du drainage de surface. La réalisation du projet pourrait aussi occasionner des impacts indirects, tels que la compaction des sols et l'augmentation de la pierrosité ou de l'érosion.

Les promoteurs prévoient une longue série de mesures de caractère général ou spécifique pour réduire les impacts anticipés sur l'agriculture.

La commission estime que les impacts du projet pourraient s'avérer importants si des mesures appropriées ne sont pas prises pour limiter rigoureusement l'érosion et maintenir l'écoulement normal des eaux. La commission, par ailleurs, insiste sur la nécessité de négocier avec les

exploitants agricoles des mesures d'atténuation et de compensation satisfaisantes.

Le paysage rural

L'impact spécifique de la voie ferrée est attribuable, surtout, à ce qu'elle croise deux routes rurales, le chemin de la Baronnie et le rang de Picardie. Bordés de maisons et de bâtiments de ferme, ils se raccordent de part et d'autre du tracé proposé au quadrillage de rangs et de montées qui caractérise la plaine agricole dans ce secteur. À cause de la qualité de plusieurs bâtiments et de son caractère général, le rang de Picardie est reconnu comme une aire d'intérêt patrimonial.

La protection du boisé

La commission considère que la valeur du boisé qui serait traversé par la voie n'est pas tant liée aux espèces végétales qui le composent qu'à la rareté même des boisés qui restent sur le territoire de la municipalité de Boucherville. La commission reconnaît toutefois que le caractère linéaire du projet réduit l'étendue et la gravité de son impact sur le boisé. En cela, elle est d'accord avec l'évaluation de l'impact faite par les promoteurs, mais considère que des mesures adéquates doivent être prises pour minimiser le déboisement, compenser les pertes encourues et assurer la pérennité et la mise en valeur du boisé qui reste.

La protection de la faune aquatique

La commission considère également qu'il faudra porter une attention spéciale aux activités de fraie qui pourraient avoir lieu dans les cours d'eau agricoles, le long de la nouvelle emprise, et établir, de concert avec le MLCP, un calendrier d'intervention qui en tienne compte. Par ailleurs, lors du démantèlement éventuel de la voie ferrée existante, il faudrait tenir compte de la valeur particulière du secteur de la rivière aux Pins et de l'intérêt qu'il suscite de la part du MLCP. Dans cette optique, il faudrait, en particulier, conserver le pont qui l'enjambe, à la fois pour protéger les frayères et pour sauvegarder le potentiel d'aménagement de l'emprise désaffectée.

La sécurité publique

Le déplacement de la voie ferrée réduirait de quinze à six le nombre de passages à niveau. De plus, le nombre de conflits journaliers potentiels serait réduit de 80 %, selon les estimations fournies par les promoteurs. Ainsi, le nombre d'accidents et de pertes de vies humaines devrait diminuer de façon significative. L'amélioration pourrait même être supérieure si des barrières étaient mises en place aux passages à niveau.

De l'avis de la commission, la réduction des risques aux passages à niveau constitue l'un des avantages les plus significatifs du projet au chapitre de la sécurité. Le déplacement de la voie ferrée loin des zones résidentielles ferait en sorte que moins d'autobus scolaires et moins d'écoliers et écolières auraient à franchir les passages à niveau.

Le nombre de passages clandestins serait également réduit considérablement du simple fait de l'éloignement des concentrations de population.

La commission estime, d'autre part, que le déplacement de la voie ferrée aurait en soi peu d'impact sur la sécurité ferroviaire en voie principale. En effet, la voie et sa géométrie actuelle étant conformes, selon le CN, aux exigences en vigueur, intervenir sur ces paramètres n'accroîtrait pas sensiblement la sécurité.

Par ailleurs, la densité de la population vivant à proximité de la nouvelle emprise étant considérablement réduite, le risque associé au transport de matières dangereuses, déjà très faible, serait réduit d'autant.

Les plans d'urgence

Il y aurait lieu que les plans d'urgence des villes de Boucherville et de Varennes soient révisés en fonction du nouveau tracé et qu'ils fassent l'objet d'une simulation théorique afin de les rendre facilement opérationnels dans l'éventualité d'un accident ferroviaire.

L'interruption des services d'urgence

L'impact actuel de l'interruption des services d'urgence serait réduit puisque les services et la population à desservir seraient alors très majoritairement situés du même côté de la voie ferrée.

Le sentiment d'insécurité

Le déplacement de la voie ferrée en zone faiblement peuplée aurait un impact fort important sur le sentiment d'insécurité de la population.

Le facteur déterminant de la perception du risque relié au transport de matières dangereuses est la distance qui sépare la voie ferrée et les zones habitées. C'est ainsi que pour la très grande majorité des gens de Boucherville et de Varennes, le déplacement de la voie ferrée aurait pour effet de réduire considérablement ce sentiment d'insécurité, en éloignant ce qui en est la source.

Cette perception est diamétralement opposée chez les personnes habitant à proximité de la nouvelle emprise, qui craignent d'être exposées à un risque d'autant plus important qu'elles sont loin des services d'urgence.

Afin de rétablir un climat de confiance à l'égard du transport des matières dangereuses par voie ferrée, une concertation doit s'établir entre le CN, les municipalités de Boucherville et de Varennes et, particulièrement, les personnes responsables de l'application des plans d'urgence afin de donner à la population une information pleine et entière.

L'aménagement du territoire

Le corridor proposé aurait un impact significatif sur la vocation et la structure du territoire. La nouvelle voie ferrée deviendrait un élément déterminant pour l'orientation de l'urbanisation à Boucherville et pour l'affectation des sols de toute sa partie sud-est. En effet, l'un des aspects fondamentaux du projet est de prévenir la réapparition des problèmes d'aménagement et d'occupation aux abords de la voie que les promoteurs, en la déplaçant, veulent précisément corriger de façon permanente.

En se faisant promoteur du déplacement de la voie, la ville de Boucherville accepte du même coup que près du tiers de la zone à urbaniser dont elle dispose, verra sa mise en valeur assujettie aux impératifs de protection et de prévention reliés à la voie ferrée. Elle prend également l'engagement de maintenir en permanence les mesures prises à cette fin.

Au même chapitre, le projet aurait un impact mineur sur l'aménagement du territoire de Varennes, là où le corridor est proposé. Cependant, l'élimination de la voie actuelle aurait un impact positif important sur

l'aménagement de son territoire urbanisé, en permettant de réaménager la principale artère du centre-ville.

La qualité de vie

Les inconvénients de la présence d'une voie ferrée découlent surtout du passage des trains : bruit, vibrations, parfois odeurs de combustion. Les 32 résidences situées à moins de 400 m de la voie ferrée risquent d'être exposées au bruit général du train et, particulièrement, à celui du sifflet.

S'il est difficile de conclure que les résidences situées entre 100 m et 400 m subiraient un impact inacceptable, les huit résidences situées en deçà de 100 m pourraient éventuellement subir un niveau de vibration et de bruit élevé.

L'inconfort des personnes en cause risque d'être accentué en raison du contraste par rapport à la situation antérieure et au niveau sonore particulièrement faible qu'on retrouve habituellement en milieu rural.

Il serait important, croit la commission, d'atténuer de toutes les manières possibles les inconvénients que subiraient les personnes résidant ou travaillant à proximité de la nouvelle voie. La commission considère donc que les personnes lésées par le passage de la voie ferrée à proximité de leur résidence devraient être dédommagées.

Par ailleurs, la commission recommande que des barrières soient installées aux futurs passages à niveau pour que les mécaniciens n'aient pas à faire usage de leur sifflet.

La circulation et l'accès aux commerces

La construction de la voie ferrée, et particulièrement, les grands travaux requis à l'échangeur du boulevard De Montarville et de l'autoroute 20 pourraient entraîner des inconvénients majeurs pour les automobilistes durant la période de construction et se répercuter sur l'achalandage des commerces durant les travaux.

La commission est d'avis que les mesures d'atténuation les plus performantes devraient être mises en place afin de réduire les impacts de la réalisation du projet sur la circulation et la sécurité routières. Par ailleurs, la pleine accessibilité aux commerces locaux devrait être assurée

en tout temps. La commission recommande aux promoteurs de concevoir et d'élaborer les mesures à cette fin, en consultation avec les commerçants touchés.

L'emprise désaffectée

L'espace libéré par le déplacement de la voie ferrée devrait, de l'avis de la commission, être mis en valeur, en tenant compte des aménagements immédiats qu'il permet et d'une perspective à plus long terme.

À cette fin, la linéarité et la continuité de cet espace sont à conserver et devraient constituer la base de sa planification et de sa gestion.

La commission recommande donc que :

- la vocation de l'emprise de l'ancienne voie ferrée fasse l'objet d'une planification et d'une concertation particulières;
- une caractérisation des sols soit effectuée afin de s'assurer que leur qualité est compatible avec les usages projetés;
- les usages à y privilégier soient de caractère linéaire et public : piste cyclable, parc linéaire, transport en commun;
- l'emprise demeure propriété publique sur toute sa longueur;
- aucun usage équivalent à une privatisation, même partielle, n'y soit autorisé;
- lors de l'enlèvement de la voie ferrée et de ses dormants, le ballast de la voie, les ponts et ponceaux soient conservés pour les usages ultérieurs.

Une solution qui se doit d'être permanente

Tant pour le présent que pour l'avenir, le déplacement de la voie ferrée ne doit constituer ni un moyen de refiler à d'autres les inconvénients qu'elle provoque, ni un report du problème à une date ultérieure.

Le concept d'une zone tampon correspond à la même logique que le déplacement de la voie ferrée. Dans le but d'assurer, dès maintenant, la préservation des intérêts futurs de la population et d'éviter de recréer un risque qu'on se sera efforcé à grands frais de minimiser, la commission recommande d'y interdire, à perpétuité et sur une distance adéquate, les usages incompatibles.

Les dimensions de cette zone tampon et les restrictions qui s'y appliqueraient devront concorder avec les risques et les inconvénients auxquels on veut remédier. La commission, par conséquent, recommande que l'utilisation de la zone tampon soit hiérarchisée (tableau 5.1).

En zone blanche, la zone tampon recommandée s'étendrait sur 500 m, de part et d'autre de l'emprise, et elle se diviserait en marges successives où divers usages seraient graduellement autorisés. Ces usages doivent être régis par la réglementation municipale d'urbanisme.

La première bande de 50 m de part et d'autre de l'emprise devrait être acquise par la municipalité pour en assurer la sauvegarde et aucune construction n'y serait permise. Il en va de même des boisés qui devront être préservés intégralement des deux côtés de l'emprise de la voie.

Tableau 5.1 Hiérarchie des usages autorisés dans la zone tampon

Marge à partir de l'emprise	Usages autorisés	Statut juridique
0 m à 50 m	Agriculture, espace vert, voie d'accès pour les services publics et véhicules d'urgence, piste cyclable, piste de ski de fond	Propriété publique en zone blanche, propriété privée ou publique en zone verte; réglementation
50 m à 150 m	Mêmes usages que ci-dessus, plus l'entreposage extérieur de produits et matériaux inertes	Réglementation
150 m à 300 m	Mêmes usages que ci-dessus, plus l'entreposage intérieur et les usages industriels	Réglementation
300 m à 500 m	Mêmes usages que ci-dessus, plus les usages commerciaux et les édifices à bureaux	Réglementation

Les recommandations que la commission formule relativement à cette zone tampon ont été conçues en fonction de la problématique particulière de Boucherville et de Varennes. L'utilisation de ces critères dans un autre contexte nécessiterait de tenir compte du milieu d'implantation du projet.

À Varennes et partout où le corridor de la voie ferrée passe en zone agricole, la réglementation afférente à cette dernière devrait suffire à prévenir les usages incompatibles. Cela suppose un engagement à long terme et une vigilance soutenue portant sur :

- la préservation de l'intégrité de la zone agricole de Varennes dans le secteur du chemin de la Baronnie;
- la préservation et la mise en valeur des éléments patrimoniaux.

Dans l'hypothèse où surviendrait un dézonage, les normes applicables à la zone tampon en zone blanche devraient être étendues au secteur dézonné.

Les impacts économiques

Le coût global du projet serait d'environ 35,4 millions de dollars avec une marge d'erreur de 20 %, et il serait réparti comme suit : le gouvernement fédéral paierait 55 %, le gouvernement du Québec, 34,7 %, Boucherville et Varennes, 9,6 %, et le CN, 0,7 %.

Pour les contribuables, selon le scénario de partage des coûts mis de l'avant par les promoteurs, cela représenterait une augmentation de taxes de quelque 0,10 \$ par 1 000 \$ d'évaluation foncière. Les propriétés contiguës à l'emprise actuelle pourraient, de plus, voir leur valeur augmenter.

Par ailleurs, conçu selon les spécifications du CN, le projet implique l'acquisition d'une emprise assez large pour permettre de doubler la voie. La commission est d'avis que le simple fait de disposer d'une emprise permettant de recevoir une seconde voie représente un impact positif et significatif pour le CN, et elle estime que les négociations sur le partage des coûts devraient en tenir compte.

Plusieurs mesures d'atténuation comportent également des impacts économiques qui se répercuteront sur les coûts du projet.

D'après les valeurs unitaires transmises par les promoteurs à la commission, les coûts d'acquisition des premiers 50 m de la zone tampon seraient d'environ 10 millions de dollars en 1990, auxquels viendraient s'ajouter les coûts d'acquisition et d'aménagement du boisé.

Les pertes de revenus et autres contraintes à l'exploitation agricole, de même que la diminution de la qualité de vie des citoyens résidant à proximité de la nouvelle voie devront aussi être compensées.

La libération de l'emprise actuelle devrait fournir à Boucherville et à Varennes un espace linéaire important pouvant constituer un actif majeur pour la collectivité. Cependant, dans leur plus récente analyse des coûts, les promoteurs envisagent maintenant de vendre cette emprise de façon à réduire le coût global du projet. La commission réitère la nécessité de conserver cette emprise à des fins publiques.

Pour assurer une plus grande sécurité aux passages à niveau, la commission suggère, finalement, des mesures transitoires dont les coûts devront aussi être considérés.

5.5 Les mesures transitoires

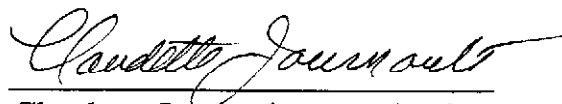
L'enquête a permis de mettre en relief le haut niveau de risque actuellement encouru aux passages à niveau sur le tronçon Varennes-Boucherville. La commission est d'avis que cette situation doit être corrigée le plus tôt possible, sans attendre le déplacement de la voie ferrée. Des barrières devraient ainsi être installées aux passages à niveau qui ont connu le plus grand nombre d'accidents et à ceux qui sont le plus couramment utilisés par les autobus scolaires.

Une fois la nouvelle voie ferrée construite, il serait alors possible de déplacer ces barrières pour les utiliser aux passages à niveau nouvellement créés. Ceux de la montée de Picardie et de la rue Quévillon, dont la configuration est particulièrement problématique, devraient également faire l'objet d'une attention spéciale.

Un service de brigadier scolaire devrait aussi être assuré aux passages utilisés par les écoliers, autant pour améliorer la sécurité que pour leur inculquer le sens de la prudence.

Certains des passages clandestins les plus utilisés devraient être officialisés afin d'améliorer la sécurité. Il est aussi à souhaiter que le CN et les autorités municipales et scolaires continueront de porter une attention particulière à l'information concernant les mesures de sécurité à prendre par les piétons, les cyclistes et les automobilistes afin de réduire les risques d'accidents.

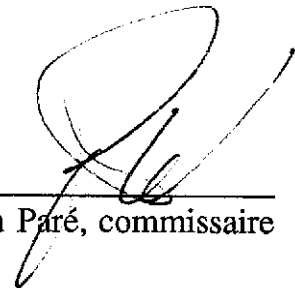
Fait à Québec, le 19 mars 1991



Claudette Journault, commissaire,
présidente de la commission



Pierre Coderre, commissaire



Jean Paré, commissaire

Ont collaboré :

Mme Jocelyne Beaudet, environmentaliste, M.ès Arts

Mme Monique Lajoie, biologiste, B.Sc.

Mme Claude Leblanc, biologiste, M.Sc.

M. Yves LeBlanc, géographe, M.Sc.

M. Jean-Maurice Mondoux, biologiste, M.Sc.

BIBLIOGRAPHIE COMPLÉMENTAIRE

Bureau de la sécurité des transports du Canada. Statistiques préliminaires d'accidents de transport 1990, 19 pages.

Concord Scientific Corporation. Risk Assessment/Management Study of Rail Corridors in the City of Toronto, septembre 1990, 120 pages et annexes.

Concord Scientific Corporation. Risk Assessment for Rail Transportation of Dangerous Goods Through the Toronto Area, décembre 1987, 110 pages et annexes.

Concord Scientific Corporation and IBI Group. Toward Risk Management: Consideration for Evaluation of Alternatives for Rail Transport of Dangerous Goods, décembre 1987, 60 pages et annexes.

Delcan Corporation. Buffer Zone Protection and Ways and Means of Preventing Future "Corridor" Encroachment for Rail Transportation of Dangerous Goods Through the Toronto Area, Final Report, janvier 1988, 95 pages et annexes.

Groupe de travail sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses dans la région de Toronto. Rapport final, présenté au ministère des Transports du Canada, juillet 1988, 351 pages.

Institute of Environmental Research (1985) Inc. Emergency Preparedness and Response in the Toronto Area, Final Report, février 1988, 246 pages et annexes.

Société canadienne d'hypothèques et de logement. Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation, deuxième édition, 1981, 62 pages et annexes.