



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**ÉLIMINATION DE LA TRAVERSE À NIVEAU
SUR L'AUTOROUTE 20 À SAINT-HYACINTHE
MRC DES MASKOUTAINS**

**ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE
DES PROBLÈMES ENVIRONNEMENTAUX**

CANQ
TR
GE
CA
286

**SAPPI : 0020 04 01B
PROJET : 20 5372 8509B**

440

387424

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

CANQ
TR
GE
CA
286



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**ÉLIMINATION DE LA TRAVERSE À NIVEAU
SUR L'AUTOROUTE 20 À SAINT-HYACINTHE
MRC DES MASKOUTAINS**

**SAPPI : 0020 04 01B
PROJET : 20 5372 8509B**

**ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE
DES PROBLÈMES ENVIRONNEMENTAUX**

Mai 1994

CETTE ÉTUDE A ÉTÉ RÉALISÉE PAR LE PERSONNEL DE LA DIVISION
DES ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES OUEST DU MINISTÈRE DES
TRANSPORTS DU QUÉBEC.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

LEGAULT, Claude

M. urb.
Chargé de projet

Atelier graphique

GRÉGOIRE, Jean-Paul
MARTIN, Pierrette

Technicien en arts graphiques
Technicienne en arts graphiques

Traitement de texte

MICHAUD, Gilles

Agent de secrétariat

Responsable du projet à la Direction du Nord-de-la-Montérégie

DEMERS, Jean-Luc

Ingénieur

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	ii
TABLE DES MATIÈRES	iii
LISTE DES FIGURES	v
1. AVANT-PROPOS	1
2. INTRODUCTION	2
3. IMPACTS ENGENDRÉS PAR L'OPTION D'ENLÈVEMENT DE LA VOIE FERRÉE	3
3.1 Enjeux socio-économiques	3
3.1.1 Parc industriel et industries desservies par l'embranchement ferroviaire	3
3.1.2 Potentiel et vocation du parc industriel	7
3.1.3 Vulnérabilité des industries	9
3.1.4 Incertitude rattachée à une éventuelle relocalisation des entreprises	9
3.1.5 Perception relative à l'implantation d'un centre de transbordement	10
3.2 Environnement sonore	11
3.3 Paysage local	11
4. AUTORISATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL	12
5. CONCLUSION	13
BIBLIOGRAPHIE	14

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : Localisation des parcs industriels	5
FIGURE 2 : Usages actuels du parc industriel	6

1. **AVANT-PROPOS**

Cette évaluation environnementale a été formulée en conformité avec le lot de contrôle numéro 1289, «Rapport sur les problèmes environnementaux», du cheminement d'un projet routier type.

Le rapport d'étude présenté ne se veut pas un cadrage environnemental, mais il constitue plutôt un complément à l'évaluation des diverses options concernant la voie ferrée de la Compagnie des chemins de fer nationaux (CN).

Il s'agit en fait d'une évaluation des problèmes environnementaux créés par le projet d'élimination de la traverse à niveau sur l'autoroute 20 à Saint-Hyacinthe.

2. INTRODUCTION

Les diverses options qui s'offrent au Ministère relativement à la traverse à niveau du CN sont :

- 1) Maintenir le statu quo;
- 2) Étager la voie ferrée;
- 3) Démanteler la voie ferrée.

En général, l'élimination de la traverse à niveau ne soulève aucun enjeu environnemental dans la mesure où les travaux de construction sont réalisés à l'intérieur de l'emprise.

Cependant, l'option consistant à supprimer la voie ferrée du CN pourrait entraîner des conséquences socio-économiques importantes sur le milieu humain.

Les autres impacts découleraient de l'utilisation de cette voie ferrée sur le milieu sonore et des travaux de construction sur la composition du paysage.

3. IMPACTS ENGENDRÉS PAR L'OPTION D'ENLÈVEMENT DE LA VOIE FERRÉE

3.1 Enjeux socio-économiques

3.1.1 Parc industriel et industries desservies par l'embranchement ferroviaire

Le parc industriel sis au nord de l'autoroute 20 qui est desservi par la voie ferrée du CN fait partie d'un réseau de trois parcs industriels appartenant à la ville de Saint-Hyacinthe (voir figure 1 pour la localisation des parcs industriels). Selon les statistiques d'occupation des parcs industriels pour 1986, tel que présenté dans le schéma d'aménagement de la MRC des Maskoutains¹, le parc industriel à l'étude couvre une superficie d'environ 150 hectares dont 112 (75 %) seraient vacants et sous décret de la Commission de protection du territoire agricole du Québec. Le développement de ce parc industriel serait stagnant depuis décembre 1991².

En décembre 1986, le parc industriel comprenait 30 occupants dont 13 entreprises manufacturières et 17 entreprises de services (voir figure 2). Les utilisateurs de l'embranchement ferroviaire sont principalement des entreprises reliées au secteur agro-alimentaire. La clientèle du CN située dans le parc industriel est actuellement constituée de deux compagnies, soit Shur-Gain, aussi connu comme Canada Packers inc., et Agrocentre, aussi appelé C.I.L.

-
1. MRC des Maskoutains, Version définitive du schéma d'aménagement, Diane Viau et associés, Saint-Hyacinthe, 11 février 1987, 126 pages.
 2. Ministère des Transports, Avis technique (version préliminaire), Traverse à niveau du CN sur l'autoroute 20, Service des projets de Montréal, Sylvie Daoust, ing., janvier 1993.

La compagnie Shur-Gain est une usine régionale de transformation d'engrais alimentaires qui requiert une livraison régulière de sa marchandise (5 jours/semaine). L'usine de Canada Packers inc. est organisée en fonction de la réception de la marchandise par voie ferrée. Il y a donc des éléments d'équipement qui sont parties prenantes de la bâtisse³.

L'autre client du CN est l'Agrocentre de C.I.L. Cette industrie qui opère encore et qui reçoit des engrais chimiques en vrac requiert du CN un trafic saisonnier, mais celui-ci serait vraisemblablement nul depuis deux ans.

3. *Idem*, référence 2.

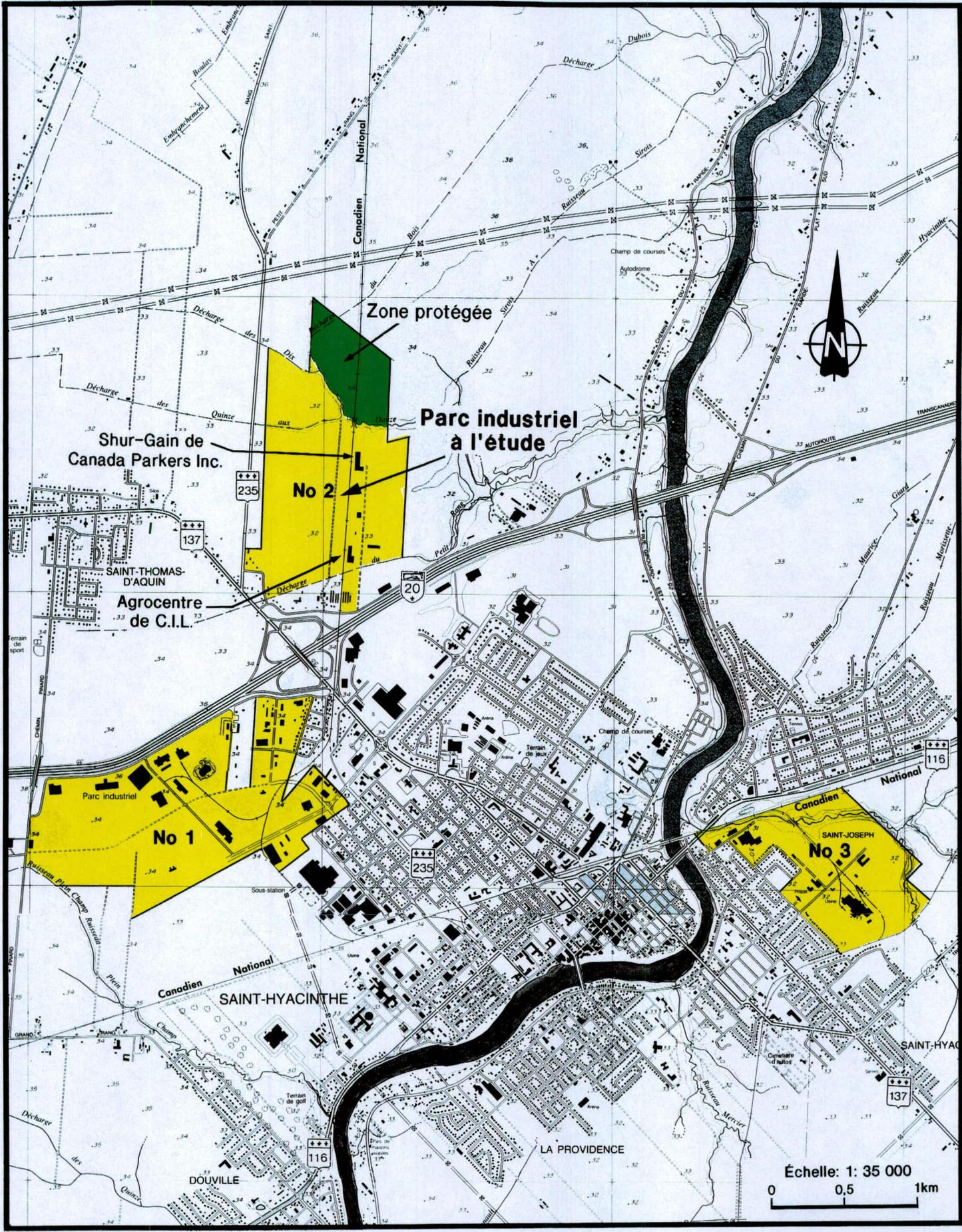
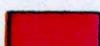
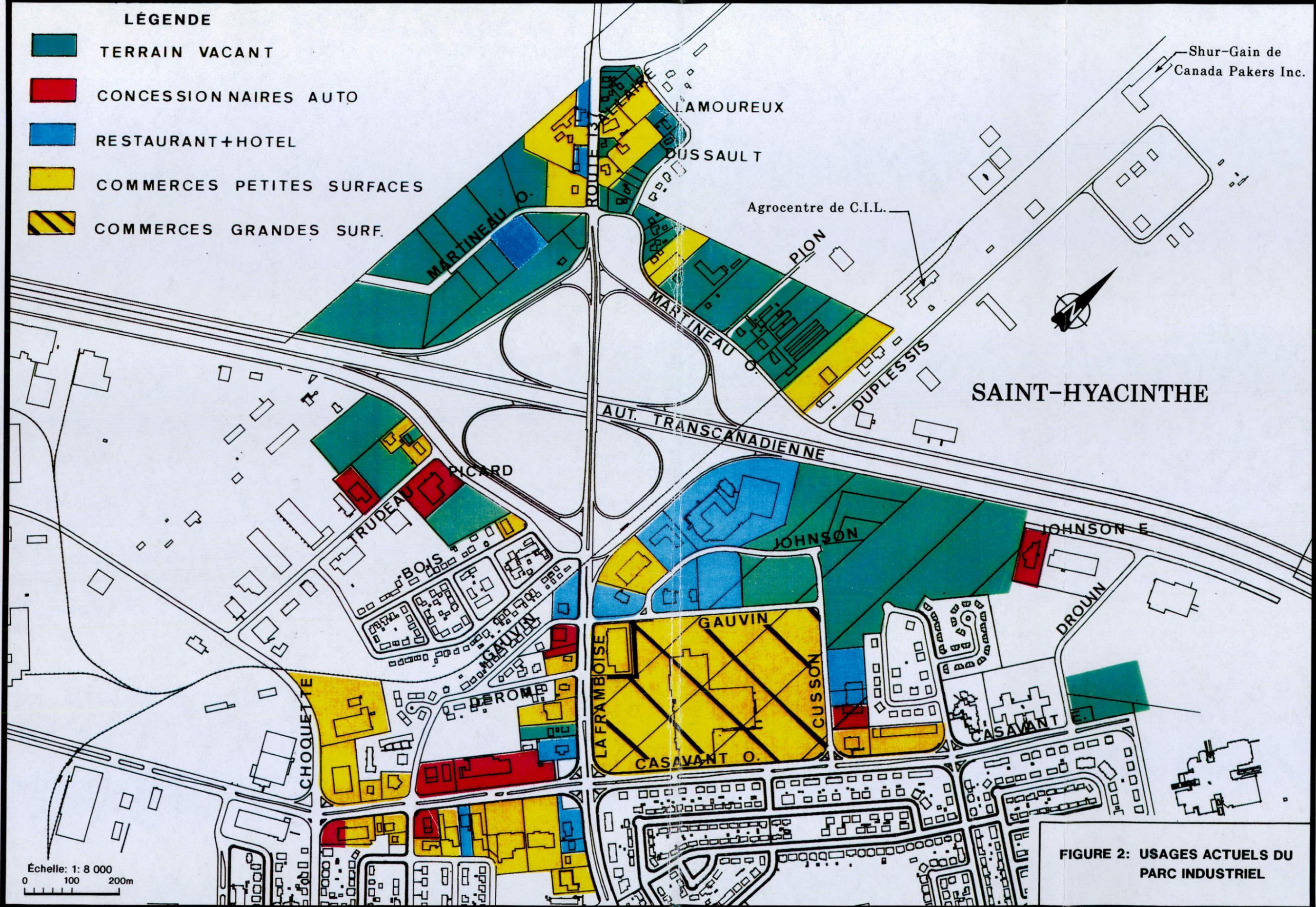


FIGURE 1: LOCALISATION DES PARCS INDUSTRIELS

LÉGENDE

-  TERRAIN VACANT
-  CONCESSIONNAIRES AUTO
-  RESTAURANT+HOTEL
-  COMMERCE PETITES SURFACES
-  COMMERCE GRANDES SURF.



Échelle: 1: 8 000
 0 100 200m

FIGURE 2: USAGES ACTUELS DU PARC INDUSTRIEL

3.1.2 Potentiel et vocation du parc industriel

Tels qu'illustrés sur la figure 1, trois des quatre parcs industriels de la MRC des Maskoutains sont localisés dans la municipalité de Saint-Hyacinthe. Ils sont tous desservis par la voie ferrée du CN. En fait, cette infrastructure ferroviaire constitue un support au développement économique de Saint-Hyacinthe⁴.

Deux des parcs industriels de Saint-Hyacinthe, dont celui à l'étude, ont été créés en vertu de la *Loi sur les immeubles industriels*. Le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie leur reconnaît un potentiel intéressant alors qu'ils sont desservis par une voie ferrée.

Des prévisions de développement pour le parc industriel ont été élaborées par certains intervenants concernés⁵. La ville de Saint-Hyacinthe ne permettrait plus l'installation de nouvelles industries dans ce parc industriel si le chemin de fer était une condition d'implantation. Cependant, la MRC des Maskoutains souhaite une amélioration de la situation concernant les passages à niveau dans Saint-Hyacinthe.

Par ailleurs, la compagnie Ecocycle, oeuvrant dans le recyclage d'huile usée, pense utiliser éventuellement la voie ferrée. Celle-ci aurait choisi son site d'emplacement notamment en fonction des possibilités d'approvisionnement par train. Quant au CN, cette compagnie affirme que l'embranchement ferroviaire est rentable; le nombre de convois est en progression lente.

L'examen des grandes orientations d'aménagement et des objectifs se rattachant au schéma d'aménagement de la MRC des Maskoutains nous fournit un certain éclairage sur le rôle que le parc industriel sera appelé à jouer dans l'avenir.

4. *Idem*, référence 1.

5. *Idem*, référence 2.

Cet examen permet de constater que :

«... l'agriculture sera l'affectation dominante des sols sur le territoire de la MRC. Afin d'assurer un créneau important dans la structure économique régionale, le milieu recherchera un développement axé, entre autres, vers l'agro-alimentaire. La consolidation des institutions en place vouées à l'agro-alimentaire, l'ouverture des marchés extérieurs et l'amélioration des réseaux de transport seront autant de facteurs pour contribuer à la vitalité de la structure économique. La position privilégiée de la grande région Maskoutaine dans la Montérégie et au Québec en sera renforcée»⁶.

De plus, les intentions relatives aux diverses grandes affectations du territoire, et à l'affectation industrielle en particulier⁷, nous permettent de constater que :

- les nouvelles implantations industrielles devront s'effectuer dans les parcs industriels et les zones industrielles;
- les espaces utilisables à des fins industrielles sont majoritairement situés dans l'agglomération de Saint-Hyacinthe. La superficie des zones industrielles des autres municipalités de la MRC sera relativement restreinte à cause, notamment, du zonage agricole qui affecte la superficie des périmètres d'urbanisation de ces municipalités.

Cette situation favoriserait donc dans l'avenir la concentration des industries dans Saint-Hyacinthe plutôt qu'ailleurs dans la MRC. Dans cette perspective, les parcs industriels de Saint-Hyacinthe seraient sans aucun doute susceptibles d'accueillir la majeure partie du développement industriel futur de cette MRC.

6. *Idem*, référence 1.

7. *Idem*, référence 1.

3.1.3 Vulnérabilité des industries

L'option consistant à supprimer la voie ferroviaire pourrait avoir des répercussions sur les emplois que les deux entreprises maintiennent actuellement. Cette option affecterait de plus les finances municipales de Saint-Hyacinthe, à moins que ne soit considéré une autre mesure, telle que décrite à la section 3.1.5.

Ainsi, dans le cas de la compagnie Shur-Gain, qui exploite une usine régionale de transformation depuis 1982, les conséquences de cette option signifiaient la cessation de ses opérations, donc la perte de 47 emplois permanents. Par ailleurs, l'évaluation municipale de Canada Packers inc. qui était de 5 078 900 \$ en 1993, n'inclurait pas la machinerie⁸.

D'autre part, la fermeture de l'usine Agrocentre de C.I.L., qui recevait des engrais chimiques en vrac pour ensuite les ensacher et les livrer, entraînerait l'abolition de 14 emplois permanents et de 12 emplois occasionnels durant l'été. L'évaluation municipale de cette compagnie était de 233 000 \$⁹ en 1993.

3.1.4 Incertitude rattachée à une éventuelle relocalisation des entreprises

Selon la Corporation de promotion industrielle de la région de Saint-Hyacinthe¹⁰, la relocalisation de l'usine Canada Packers inc. pourrait se faire dans les limites de Sainte-Rosalie. Cette relocalisation présenterait, à son avis, plusieurs avantages dont l'espace disponible, l'accès à l'autoroute 20, la localisation d'autres entreprises importantes de même nature et la possibilité de conserver, d'une part, des emplois dans l'agglomération de Saint-Hyacinthe et, d'autre part, au CN, ses clients.

Elle mentionne également que la compagnie Agrocentre de C.I.L. pourrait possiblement être relocalisée dans le parc industriel numéro 3 de Saint-Hyacinthe

8. *Idem*, référence 2.

9. *Idem*, référence 2.

10. *Idem*, référence 2.

étant donné ses normes d'implantation (superficie minimale). De plus, les lots concernés ne seraient pas adjacents à une zone résidentielle. Cependant, ces mêmes industries ne pourraient être relocalisées dans le parc industriel numéro 1 de Saint-Hyacinthe en raison d'un secteur résidentiel à proximité de ce parc industriel.

Malgré les avantages présentés précédemment, la Corporation de promotion industrielle de la région de Saint-Hyacinthe n'offre aucune garantie de relocalisation des entreprises manufacturières.

3.1.5 Perception relative à l'implantation d'un centre de transbordement

Le démantèlement de la voie ferrée en desservant les industries par un autre mode de transport impliquerait la construction d'infrastructures pour le transbordement. Les compagnies seraient plutôt desservies par rail, ensuite par route via un centre de transbordement qui se situerait dans l'agglomération de Saint-Hyacinthe.

Une enquête a été réalisée auprès de plusieurs industries de Saint-Hyacinthe pour connaître les facteurs de localisation les ayant amenées à s'installer dans cette ville¹¹. Les deux facteurs qui furent mentionnés le plus souvent sont les possibilités locales d'approvisionnement en matière première et la disponibilité d'un site disposant de services d'aqueduc et d'égouts. Un autre facteur considéré fut la disponibilité des transports routier et ferroviaire.

En regard du réseau ferroviaire, certaines préoccupations sont abordées dans le schéma d'aménagement de la MRC des Maskoutains¹². Parmi ces préoccupations, une a pour objet l'implantation d'un centre de transbordement intermodal à proximité du parc industriel numéro 3 de Saint-Hyacinthe. Ce centre de transbordement maximiserait l'utilisation des réseaux ferroviaire et routier ainsi que l'utilisation de ce parc industriel.

11. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Étude d'opportunité pour la construction d'un échangeur au croisement de l'autoroute 20 et de la rue Pinard à Saint-Hyacinthe dans la MRC des Maskoutains, Service des projets de Montréal, Serge Vaugeois, urb., 1987, p. 27.

12. *Idem*, référence 1.

Un examen des grandes affectations du territoire de cette MRC nous permet aussi de constater que les municipalités locales ayant des parcs industriels ou des zones industrielles à leur plan devront prévoir des dispositions à leur réglementation d'urbanisme afin d'encadrer notamment le chargement et le déchargement des biens.

3.2 Environnement sonore

La traverse à niveau sur l'autoroute 20 à Saint-Hyacinthe n'affecte pas le milieu sonore étant donné qu'elle est située dans une zone à vocation commerciale et industrielle.

Par ailleurs, l'utilisation de la voie ferrée du CN demeure très limitée et ne génère donc pas d'impact sonore.

3.3 Paysage local

Sur le plan visuel, le projet n'exercera aucun impact sur le paysage local quelle que soit l'option retenue.

4. AUTORISATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

L'élimination de la traverse à niveau sur l'autoroute 20 à Saint-Hyacinthe entraînera le démantèlement de la voie ferrée du CN.

Ainsi, le Ministère devra formuler une demande d'autorisation au Gouvernement fédéral afin de procéder aux travaux d'enlèvement de cette voie ferrée.

Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale doivent obtenir également une autorisation de l'Office national des transports qui est soumis à une procédure définie selon la *Loi nationale sur les transports* (LNT-1987).

5. CONCLUSION

En résumé, aucun impact ne résultera du projet d'élimination de la traverse à niveau sur l'autoroute 20 dont les travaux de construction seraient réalisés à l'intérieur de l'emprise.

Les principaux impacts de ce projet sont dus à l'option consistant à supprimer la voie ferrée du CN et sont reliés notamment à la vulnérabilité et à la relocalisation des industries dont la compagnie Shur-Gain, laquelle s'approvisionne actuellement par train.

En contrepartie, l'implantation d'un centre de transbordement aura des répercussions socio-économiques moins importantes, tout en desservant les industries par un autre mode de transport.

Il en ressort que le démentèlement de la voie ferrée du CN en desservant ces industries par camion depuis un centre de transbordement constitue une option intéressante pour le Ministère et pour la ville de Saint-Hyacinthe.

Cependant, le segment de voie ferrée à supprimer ne fait pas partie du réseau ferroviaire de base établi par un collectif du Ministère¹³.

Avant qu'un choix définitif ne soit fait dans ce dossier, il nous apparaît nécessaire de quantifier l'importance des impacts du projet et de déterminer la façon de les atténuer lorsqu'on aura identifié la meilleure option. Il serait également indiqué que les organismes concernés expriment leur opinion.

13. *Idem*, référence 2.

BIBLIOGRAPHIE

MRC des Maskoutains, Version définitive du schéma d'aménagement, Diane Viau et associés, Saint-Hyacinthe, 11 février 1987, 126 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Avis technique préliminaire, Traverse à niveau du CN sur l'autoroute 20, Service des projets de Montréal, Sylvie Daoust, ing., janvier 1993.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Étude d'opportunité pour la construction d'un échangeur au croisement de l'autoroute 20 et de la rue Pinard à Saint-Hyacinthe dans la MRC des Maskoutains, Service des projets de Montréal, Serge Vaugeois, urb., 1987, p. 27.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 135 104