

PROVINCE DE QUÉBEC
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE
LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

RÈGLEMENT NUMÉRO 32-17-28

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT NUMÉRO 32-06 RELATIF AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

PRÉAMBULE

Ce règlement touche spécifiquement les municipalités de Mont-Saint-Hilaire, Beloeil, McMasterville, Otterburn Park et Saint-Basile-le-Grand. Il revoit certaines dispositions pour renforcer les mesures pour assurer la sécurité et la santé aux abords de l'emprise ferroviaire. Il prévoit notamment des règles afin d'atténuer certains inconvénients liés au bruit et à la vibration, particulièrement vis-à-vis certains usages sensibles.

ARTICLE 1

a) À la section, intitulée « *TERMINOLOGIE* », au premier paragraphe, après la dernière phrase, introduire la phrase suivante :

« La présence, dans le texte du schéma d'aménagement, d'un astérisque (*) après un mot ou groupe de mots signifie que celui-ci est associé à une définition présentée dans cette section. »

b) À la section, intitulée « *TERMINOLOGIE* », introduire la définition suivante :

« 71.2. Terrain intercalaire : terrain répondant à tous les critères suivants :

- a. il est disponible pour le développement/redéveloppement ou en voie de le devenir;
- b. il comporte une superficie initiale inférieure à 5 000 m²;
- c. il est desservi par les services d'aqueduc et d'égout sanitaire et;
- d. les terrains contigus sont occupés par des constructions existantes. »

ARTICLE 2

a) Au document complémentaire, l'article 1.7.16, intitulé : « Distances de sécurité minimales applicables pour certaines constructions situées à proximité d'une installation ferroviaire », est remplacé par l'article suivant :

« 1.7.16 Dispositions particulières applicables, à proximité d'une emprise ferroviaire.

Tel que démontré à l'article 5.2.2.8 au Parti d'aménagement 3, il y a des avantages et des inconvénients à la présence d'un chemin de fer sur le territoire, particulièrement lorsque cette voie traverse la partie urbanisée d'une municipalité. Il y a des enjeux de sécurité, mais aussi de santé et de confort pouvant provoquer des impacts sur les personnes qui résident à proximité.

Les enjeux de sécurité sont liés à un risque de déraillement pouvant être causé par le passage fréquent des convois de train, ainsi que d'autres facteurs. Quant aux enjeux de santé, ceux-ci sont associés au niveau du bruit, parfois excessif, qui est systématiquement généré durant le passage d'un train. Finalement, les enjeux de confort sont affectés par les vibrations susceptibles d'être produites également durant le passage d'un train. L'intensité de cette nuisance peut varier en fonction du type de convoi, de l'état des équipements ainsi que de la nature du sol.

Afin de réduire au maximum les contraintes mentionnées précédemment, les normes suivantes devront être prises en compte :

a. Gestion de la sécurité aux abords d'une emprise ferroviaire :

Une marge de recul minimale de sécurité doit être appliquée entre une nouvelle construction principale à vocation résidentielle ou comportant un usage sensible* et une emprise ferroviaire. Cette distance varie en fonction du type d'installation ferroviaire indiqué au tableau 11.3.1 (voir également l'illustration numéro 8.1).



TABLEAU 11.3.1 MARGE DE REcul MINIMALE DE SÉCURITÉ DEVANT ÊTRE RESPECTÉE ENTRE UNE CONSTRUCTION RÉSIDENtIELLE OU COMPORTANT UN USAGE SENSIBLE* ET LA LIMITE D'UNE EMPRISE FERROVIAIRE

Type d'infrastructure ferroviaire	Marge de recul minimale de sécurité ¹
Gare de triage ²	300
Voie principale ²	30
Voie d'embranchement ²	15

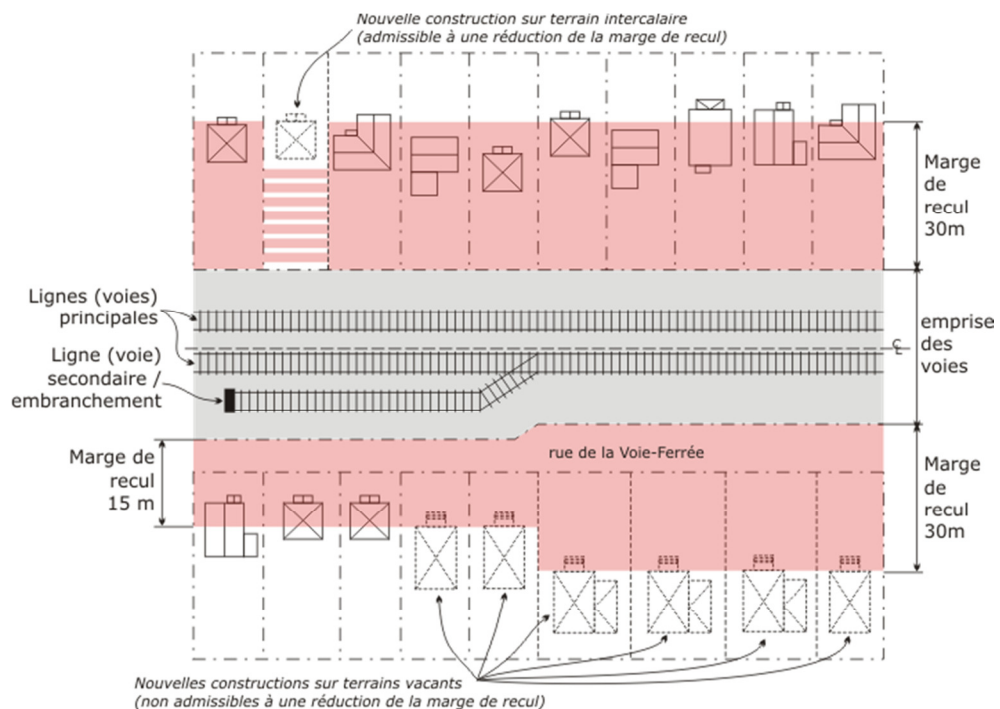
Notes applicables au tableau # 11.3.1 :

(1) Elle est mesurée depuis la limite de l'emprise ferroviaire. La dimension retenue est celle la plus rapprochée entre la fondation du nouveau bâtiment et la limite de l'emprise ferroviaire. Des situations d'exception peuvent s'appliquer (voir d.).

(2) La distance s'applique sur les terrains contigus à l'emprise ferroviaire. Un terrain est réputé contigu même s'il est séparé par une emprise publique ou un parc.

L'illustration suivante représente un exemple schématique de l'application des marges de recul minimales de sécurité aux abords d'une emprise ferroviaire.

ILLUSTRATION 8.1 : REPRÉSENTATION SCHEMATIQUE DE L'APPLICATION DES MARGES DE REcul MINIMALES DE SÉCURITÉ



b. Gestion du bruit à proximité d'une emprise ferroviaire :

Le bruit causé par le passage incessant des convois ferroviaires peut occasionner des problématiques importantes de santé à proximité de la source. Afin d'en évaluer les effets, la réalisation d'une étude d'impact sonore est requise, avant l'émission d'un permis pour une nouvelle construction principale à vocation résidentielle ou comportant un usage sensible*. Cette étude est obligatoire seulement si le bâtiment projeté devait être situé à une distance inférieure à celle indiquée au tableau 11.3.2, par rapport à une installation ferroviaire.



TABLEAU 11.3.2 DISTANCE À L'INTÉRIEUR DE LAQUELLE LA RÉALISATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT SUR LE BRUIT EST OBLIGATOIRE

Type d'installation ferroviaire	Distance ¹
Gare de triage	1 000
Voie principale	300
Voie d'embranchement	250
Notes applicables au tableau # 11.3.2 : (1) Mesurée depuis le centre de l'emprise. Des situations d'exception peuvent s'appliquer (voir d.).	

Si l'étude d'impact sonore prédit un degré de perturbation acoustique supérieur à **55dBA** à l'extérieur d'un bâtiment et **40dBA** à l'intérieur d'un bâtiment (mesuré sur une période de 24 heures), des mesures d'atténuation devront être appliquées.

Celles-ci pourront s'orienter vers l'utilisation de matériaux spécialisés dans la construction du bâtiment principal (fenêtre insonorisée, revêtement du mur extérieur, etc.) ou l'aménagement d'un ouvrage servant à atténuer la propagation du bruit (mur coupe-son, bâtiment secondaire, etc.). Dans tous les cas, ces mesures devront avoir pour effet de diminuer le degré de perturbation sonore à un niveau égal ou inférieur à ceux indiqués au paragraphe précédent.

c. Gestion des vibrations à proximité d'une emprise ferroviaire :

Comme pour le bruit, certains convois ferroviaires peuvent générer d'importantes vibrations. Leur intensité peut parfois être très variable, puisqu'elle est influencée par une foule de facteurs, tels le poids et la vitesse des véhicules, le niveau d'usure des voies ainsi que les caractéristiques géophysiques du sol.

Bien que la vibration relève davantage du niveau de confort, il n'en demeure pas moins qu'il est important d'en atténuer les effets. La réalisation d'une étude d'impact sur la vibration est donc primordiale, avant l'émission d'un permis pour une nouvelle construction principale à vocation résidentielle ou comportant un usage sensible*. Cette étude est obligatoire seulement si le bâtiment projeté devait être implanté à une distance inférieure à celle indiquée au tableau 11.3.3, par rapport à une installation ferroviaire.

TABLEAU 11.3.3 DISTANCE À L'INTÉRIEUR DE LAQUELLE LA RÉALISATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT SUR LA VIBRATION EST OBLIGATOIRE

Type d'installation ferroviaire	Distance ¹
Gare de triage	75
Voie principale	
Voie d'embranchement	
Notes applicables au tableau # 11.3.3 : (1) Mesurée depuis le centre de l'emprise. Des situations d'exception peuvent s'appliquer (voir d.).	

Si l'étude d'impact sur la vibration révèle un niveau de vibration supérieur à **0,14mm/s**, mesuré de l'intérieur d'un bâtiment, des mesures d'atténuation devront être appliquées. Ces mesures pourront s'orienter vers l'utilisation de matériaux et de technique de construction antivibrations. Elles devront avoir pour effet d'abaisser l'intensité des vibrations à un niveau égal ou inférieur à celui indiqué précédemment.

d. Mesures d'exception :

Les exigences, visant à atténuer les risques et les contraintes occasionnés par le passage des convois de train, peuvent entraîner la nécessité d'utiliser certaines mesures d'exception. Celles-ci doivent uniquement s'appliquer dans des situations particulières, notamment dans le contexte d'un secteur déjà bâti. Il est cependant nécessaire, en tout temps, de mettre en avant-plan la sécurité des personnes et des biens, aux abords du corridor ferroviaire.



Pour ce faire, les dispositions indiquées au tableau 11.3.4 pourront être prises en compte, moyennant le respect des conditions qui s'y rattachent :

TABLEAU 11.3.4 MESURES D'EXCEPTION

Type de mesure d'exception	Bâtiment admissible ⁽¹⁾	Conditions
Réduction de la marge de recul de sécurité édictée au tableau 11.3	résidentiel	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Uniquement pour un terrain intercalaire* comportant de 1 à 6 logements⁽²⁾. ➔ Mesures de mitigation obligatoires : <ul style="list-style-type: none"> ○ mettre en place des dispositifs de sécurité appropriés et adaptés à la situation d'un terrain intercalaire* ; ○ appliquer une marge de recul mesurée à partir de l'emprise ferroviaire, en tenant compte de l'alignement avec les bâtiments adjacents existants.
Exemption de l'obligation de réaliser une étude d'impact sur les nuisances sonores ⁽³⁾	résidentiel	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Uniquement pour un terrain intercalaire comportant de 1 à 6 logements⁽²⁾ ou un projet d'ensemble déjà approuvé avant l'entrée en vigueur des dispositions de la partie « b » relative au bruit. ➔ Mesures de mitigation à préconiser : <ul style="list-style-type: none"> ○ utiliser des matériaux de revêtement extérieur qui contribuent spécifiquement à réduire les effets reliés au bruit ; ○ utiliser des fenêtres insonorisées ayant un indice de transmission sonore (ITC) se situant entre 45 et 54.
Exemption de l'obligation de réaliser une étude d'impact sur les vibrations	résidentiel	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Uniquement pour un terrain intercalaire comportant de 1 à 6 logements⁽²⁾ ou un projet d'ensemble déjà approuvé avant l'entrée en vigueur de la partie « c » relative aux vibrations. ➔ Mesure de mitigation à préconiser : <ul style="list-style-type: none"> ○ recouvrement de la paroi extérieure de la fondation, avec l'utilisation d'un matériau souple⁽³⁾.
Notes applicables au tableau # 11.3.4 : (1) Usage principal du bâtiment. (2) Toute typologie d'habitation confondue. (3) Mesure permettant de réduire jusqu'à 30% des vibrations.		

»

b) Au document complémentaire, le tableau 11.3 intitulé « USAGE VULNÉRABLE ASSOCIÉ À UN TYPE DE CONSTRUCTION » est abrogé.

ARTICLE 3 Le présent règlement entrera en vigueur conformément à la loi.

ADOPTÉ LE 17 AOÛT 2017

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
Le 23 novembre 2017

Bernard Roy
directeur général et secrétaire-trésorier