



une compagnie Genesee & Wyoming

Montréal le 18 septembre 2006

Marie-Josée Méthot, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Mémoire Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Québec) Inc. Audiences publiques Autoroute 410
Contournement Sherbrooke

Sommaire

Titre du projet concerné;	Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410
Présentation de l'organisme qui soumet le mémoire;	Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Québec) inc.; Adresse : 6700, Av. du Parc, bureau 110; Montréal, Québec; H2V 4H9; à l'attention d'Etienne Laberge 514- 948-6998 télécopieur 514-948-6988
Brève explication de l'intérêt que vous portez au projet ;	Dans l'intérêt de la sécurité publique et pour protéger sa propre opération, le chemin de fer demeure vigilant face aux demandes de croisements routiers de ses voies. Le chemin de fer souhaite aussi adresser les questions de voisinage qui s'imposent vu les changements dans la planification urbaine
Préoccupations liées au projet ;	Le chemin de fer s'objectera vigoureusement à toute proposition de croisement à niveau de l'autoroute et de ses voies
Suggestions et vos commentaires pour améliorer le projet ;	Soumettre au chemin de fer les détails techniques du croisement prévu de ses voies; prévoir des structures d'étagement; favoriser une planification urbaine qui encouragera l'industrie lourde locale à s'établir à proximité des voies de SLQ
Position quant à l'autorisation ou non du projet.	Le chemin de fer supporte la réalisation du projet dans la mesure où la sécurité publique n'est pas entravée; encourage l'établissement d'un centre de transbordement intermodal à proximité d'une sortie de l'autoroute et de la voie. Il désire donc que les bonnes infrastructures, entre autre des structures d'étagement, soient mise en place lors de la réalisation du projet. La sécurité aux passages à niveau qui verront leurs débits affectés par la nouvelle autoroute devra aussi être réévaluée et corrigée.



une compagnie Genesee & Wyoming

Bref historique et description de l'organisme qui soumet le mémoire

L'ancienne subdivision Sherbrooke du CN acquise par Genesee & Wyoming Inc. en 2002 s'étend entre Stanhope et Sainte Rosalie, Québec sur une distance de 153 km. Celle-ci rejoint la ligne St. Lawrence & Atlantic Railroad Inc. qui dessert les villes de Portland et Auburn au Maine.

Le chemin de fer trouve son origine vers le milieu du 19^{ième} siècle. La ligne baptisée St-Laurent & Atlantique permettait de connecter les centres urbains au port de mer de Portland, Maine avant l'ouverture de la voie maritime du St-Laurent. Elle est, par ce fait, devenue le premier chemin de fer à traverser la frontière Canado-américaine. Les chemins de fer Grand Trunk ont par la suite pris possession de la ligne. Plus tard, vers 1919 la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada (CN) ont absorbé l'opération du Grand Trunk. En mai 1989, lors du début du mouvement de déréglementation des chemins de fer, la portion américaine de la ligne, soit 265 kilomètres entre Norton, Vermont et Portland, Maine, a été vendue par le CN à la compagnie St. Lawrence & Atlantic Railroad (une filiale de Emons Transportation). Le 1^{er} décembre 1998, le CN a vendu la ligne de Sainte Rosalie à Stanhope (portion Québécoise). À ce moment-là, la compagnie EMONS Transportation System devient propriétaire des deux lignes. La compagnie est subséquemment absorbée par Genesee & Wyoming Inc. en février 2002.

La compagnie Genesee & Wyoming est fermement implantée au Québec exploitant deux CFIL sur environ 508 kilomètres de voie principale. Les deux chemins de fer (Chemins de fer Québec-Gatineau inc. et Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Québec) inc.) ont augmenté le nombre de wagons manœuvrés ainsi que leur bénéfices aux actionnaires depuis qu'ils ont joint le groupe. Le siège social de la filiale canadienne (Genesee & Wyoming Canada Inc.) emploie 18 personnes à Montréal.

Le Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Québec) emploie 31 personnes et a manœuvré environ 28 300 wagons en 2004. Pour la première moitié de 2005, plus de 18 300 wagons ont été manœuvrés. La compagnie a payé environ 427 000 \$ en taxes diverses dans la province de Québec l'an dernier.

Le St-Laurent & Atlantique (Québec) relie le système du CN (avec une interconnexion à Richmond et une connexion au tronçon transcontinental à Sainte-Rosalie) et du CP (par le biais du chemin de fer Montréal Maine & Atlantique (MMA) à Lennoxville) à la portion américaine du St. Lawrence & Atlantic Railroad. Cette configuration donne accès aux clients de la Nouvelle-Angleterre et du sud du Québec à toutes les destinations Nord-américaines desservies par rail.

Un train de marchandises circule à tous les jours dans chaque direction sur la voie principale. Le convoi est opéré par le CN entre Ste-Rosalie et Richmond. SLQ bloque les wagons par destinations pour les trains dans les deux directions à Richmond. Un train en service de manœuvre provenant de la cour de Richmond offre le service local aux expéditeurs entre Sainte Rosalie et la frontière du Vermont. Ce service est offert à tous les jours.

Le SLQ offre à ses clients la possibilité de transborder des produits tels que le grain (blé, orge, maïs, avoine), les engrais chimiques, la moulée, par l'entremise des entreprises Willie Dorais à Upton. Cette ligne dessert aussi d'importantes usines productrices de papier des cantons de l'est (Kruger – Bromptonville, Domtar – Windsor, Papiers Scott à Lennoxville). De plus elle permet de joindre ces usines à un important producteur de produits chimiques (incluant des substances utilisées pour le blanchiment des papiers) soit EKA Chimie à Magog via l'interconnexion avec le MMA. Finalement, elle dessert un important distributeur de bois d'œuvre (RCP – Coaticook) ainsi que le nouvel entrepôt de Richmond.

La majorité du trafic ferroviaire qui circule sur le SLQ provient de ou sont destinés à sa compagnie sœur (SLR) aux États-Unis. Celle-ci distribue les wagons à son interconnexion avec le Springfield Terminal (Guilford System) à Danville Junction Maine, le terminus intermodal de Auburn, Safe Handling Auburn (transbordement de produits chimiques variés), le centre de transbordement de bois d'œuvre RCP – Island



une compagnie Genesee & Wyoming

Pond ainsi que les usines papetières Groveton, Berlin et Gorham et les entrepôts de Mechanic Falls South Paris et Auburn.

Énoncé directeur sur les politiques du chemin de fer face aux croisements rail-route

La sécurité aux passages à niveau est une responsabilité que le Chemin de fer et l'administration routière se partagent. Il est important que les deux parties travaillent ensemble à découvrir et à résoudre les problèmes de sécurité, et qu'elles participent activement à des rencontres sur place où elles peuvent discuter de la sécurité du passage à niveau et des solutions de rechange.

La *Loi sur la sécurité ferroviaire* définit un système de gestion de la sécurité en ces termes :

« un protocole visant la mise en œuvre de la sécurité ferroviaire dans l'exploitation courante des chemins de fer et intégrant les responsabilités et les pouvoirs au sein d'une compagnie de chemin de fer, les règles, les procédures, les processus de surveillance et d'évaluation auxquels elle est assujettie ainsi que les objectifs en matière de sécurité, de rendement des mécanismes de contrôle d'application et d'évaluation. »

Pour chaque accident ou quasi-collision à un passage à niveau, le Chemin de fer procède à une reconstitution sur les lieux pour évaluer et atténuer les risques. Lorsqu'un passage à niveau soulève des préoccupations en matière de sécurité, il est important que des représentants du Chemin de fer et de l'administration routière se rencontrent sur les lieux pour examiner la situation et discuter des moyens d'améliorer la sécurité au passage à niveau considéré. Une telle évaluation ne doit pas se faire en vase clos, par une seule partie.

Au cours de la rencontre sur place, tous les aspects de la sécurité du passage à niveau sont pris en compte. C'est pourquoi le représentant de l'administration routière doit s'y présenter en possession de toute l'information pertinente sur le fonctionnement et la conception du passage à niveau; le représentant du Chemin de fer doit se préparer de la même manière. Le fait de disposer de toute cette information pour la rencontre sur place garantit la qualité de l'évaluation de la sécurité. Cela permet également de gagner un temps précieux et d'obtenir une estimation précise dans le cas où une solution touchant la signalisation serait retenue. On peut obtenir auprès du Chemin de fer la liste des informations requises; cette liste est également fournie au moment de l'invitation à la rencontre sur place.

Au cours de la rencontre sur place, toutes les solutions possibles devraient être discutées. Bien entendu, l'installation d'un système de signalisation formé de feux clignotants, d'une sonnerie, voire de barrières est souvent la première solution qui vient à l'esprit, mais ces dispositifs sont coûteux. Il convient donc d'examiner d'autres solutions, comme des panneaux d'arrêt ou une signalisation avancée, la réduction de la pente d'approche ou l'amélioration des lignes de visibilité. On devrait aussi envisager sérieusement la possibilité de fermer les passages à niveau dangereux et de faire passer les véhicules routiers à d'autres endroits.

Chaque année, dans le cadre de son processus de gestion de la sécurité, le Chemin de fer effectue un certain nombre d'évaluations détaillées de la sécurité après des événements qui se produisent à des passages à niveau : changements de configuration, collisions, quasi-collisions, accidents, etc. Ces évaluations donnent lieu à des recommandations qui sont ensuite transmises aux administrations routières.

Pour ses opérations, le Chemin de fer utilise à l'heure actuelle plus d'un millier de passages à niveau. En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, Transports Canada a élaboré un document national intitulé *Règlement sur les passages à niveau*, qui exige que les administrations routières et le Chemin de fer procèdent à des évaluations périodiques détaillées de la sécurité aux passages à niveau libres. Le Guide pratique canadien pour l'évaluation détaillée de la sécurité des passages à niveau rail-route, publié par Transports Canada, a été conçu pour fournir des lignes directrices cohérentes et complètes pour l'exécution d'évaluations de sécurité aux passages à niveau.



une compagnie Genesee & Wyoming

Il est à noter que les formulaires d'évaluation sont complémentaires de l'expérience et de la compétence des membres de l'équipe d'évaluation. Les personnes participant aux évaluations ont une connaissance pratique et approfondie des principaux documents contenant les lignes directrices et les normes à respecter pour les passages à niveau, notamment :

- RTD 10 – Normes techniques et exigences concernant l'inspection, les essais et l'entretien des passages à niveau rail-route, Transports Canada, octobre 2002
- Lignes directrices pour l'inspection et l'essai de l'interconnexion de feux de circulation routière et de systèmes d'avertissement de passages à niveau, Transports Canada, 2001
- Guide canadien de conception géométrique des routes, ATC 1999.
- Manuel canadien de la signalisation routière (MCSR), ATC 1998

Les parties présentes à l'inspection doivent s'entendre sur la nécessité d'améliorer la sécurité au passage à niveau et sur la solution à adopter. Au Canada, selon les caractéristiques du passage à niveau et l'amélioration proposée, les parties peuvent avoir droit à une subvention fédérale pour compenser une partie des coûts du projet.

Sécurité des passages : Subventions à la fermeture et assistance financière

Les travaux d'amélioration de la sécurité des passages à niveau qui existent depuis plus de trois ans peuvent donner droit à une subvention de Transports Canada. Le programme en question, dispensé en vertu de l'article 12 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, prévoit une subvention fédérale allant jusqu'à 80 pour cent du coût des travaux d'amélioration.

Traditionnellement, la partie non subventionnée des travaux dévolue à l'administration routière a été fixée à 12,5 pour cent et celle du Chemin de fer, à 7,5 pour cent.

Les améliorations admissibles comprennent l'installation ou la modification de dispositifs de signalisation de passage à niveau, l'amélioration de la pente d'approche ou de l'angle de la voie ferrée par rapport à la route et le regroupement des passages à niveau.

On peut trouver de plus amples renseignements sur le programme de subvention de Transports Canada sur le [site Web de Transports Canada](#).

Normes techniques pour les nouveaux croisements rail-route

En règle générale, le Chemin de fer n'est pas favorable à la construction de nouveaux passages à niveau. Il estime que le passage à niveau le plus sûr est celui qui n'existe pas et préconise fortement le regroupement de passages à niveau et leur fermeture. Le Chemin de fer reconnaît toutefois qu'il existe des cas où un passage à niveau est nécessaire. Pour ces situations, il s'inspire du document [RTD 10 – Normes techniques et exigences concernant l'inspection, les essais et l'entretien des passages à niveau rail-route](#) comme guide pour aider à la conception de ces nouveaux passages.

Avant que l'administration routière demande un nouveau croisement rail-route pour piétons, cyclistes ou conducteurs routiers, le Chemin de fer exigera qu'elle soumette un carte indiquant tous les passages à niveau relevant de sa compétence et une explication complète justifiant l'ajout du passage envisagé. Le Chemin de fer se servira de la carte pour déterminer s'il serait possible de fermer des passages à niveau pour compenser l'impact du nouveau.



une compagnie Genesee & Wyoming

En outre, votre demande devrait fournir l'information suivante :

- l'emplacement du passage (point milliaire et subdivision ferroviaires, nom de la voie publique et de la localité, et/ou coordonnées du titre foncier);
- une description du projet, indiquant les mêmes détails que renfermerait normalement une entente;
- la raison d'être du projet, si elle n'est pas évidente;
- une liste ou une description des questions sur lesquelles les parties se sont entendues;
- une liste ou une description des questions litigieuses que l'Office devra trancher et que les autres parties pourront commenter;
- une évaluation environnementale du projet réalisée par le demandeur, laquelle sera examinée par l'Office. (Cette exigence découle de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Vous pouvez obtenir un questionnaire type vous permettant de satisfaire à cette exigence.)

Vous devriez joindre aussi deux copies d'un plan ou dessin général à l'échelle, daté et signé par la personne appropriée. Le plan devrait contenir :

- un cartouche d'inscription indiquant les noms des compagnies de chemin de fer, les subdivisions, les points milliaires et le numéro du plan;
- un plan d'ensemble indiquant l'emplacement du projet et tous les franchissements routiers touchés par celui-ci ;
- une vue de dessus du franchissement routier et de ses abords, indiquant toute l'information pertinente, dont :
 - l'emplacement et la largeur de l'emprise du chemin de fer, y compris toute l'infrastructure ferroviaire, sur une distance d'au moins 100 m dans toutes les directions à partir du franchissement routier;
 - l'emplacement et la largeur de l'emprise routière, y compris toute l'infrastructure routière, sur une distance d'au moins 400 m dans toutes les directions à partir du franchissement routier;
 - l'angle du franchissement routier;
 - les installations de drainage et de services publics associées au franchissement routier;
 - toute modification qui doit être apportée à l'infrastructure ferroviaire ou routière;
- un profil du chemin de fer sur une distance d'au moins 100 m dans toutes les directions à partir du franchissement routier, indiquant le niveau du terrain d'origine à l'axe de la voie ferrée;
- un profil de la route sur une distance d'au moins 100 m dans toutes les directions à partir du franchissement routier, indiquant le niveau du revêtement de surface de la route, les déclivités existantes et proposées et le niveau du terrain d'origine à l'axe de la route;
- une coupe transversale typique de l'emprise routière à proximité du franchissement routier indiquant l'emplacement et la largeur des voies de circulation, les accotements, les bordures, les terre-pleins centraux, les trottoirs et les installations de drainage et de services publics;
- s'il s'agit d'un saut-de-mouton, le ou les plans devraient indiquer :
 - dans quelles mesures, selon le demandeur, les coûts du projet pourraient être partagés entre les parties;
 - les limites de l'emprise routière actuelle et de celle que l'on propose, à l'intérieur desquelles l'ouvrage proposé, ses abords et toute installation de drainage ou de services publics connexes seront situés;
 - l'élévation de l'ouvrage proposé indiquant les hauteurs libres et le dégagement latéral;
 - une coupe transversale de l'ouvrage proposé indiquant :
 - s'il s'agit d'un passage supérieur, l'emplacement et la largeur des voies de circulation, les accotements, les terre-pleins centraux, les trottoirs, les garde-fous et les installations de drainage et de services publics;



une compagnie Genesee & Wyoming

– s'il s'agit d'un passage inférieur, la structure de la voie, le nombre de rails et l'espacement entre ceux-ci, les passerelles, les garde-fous et les installations de drainage et de services publics.

- Des renseignements tels la signalisation et les panneaux indicateurs de vitesse actuels et éventuels, le nombre de véhicules ainsi que les droits d'ancienneté pourraient également être utiles.

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, les parties souhaitant construire ou restaurer un passage à niveau (y compris un saut-de-mouton) n'ont plus besoin d'obtenir une ordonnance de l'organisme autorisant la construction. Elles doivent plutôt négocier une entente avec le chemin de fer relativement à toutes les questions de construction et d'entretien, y compris la répartition du coût.

Zones de tranquillité où le sifflet de train est interdit

La ville de Sherbrooke a déposé à plusieurs reprises des demandes pour l'obtention d'une zone d'exemption du règlement d'exploitation ferroviaire 14L. Selon le règlement d'exploitation ferroviaire, les équipes de trains doivent actionner le sifflet de leur locomotive un quart de mille avant tous les passages à niveau publics.

On reconnaît que, en raison du développement des zones urbaines et résidentielles, les résidences sont désormais situées plus près des voies ferrées, si bien que le sifflement des trains constitue de plus en plus un désagrément.

Il faut toutefois reconnaître aussi que le sifflet joue un rôle important, puisqu'il sert à signaler l'approche d'un train aux utilisateurs des passages à niveau. De plus, il prévient les intrus se trouvant sur le domaine ferroviaire ou utilisant des passages à niveau privés situés à proximité.

Au Canada, la réglementation ferroviaire permet de supprimer l'obligation d'utiliser le sifflet à certains passages à niveau, par le biais d'« instructions spéciales ». En vertu des modifications apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* le 1^{er} juillet 1999, il existe maintenant dans la Loi des dispositions permettant de supprimer le sifflement à certains passages à niveau. Dans tous les cas, cependant, une telle dérogation n'est accordée que dans des circonstances bien précises, en fonction de la réglementation. Dans la Ligne directrice n° 1 : Méthode et conditions d'abolition du sifflet aux passages à niveau publics, Transports Canada a établi les exigences techniques qui permettent de créer une zone de tranquillité.

Le sifflement ne peut être supprimé à un passage à niveau que si ce dernier fait l'objet d'une protection adéquate (compte tenu de la vitesse et de la fréquence des trains et du nombre de voies ferrées en cause). De même, il ne sera pas supprimé dans les cas où il existe un problème d'intrusion sur les voies ferrées du voisinage, lorsque le sifflet peut constituer un élément de sécurité appréciable. En outre, s'il existe des passages à niveau privés à proximité et que l'utilisation du sifflet rende leur franchissement plus sécuritaire, il ne sera pas permis de mettre fin au sifflement.

Les municipalités canadiennes qui souhaitent éliminer l'utilisation du sifflet à certains passages à niveau devraient tout d'abord déterminer si l'une ou l'autre des conditions susmentionnées existe à l'endroit considéré. Si l'étude initiale de la situation révèle qu'aucune circonstance n'exige le maintien de l'utilisation du sifflet, la municipalité en question devrait alors communiquer avec le Chemin de fer.

Sécurité

Le Chemin de fer voit la sécurité comme un cheminement dont le but ultime est d'éliminer toutes les blessures et tous les accidents. Il entend y parvenir en réduisant les risques au minimum et en recherchant



une compagnie Genesee & Wyoming

des améliorations constantes dans la réduction du nombre de blessures et d'accidents. Loin d'être fragmentaires, les initiatives en matière de sécurité s'inscrivent dans un plan cohérent qui soutient les objectifs de sécurité.

Au Canada comme aux États-Unis, le Chemin de fer travaille en étroite collaboration avec de nombreux organismes de réglementation à la révision de la législation ferroviaire et se fait le promoteur des changements nécessaires pour améliorer la capacité du chemin de fer à maintenir une exploitation sécuritaire et efficace dans un monde en perpétuelle évolution. Il travaille aussi avec les municipalités et les administrations routières des deux côtés de la frontière en vue de s'assurer que les passages à niveau sont construits et exploités de façon sécuritaire et efficace, aussi bien pour les usagers de la route que pour ceux du rail. Par ailleurs, les intrusions sur l'emprise ferroviaire suscitent des préoccupations croissantes; leur prévention exige un travail d'équipe entre le Chemin de fer et les municipalités.

Les principaux organismes de réglementations du Chemin de fer sont les suivants :

Transport Québec

Transports Canada

Office des transports du Canada (OTC)

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Federal Railway Administration (États-Unis)

Chaque année en Amérique du Nord, les passages à niveau sont le théâtre de quelque 3 300 accidents, dont plus de 400 sont mortels. La sécurité aux passages à niveau est une responsabilité commune, et le Chemin de fer collabore étroitement avec les administrations routières et les organismes de réglementation dans tout son réseau afin d'en réduire le nombre.

On recommande aux personnes ou aux administrations routières préoccupées par la sécurité à un passage à niveau du Chemin de fer de prendre contact avec son représentant, et de lui fournir une information aussi détaillée que possible.

Prévention des intrusions

Les intrusions sur les emprises ferroviaires constituent un problème de plus en plus grave. En effet, chaque année depuis 1995, le nombre de décès résultant d'intrusions sur le domaine ferroviaire en Amérique du Nord dépasse celui des accidents mortels aux passages à niveau. Pour trouver des solutions au problème des intrusions, les municipalités et les chemins de fer doivent travailler en étroite collaboration. La question des intrusions n'est pas uniquement un problème ferroviaire, que seuls les chemins de fer et les responsables de l'application de la loi ont à résoudre. Il n'existe pas de solution unique à la plupart des cas d'intrusions. Selon l'expérience du Chemin de fer, les meilleures solutions sont celles qui font appel à la conscientisation du public, à l'application de la loi et à la technique. On augmente les chances de réussite en combinant les efforts des forces policières, des groupes communautaires et des entreprises privées (les journaux locaux, notamment). Le Chemin de fer a conçu un Programme communautaire de prévention de l'intrusion pour permettre aux collectivités de mieux comprendre comment elles peuvent l'aider à combattre ce problème dans leur région. Les collectivités sont encouragées à prendre contact avec le Chemin de fer pour obtenir un guide sur ce programme. De plus, le Chemin de fer incite fortement le personnel et le grand public à lui signaler leurs inquiétudes précises en matière d'intrusion. Les personnes ou les municipalités ayant des préoccupations à ce sujet doivent communiquer avec le représentant au Chemin de fer et lui fournir le plus de détails possible sur le lieu en question.

Engagement envers un environnement propre

Le rail n'est pas seulement le mode de transport marchandises le plus écologique qui soit, mais aussi le moyen de transport terrestre qui présente le moins de risques pour l'environnement. Et si, par malheur, un incident se produit, on a prévu des mesures d'urgence afin d'intervenir d'une manière sûre, rapide et



une compagnie Genesee & Wyoming

efficace. Le Chemin de fer dispose de lignes de conduite et de méthodes environnementales complètes qui touchent tous les aspects de l'exploitation des trains. De plus, il s'est doté de douzaines d'autres programmes dans tous les triages, ateliers et bureaux de son réseau en vue de recycler les huiles usées, les filtres, les solvants, l'eau de lavage, les matières plastiques et le papier. Il encourage son personnel à revoir ses méthodes, à réduire sa consommation de produits et à réutiliser, à recycler et à récupérer chaque fois que c'est possible. Aucun moyen de transport terrestre ne peut rivaliser avec le rail pour l'acheminement d'importants volumes de marchandises sur de longues distances. Les transports ferroviaires sont plus économiques et moins énergivores que les transporteurs routiers, leurs plus féroces concurrents. D'après deux études indépendantes menées en 1991 pour le compte de Transports Canada et de la Federal Railroad Administration des États-Unis, le rail est, au bas mot, trois fois plus économique en carburant que la route. En effet, une locomotive tractant un train type de wagons complets mixtes peut, en consommant un gallon de carburant, transporter une tonne de marchandises sur une distance moyenne de 780 milles. Même les plus gros camions circulant aujourd'hui au Canada ne peuvent déplacer un chargement équivalant que sur une distance d'environ 208 milles avec la même quantité de carburant. Dans un rapport de Transports Canada, on a comparé les émissions produites par les camions et les trains. Ainsi, pour chaque tonne-mille de marchandises transportée, les trains dégagent moins d'oxyde d'azote que les camions dans des proportions variant de 35 à 54%; cette proportion est de 79 à 85% inférieure dans le cas des particules et de 65 à 74% moindre dans celui du dioxyde de carbone.

En 1995, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) a signé de son plein gré un protocole d'entente avec Environnement Canada, par lequel le secteur ferroviaire acceptait de plafonner ses émissions d'oxydes d'azote (NOx) à 115 kilotonnes par an.

Ce protocole a par ailleurs amené la création du Programme de surveillance des émissions des locomotives (le programme SEL), en vertu duquel le Chemin de fer et d'autres chemins de fer canadiens déclarent volontairement chaque année leurs volumes de trafic, leur consommation de carburant et leurs émissions atmosphériques. Les statistiques sur les émissions des locomotives démontrent que les efforts du secteur ferroviaire canadien en matière de réduction volontaire des émissions de gaz à effet de serre ont été très fructueux.

Bruit

Pour desservir ses clients, le Chemin de fer fait circuler des trains jour et nuit, toute l'année durant. Cependant, avec la croissance de l'économie canadienne et l'expansion des municipalités, les lotissements résidentiels se sont rapprochés des voies ferrées et, en même temps, le trafic ferroviaire s'est accru. Aujourd'hui, le représentant du Chemin de fer fournit aux autorités responsables de l'aménagement du territoire une information pertinente afin de s'assurer que tous les ensembles construits à proximité d'une voie ferrée ou d'une gare de triage intègrent des mesures d'atténuation adéquates du bruit et des vibrations résultant des activités ferroviaires. Parmi les mesures de protection, on peut citer les marges de recul (espaces non bâtis entre les résidences et la voie ferrée), les levées de terre, les écrans antibruit, les clôtures de sécurité, l'isolation contre les vibrations et la construction de bâtiments.

La collaboration avec des organismes tels que l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association canadienne des administrateurs municipaux (ACAM) a permis de réaliser de grands progrès à cet égard.

Etienne Laberge, M. Ing. Planification & processus, Genesee & Wyoming Inc. Canada
6 700 avenue du Parc, bureau 110, Montréal (Québec) H2V 4H9 514-948-6998 (☎) 514-948-6988 (☎)