



Ville de Boucherville

Étude de pré faisabilité pour le réaménagement de la voie ferrée

N/Réf. : 117691.001 | V/Réf. : P-16-DEV-02-A

Volume 1 - Étude de justification

2255, boulevard Fernand-Lafontaine, bureau 200
Longueuil, QC, Canada J4G 2R8
Tél. : 450 651-7730 Téléc. : 450 651-2260
www.norda.com

16 mars 2020

Ville de Boucherville

Étude de pré faisabilité pour le réaménagement de la voie ferrée

N/Réf. : 117691.001 | V/Réf. : P-16-DEV-02-A

Volume 1 - Étude de justification

Ingénieure de
projet :

Carole-Anne Lécuyer, ing. (n° OIQ 5073591)

Approuvé et
vérifié par :

Jean-Pierre Blondin, ing., M. ing. (n° OIQ 114104)

16 mars 2020

AVIS : Le présent document est encadré par la Loi sur le droit d'auteur et Norda Stelo Inc. en est le titulaire. Toute reproduction, production qui s'en inspire ou quelque contrefaçon que ce soit est donc formellement interdite. Ce document demeure la propriété de Norda Stelo Inc. et cette dernière est la seule à pouvoir autoriser de façon écrite la reproduction du présent document. Le contenu de ce dernier, dans son ensemble, est par ailleurs limité et réservé aux fins qu'il poursuit et qui y sont mentionnées. Norda Stelo Inc. se dégage de toute responsabilité liée à la réutilisation de ce document effectuée sans son consentement.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

| | |
|--|---|
| Jean-Pierre Blondin, ing. M. Ing. (n° OIQ 114104) | Chargé de projet |
| Carole-Anne Lécuyer, ing. (n° OIQ 5073591) | Ingénieure de projet |
| Sylvain Chapdelaine, ing., M.Sc.A. (n° OIQ 108162) | Mobilité et circulation |
| Stéphane Tremblay, ing. (n° OIQ 123363) | Transport en commun |
| Mélanie Langlais, adjointe | Édition |
| Karine Pouliot, adjointe | Édition |
| Catherine Bureau, ing. (n° OIQ 123641) | Planification régionale et locale |
| Yves Racine, technicien en géomatique | Cartographie |
| André Boilard, ing., MBA (n° OIQ 42147) | Qualité de l'air et changements climatiques |
| Daniel Plourde, spécialiste en environnement social | Milieu humain et aménagement urbain |

TABLEAU DES ÉMISSIONS

| Révision | Date | Émission |
|----------|------------|----------------|
| 00 | 2020-03-16 | Version finale |

GLOSSAIRE

| | |
|-------|--|
| ACFEM | Alliance du corridor ferroviaire de l'Estrie et de la Montérégie |
| ACFC | Association des chemins de fer du Canada |
| ARTM | Autorité régionale de transport métropolitain |
| BAPE | Bureau d'audiences publiques sur l'environnement |
| BST | Bureau de la sécurité des transports du Canada |
| CMM | Communauté métropolitaine de Montréal |
| CN | Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada |
| COV | Composés organiques volatils |
| CPTAQ | Commission de protection du territoire agricole |
| ESG | École des sciences de la gestion |
| FCM | Fédération canadienne des municipalités |
| GES | Gaz à effet de serre |
| GMU | Guide des mesures d'urgence |
| HAP | Hydrocarbures aromatiques polycycliques |
| IREQ | Institut de recherche d'Hydro-Québec |
| MELCC | Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques |
| MSP | Ministère de la Sécurité publique |
| MTQ | Ministère des Transports |
| PM | Point miliaire |
| PMAD | Plan métropolitain d'aménagement et de développement |
| PTMD | Plans territoriaux de mobilité durable |
| QIT | Quebec Iron and Titanium |
| REM | Réseau express métropolitain |
| RTC | Réseau de transport de la Capitale |
| RTL | Réseau de transport de Longueuil |
| SAD | Schéma d'aménagement et de développement |
| SLR | Système léger sur rail |
| SRB | Système rapide par bus |
| TC | Transport Canada |
| UMQ | Union des municipalités du Québec |
| UPA | Union des producteurs agricoles |
| UQAM | Université du Québec à Montréal |

TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|---------|---|----|
| 1 | Introduction | 1 |
| 1.1 | Contexte de l'étude | 1 |
| 1.2 | Mandat | 2 |
| 1.2.1 | Étude de préfaisabilité | 3 |
| 1.3 | Parties prenantes..... | 4 |
| 3 | Planification régionale et locale | 5 |
| 3.1 | Schéma d'aménagement de l'Agglomération de Longueuil..... | 5 |
| 3.2 | Plan d'urbanisme | 7 |
| 4 | Historique du projet de relocalisation de la voie ferrée | 9 |
| 4.1 | Déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes (1991) | 9 |
| 4.2 | Autres études..... | 10 |
| 4.3 | Formation du Comité ferroviaire de Boucherville | 10 |
| 5 | Contexte ferroviaire | 11 |
| 5.1 | Recensement de la voie ferrée et des antennes | 11 |
| 5.2 | Caractérisation du corridor ferroviaire..... | 15 |
| 5.3 | Évolution du trafic ferroviaire | 18 |
| 5.3.1 | Situation actuelle | 18 |
| 5.3.2 | Prévision | 19 |
| 6 | Justification du réaménagement | 21 |
| 6.1 | Enjeux et problématiques..... | 21 |
| 6.1.1 | Mobilité et circulation | 21 |
| 6.1.1.1 | Écoulement de la circulation..... | 21 |
| 6.1.1.2 | Présence de passages à niveau..... | 26 |
| 6.1.1.3 | Services d'urgence..... | 28 |
| 6.1.2 | Qualité de vie et sécurité publique | 30 |
| 6.1.2.1 | Bruit et vibrations | 30 |
| 6.1.2.2 | Sécurité..... | 33 |
| 6.1.2.3 | Qualité de l'air | 37 |
| 6.1.3 | Aménagement urbain | 38 |
| 6.2 | Bénéfices potentiels | 39 |
| 6.2.1 | Mobilité et circulation | 39 |
| 6.2.1.1 | Transport en commun | 39 |
| 6.2.1.2 | Transport ferroviaire | 44 |

| | | |
|---------|--|----|
| 6.2.2 | Qualité de vie et sécurité publique | 45 |
| 6.2.2.1 | Sécurité aux abords de la voie ferrée..... | 45 |
| 6.2.2.2 | Qualité de l'air | 45 |
| 6.2.2.3 | Gaz à effet de serre..... | 46 |
| 6.2.3 | Aménagement urbain | 46 |
| 7 | Synthèse..... | 47 |
| 8 | Références | 48 |

LISTE DES TABLEAUX

| | | |
|-----------|---|----|
| Tableau 1 | Parties prenantes impliquées durant les différentes phases du projet | 4 |
| Tableau 2 | Matières dangereuses transportées par convois ferroviaires sur la subdivision Sorel..... | 19 |
| Tableau 3 | Prévision du nombre de trains par jour aux termes des différentes phases du terminal portuaire de Contrecoeur | 20 |
| Tableau 4 | Taux d'émissions horaires des véhicules automobiles et des locomotives(kg/h) | 38 |

LISTE DES FIGURES

| | | |
|-----------|---|----|
| Figure 1 | Interventions requises aux infrastructures de transports du Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil | 6 |
| Figure 2 | Interventions requises aux infrastructures de transport du Plan d'urbanisme de la ville de Boucherville..... | 8 |
| Figure 3 | Localisation des passages à niveau - secteur de Boucherville..... | 14 |
| Figure 4 | Densité d'habitation - secteur de Boucherville | 15 |
| Figure 5 | Habitation en périphérie de la voie ferrée - Secteur Boucherville | 17 |
| Figure 6 | Concentration des destinations de déplacements, 24 heures, toutes origines et tous motifs, sauf retour au domicile, 2013 - Secteur de Boucherville..... | 22 |
| Figure 7 | Entrave des passages à niveau lors du passage d'un train - Secteur résidentiel de Boucherville | 24 |
| Figure 8 | Entrave des passages à niveau lors du passage d'un train - Secteurs industriels de Longueuil et de Boucherville..... | 25 |
| Figure 9 | Réseau ferroviaire québécois – secteur de la subdivision Sorel..... | 26 |
| Figure 10 | Établissements vulnérables – secteur nord-ouest de Boucherville | 29 |
| Figure 11 | Code de risque incendie des bâtiments – secteur nord-ouest de Boucherville | 29 |
| Figure 12 | Échelle comparative des niveaux sonores..... | 31 |
| Figure 13 | Proportion de la population dérangée par les bruits du transport ferroviaire en fonction de la distance du domicile des voies ferrées | 32 |

| | | |
|-----------|--|----|
| Figure 14 | Indice de sévérité de la voie ferrée (Évaluation de la vulnérabilité ferroviaire) – Secteur Boucherville | 36 |
| Figure 15 | Réseau rapide d'agglomération projeté | 40 |
| Figure 16 | Coupe transversale d'une station à quais latéraux à abris simples..... | 41 |
| Figure 17 | Schématisation d'une station de tramway..... | 42 |
| Figure 18 | Tracé potentiel de système de transport collectif dans l'emprise ferroviaire | 43 |

LISTE DES CARTES

| | | |
|-----------|--|----|
| Carte 3-0 | Réseau ferroviaire Boucherville – Sorel-Tracy..... | 12 |
|-----------|--|----|

LISTE DES ANNEXES

| | |
|----------|---|
| Annexe 1 | Études antérieures |
| Annexe 2 | Passages à niveau de la subdivision Sorel |
| Annexe 3 | Plan d'affectation du sol de Boucherville |
| Annexe 4 | Passages à niveau bloqués par le passage d'un train |
| Annexe 5 | Niveaux sonores mesurés sur l'île de Montréal |
| Annexe 6 | Incidents ferroviaires sur la subdivision Sorel depuis 1983 |

1 INTRODUCTION

1.1 Contexte de l'étude

Situées sur la rive-sud du fleuve Saint-Laurent, à l'est de l'île de Montréal, les villes de Saint-Lambert, Longueuil, Boucherville, Varennes, Verchères, Contrecoeur et Sorel-Tracy sont traversées par le réseau ferroviaire du Canadien National (« CN »), lequel assure le transport de marchandises, principalement des marchandises solides en vrac, telles que le minerai de fer et de l'engrais, entre Montréal et Sorel, depuis la fin du XIX^e siècle.

Le corridor ferroviaire actuel traverse notamment de nombreux quartiers résidentiels et commerciaux des villes de Boucherville, Varennes, Verchères et Contrecoeur. Depuis le déraillement d'un train de marchandises survenu à Lac-Mégantic en 2013, le sentiment d'insécurité est amplifié au sein de la population. Dans la foulée de cette tragédie, de nombreuses municipalités à travers le Québec se sont mobilisées pour améliorer la sécurité de la population le long des corridors ferroviaires.

Dans les années 1980 et 1990, plusieurs études ont été réalisées en lien avec le déplacement de la voie ferrée en dehors des centres urbains du secteur. Selon ces études, on cherchait à éloigner le convoi ferroviaire du cœur des centres-villes et à promouvoir le partage de la voie ferrée avec les services de train de banlieue. En 1991, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (« BAPE ») a publié son rapport d'enquête sur le projet de déplacement de la voie ferrée appartenant au CN et traversant les villes de Boucherville et de Varennes. Le passage de convois ferroviaires au cœur des centres-villes et des grands centres urbains de Boucherville, Varennes, Verchères et Contrecoeur était alors la problématique majeure.

Bien qu'il s'agisse d'un projet à l'étude depuis les années 1980, l'évolution du contexte fait en sorte qu'il est maintenant pertinent de revoir la proposition de réaménagement du corridor ferroviaire selon la réalité d'aujourd'hui. Les enjeux énoncés par les promoteurs des projets antérieurs sont toujours pertinents et le potentiel de réalisation du projet demeure un sujet d'actualité pour deux principales raisons.

Tout d'abord, l'Administration portuaire de Montréal prévoit la construction d'un nouveau terminal à conteneurs situé à Contrecoeur vers 2020 et la mise en service d'une première phase vers 2023-2024. Ce projet a pour but d'assurer un support et de répondre aux besoins grandissants en lien avec la croissance du marché des conteneurs au Québec et dans les provinces de l'Est du Canada. Le Port de Montréal estime que la construction de la phase I du nouveau terminal permettra le transport annuel de plus de 1,15 million de conteneurs EVP. À terme, le projet d'agrandissement du terminal portuaire pourra

accueillir une capacité maximale de 3,5 millions d'EVP par an.¹ Entre 2023 et 2024, la mise en service du terminal engendrera donc un accroissement important du volume de train sur le circuit ferroviaire de la ligne Sorel et augmentera également considérablement la longueur des convois.

D'autre part, la ville de Boucherville est l'une des villes ayant l'un des plus faibles taux d'utilisation du transport en commun de l'agglomération de Longueuil. Malgré sa grande population et sa constante croissance, elle n'est pas desservie par une ligne distincte de transport, contrairement aux villes de Brossard et Longueuil qui sont favorisées respectivement par le passage de la ligne jaune du métro de Montréal et le futur Réseau express métropolitain (« REM »). Par conséquent, la relocalisation de la voie ferrée de marchandises près de l'autoroute 30 permettrait la création d'un corridor principal dédié au transport des marchandises entre Longueuil et Contrecoeur, incluant le service routier et le service ferroviaire. Ce déplacement permettrait également la transformation et la réutilisation du corridor ferroviaire existant pour le transport des personnes et ainsi augmenter les parts d'utilisation du transport en commun dans la région.

Le déplacement de la voie ferrée pour le transport des trains de marchandises en dehors du périmètre urbain s'inscrit dans les principales composantes du Schéma d'aménagement et de développement (« SAD ») de l'agglomération de Longueuil. Justifié par la hausse du trafic ferroviaire et des contraintes de sécurité résultant de la mise en service du terminal portuaire de Contrecoeur, le projet de déplacement du corridor ferroviaire est visé dans le plan de 2035. Il a été intégré aux éléments du territoire à optimiser en priorité et fait partie du plan d'action relatif aux grandes contraintes d'occupation du sol du SAD. À l'échelle municipale, le déplacement de la voie ferrée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation de la ville de Boucherville a été identifié comme une intervention possible pouvant répondre aux objectifs de *l'Axe stratégique 3 – Promouvoir une mobilité durable au sein du territoire et consolider les liens intermunicipaux* (Boucherville, 2016). La voie ferrée, circulant présentement à l'intérieur des milieux de vie de ses citoyens, est présentée comme une barrière physique créant des nuisances et un sentiment d'insécurité au sein de sa population. La concrétisation de la vision de la ville pour 2031, particulièrement en ce qui a trait aux quartiers sains et à la mise en valeur de son patrimoine, passe par le déplacement des activités de transport de marchandises par voie ferrée à l'extérieur des secteurs résidentiels.

1.2 Mandat

La relocalisation éventuelle de la voie ferrée dans la ville de Boucherville fait partie des enjeux majeurs de la région sub-métropolitaine. Dans le but de répondre aux orientations stratégiques de l'agglomération de Longueuil et de la ville de Boucherville, la firme Norda Stelo a été mandatée pour réaliser une étude de préfaisabilité pour le projet de réaménagement de la voie ferrée dans la ville de Boucherville. Celle-ci

¹ SNC-Lavalin (2017). *Aggrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur – Étude d'impact environnemental – Volume 1 – Rapport principal* [en ligne], <https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p80116/121433F.pdf>

a pour but d'établir des scénarios de faisabilité pour le réaménagement partiel de la voie ferrée actuelle entre les villes de Boucherville et Sorel-Tracy.

Ce mandat consiste à identifier l'ensemble des problématiques et des besoins en termes de déplacements et de proposer la ou les solutions optimales de déplacement. Le projet comprend l'identification des interventions à réaliser pour améliorer la sécurité et la qualité de vie des résidents des centres urbains, et ce, dans une optique d'optimisation et de développement des moyens de transport de la région.

Ce mandat d'étude comprend deux volets principaux, soit une étude de justification de projet et une étude de préfaisabilité. Le présent rapport se concentre sur la première étape du mandat. Ce premier volet consiste à définir les besoins des parties prenantes, à les analyser afin de tenir compte des préoccupations de toutes les parties concernées et ainsi vérifier la nécessité d'une intervention. Cette étape identifie les principaux enjeux et avantages du réaménagement du corridor ferroviaire, permet de rechercher et analyser les problématiques et en déterminer les causes, dans le but d'élaborer des esquisses de solutions et mener vers la préparation d'une étude de faisabilité comprenant l'analyse de nouveaux tracés. L'objectif principal de ce rapport est d'ouvrir le dialogue avec les divers paliers gouvernementaux et les partenaires régionaux.

1.2.1 Étude de préfaisabilité

Le deuxième volet de l'étude de préfaisabilité a pour objectif d'établir des scénarios de faisabilité pour le réaménagement partiel de la voie ferrée actuelle permettant d'optimiser le transport de marchandises et de passagers. L'étude d'opportunité a pour objectif de répondre aux éléments suivants :

- Être recevable pour l'ensemble des parties prenantes (CN, TC et MTQ, villes concernées, autres intervenants);
- Démontrer les bénéfices pour toutes les parties prenantes;
- Prouver la faisabilité technique et financière;
- Proposer des solutions permettant la concrétisation du projet.

Ainsi, dans un contexte de collaboration avec les parties prenantes, telles que la compagnie de chemin de fer du CN ainsi que le gouvernement du Canada et du Québec, le nouveau tracé ferroviaire aurait pour objectif le contournement du secteur résidentiel de Boucherville étendu sur environ 5,5 km entre la rivière aux Pins et le boulevard Industriel, et rapprocher le corridor ferroviaire vers l'autoroute 30 avant de rejoindre la voie existante en direction du pont Victoria, à la hauteur de l'échangeur entre la route 116 et l'autoroute 30. Le tout serait réalisé dans l'optique de maintenir le service de transport des marchandises vers les secteurs industriels des villes de Longueuil et Boucherville et de conserver la connexion avec le reste du réseau ferroviaire du CN. L'impact de la relocalisation partielle de la voie ferrée sera réalisé dans un esprit de collaboration avec les partenaires régionaux de Boucherville, dont certains sont satisfaits

avec le tracé actuel de la voie ferroviaire, tels que la ville de Sorel-Tracy, mais qui pourraient également profiter de la transformation du corridor de transport de marchandises vers le transport de passagers. Par conséquent, divers tracés seront étudiés à proximité de l'autoroute 30 pour répondre aux besoins particuliers des territoires impactés. La zone d'étude et d'impact du tracé sera principalement concentrée dans les limites de la ville de Boucherville.

1.3 Parties prenantes

De nombreux acteurs sont concernés par le projet de relocalisation de la voie ferrée dont l'intérêt doit être sondé et le dialogue amorcé durant les différentes phases d'étude du projet.

Tableau 1 Parties prenantes impliquées durant les différentes phases du projet

| Partie prenante | Phase d'implication |
|---|---|
| Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) | Étude de faisabilité et analyse des variantes |
| Compagnie de chemin de fer Canadien National (incluant l'ensemble de ses clients de la subdivision Sorel) | Étude de justification du projet Étude de faisabilité et analyse des variantes |
| Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) | Étude de faisabilité et analyse des variantes |
| Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) | Étude de faisabilité et analyse des variantes |
| Gouvernement du Canada | Étude de faisabilité et analyse des variantes |
| Gouvernement du Québec | Étude de faisabilité et analyse des variantes |
| Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) | Étude de faisabilité et analyse des variantes |
| MRC de Marguerite-D'Youville | Étude de faisabilité et analyse des variantes |
| Transports Canada et Transports Québec | Étude de faisabilité et analyse des variantes |
| Union des producteurs agricoles (UPA) | Étude de faisabilité et analyse des variantes |
| Ville de Boucherville | Étude de justification du projet Étude de préfaisabilité |
| Ville de Contrecoeur Ville de Longueuil Ville de Saint-Bruno-de-Montarville Ville de Saint-Lambert Ville de Sainte-Julie Ville de Sorel-Tracy Ville de Varennes Ville de Verchères | Étude de faisabilité et analyse des variantes |

3 PLANIFICATION RÉGIONALE ET LOCALE

3.1 Schéma d'aménagement de l'Agglomération de Longueuil

À la suite de l'entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (« PMAD ») de la Communauté métropolitaine de Montréal (« CMM ») en 2012, les organismes partenaires tels que les agglomérations et les municipalités ont l'obligation de se conformer à celui-ci. Parmi les grandes orientations du PMAD se trouve notamment une articulation autour des réseaux de transport performants et structurants, permettant le soutien de la mobilité croissante des personnes et des marchandises, et ce, dans un contexte d'urbanisation grandissant de la grande région métropolitaine.

Dans la volonté de poser des gestes soutenant la préservation et l'amélioration du cadre de vie de ses citoyens, l'agglomération de Longueuil a ciblé la relocalisation de la voie ferrée sur le territoire urbanisé de Boucherville comme jouant un rôle structurant dans l'aménagement du territoire. Justifié par la hausse du trafic ferroviaire et des contraintes de sécurité résultant de la mise en service du terminal portuaire de Contrecoeur, le projet de déplacement du corridor ferroviaire est visé dans le plan de 2035. Il a été intégré aux éléments du territoire à optimiser en priorité et fait partie du plan d'action relative aux grandes contraintes d'occupation du sol du Schéma d'aménagement et de développement (« SAD ») de l'Agglomération de Longueuil. La Figure 1 tirée du SAD de l'Agglomération de Longueuil illustre la volonté politique de la région face à la relocalisation de la voie ferrée.

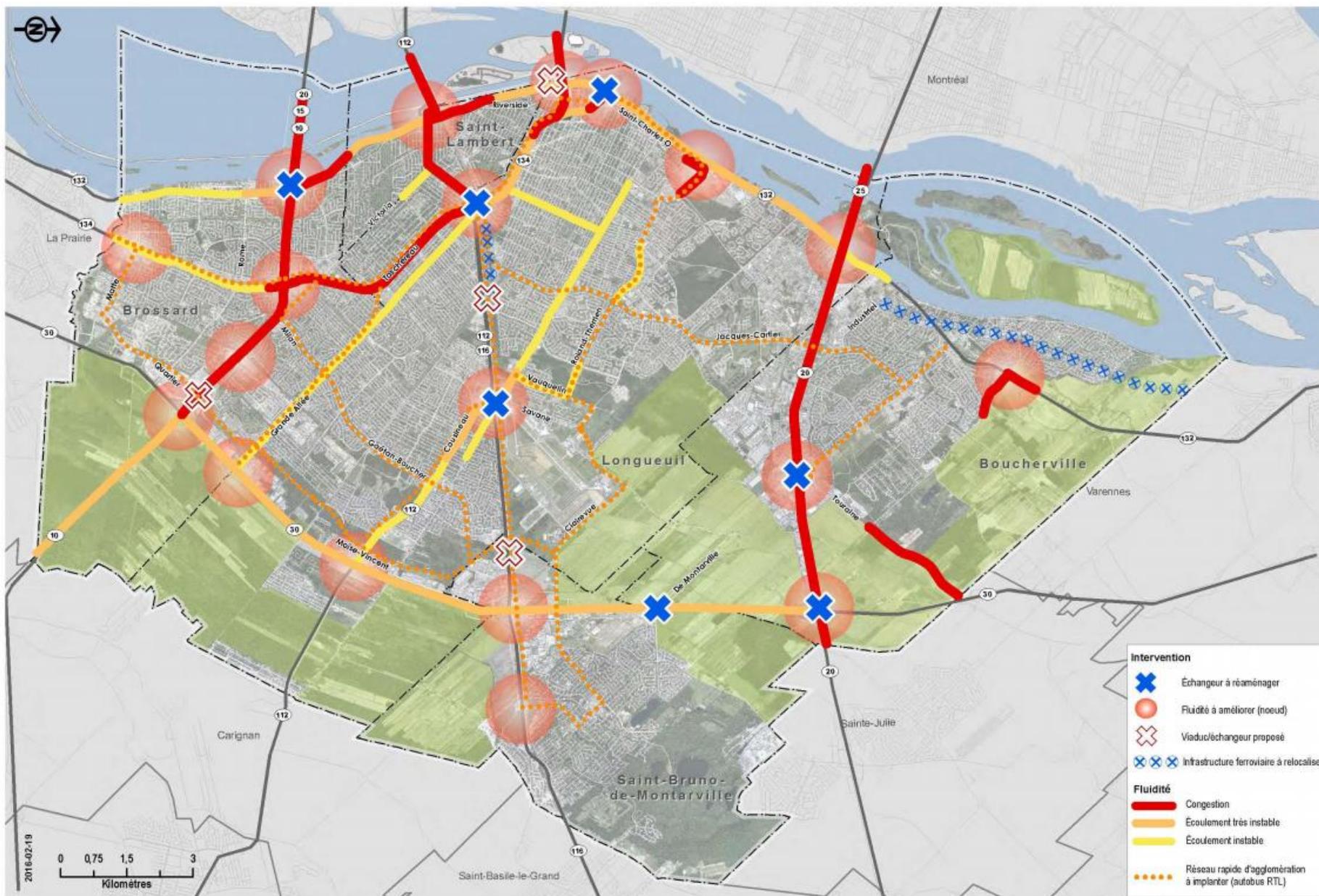


Figure 1 Interventions requises aux infrastructures de transports du Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil
 (Source : SAD de Longueuil 2016/2035)

3.2 Plan d'urbanisme

Dans le cadre de la révision de son plan d'urbanisme, la ville de Boucherville a revu ses axes stratégiques et objectifs afin de tenir compte des tendances les plus innovatrices. Dans l'optique de s'aligner avec le PMAD du CMM, le SAD de l'agglomération et la vision de la ville, cinq axes stratégiques ont été énoncés :

- Axe stratégique 1 : Préserver et valoriser le caractère identitaire et distinctif de Boucherville;
- Axe stratégique 2 : Accroître la mixité sociale et consolider l'accessibilité aux services, aux commerces et aux équipements culturels;
- Axe stratégique 3 : Promouvoir une mobilité durable au sein du territoire et consolider les liens intermunicipaux;
- Axe stratégique 4 : Dynamiser les pôles économiques et les créneaux d'emplois;
- Axe stratégique 5 : Préserver et optimiser la biodiversité et améliorer la gestion environnementale sur le territoire.

Le déplacement de la voie ferrée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation de la ville a été identifié comme une intervention possible pouvant répondre aux objectifs de l'axe stratégique 3, tel qu'illustré à la Figure 2 tirée du Plan d'urbanisme de la ville de Boucherville.

En septembre 2013, la ville de Boucherville s'est dotée d'un Plan de développement durable de la collectivité. Pour la ville de Boucherville, l'enjeu principal du projet est de préserver, et même d'améliorer, la qualité de vie de sa population. La voie ferrée, circulant présentement à l'intérieur des milieux de vie de ses citoyens, est présentée comme une barrière physique créant des nuisances et un sentiment d'insécurité au sein de sa population. La concrétisation de la vision de la ville pour 2031, particulièrement en ce qui a trait aux quartiers sains et à la mise en valeur de son patrimoine, passe par le déplacement de la voie ferrée à l'extérieur des secteurs résidentiels.

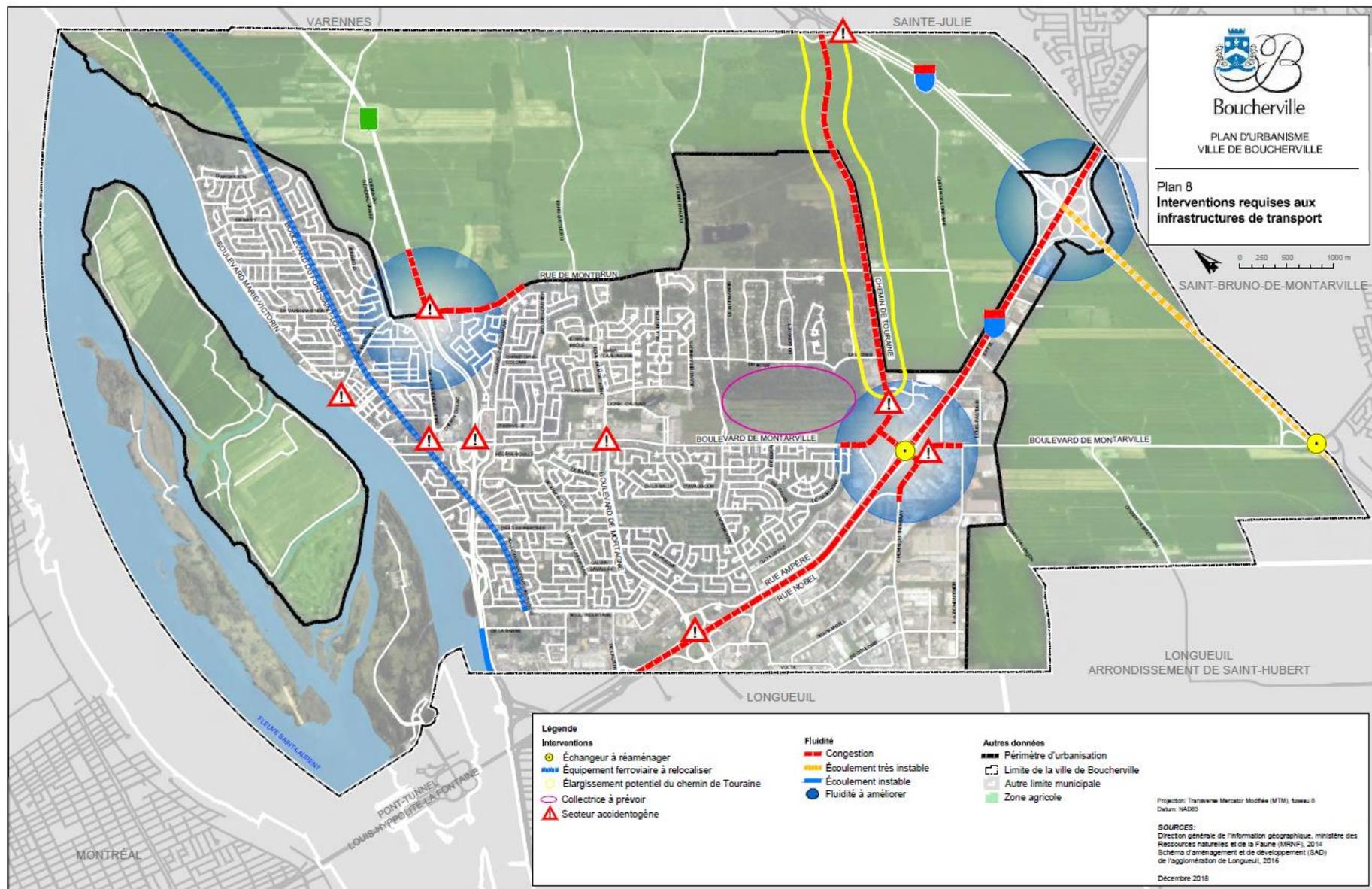


Figure 2 Interventions requises aux infrastructures de transport du Plan d'urbanisme de la ville de Boucherville
(Source : Plan d'urbanisme 2019 de Boucherville)

4 HISTORIQUE DU PROJET DE RELOCALISATION DE LA VOIE FERRÉE

Depuis les années 1980, plusieurs études ont été réalisées, en lien avec le déplacement de la voie ferrée et les enjeux de sa localisation actuelle au sein des centres urbains. Selon ces études, on cherchait à éloigner le convoi ferroviaire du cœur des centres-villes ou à promouvoir le partage de la voie ferrée avec les services de train de banlieue.

4.1 Déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes (1991)

En 1991, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (« BAPE ») a publié son rapport d'enquête sur le projet de déplacement de la voie ferrée appartenant au CN et traversant les villes de Boucherville et de Varennes. Le passage de convois ferroviaires au cœur des centres-villes et des grands centres urbains de Boucherville, Varennes, Verchères et Contrecoeur était alors la problématique majeure.

Les villes de Boucherville et Varennes avaient alors amorcé des démarches pour la déviation du corridor ferroviaire de manière à le relocaliser vers des terres agricoles et boisées. Le corridor proposé, d'une longueur de 20,6 km, débutait près de la rue d'Alençon à Boucherville et allait longer l'autoroute 30 jusqu'aux installations industrielles de Varennes, avant de se reconnecter au niveau de la voie ferrée principale à Varennes.

À la suite de la tenue des audiences publiques, le déplacement de la voie ferrée dans le corridor proposé fût accepté par la commission. Celui-ci devait, entre autres, inclure une zone tampon le long du tracé afin que cette solution soit permanente. La commission a admis la pertinence du déplacement comme étant la solution à envisager pour régler les problématiques d'aménagement du territoire et de la qualité de vie. La conservation de l'emprise à des fins publiques a été soulignée par la commission à la suite des audiences.

Dans le contexte d'urbanisation actuel de la région, le tracé proposé et retenu en 1991 n'est plus réalisable puisqu'il traverse maintenant de grands tissus urbains importants, notamment le Carrefour de la Rive-Sud, les magasins Cotsco et IKEA de Boucherville, de nouveaux quartiers résidentiels, ainsi que des milieux naturels à protéger.

4.2 Autres études

Depuis 1982, diverses études ont été faites pour étudier le potentiel du déplacement du corridor ferroviaire, principalement dans les villes de Boucherville et de Varennes.

La liste des études antérieures dont disposent les archives de la ville de Boucherville est présentée à l'Annexe 1.

4.3 Formation du Comité ferroviaire de Boucherville

En 2018, la ville de Boucherville a mis en place un comité de participation citoyenne, soit le Comité ferroviaire de Boucherville. Les grands axes d'intervention de ce Comité sont :

- De suggérer, proposer et recommander au conseil municipal des actions et des initiatives en matière ferroviaire;
- D'effectuer une vigie sur ce qui concerne la sécurité ferroviaire, et ce, aux niveaux municipal, provincial, pancanadien et international;
- De participer à la réflexion et aux initiatives en lien avec le réaménagement de la voie ferrée actuelle à Boucherville.

Le pouls des citoyens en matière de transport ferroviaire au sein de la ville et de la région est sondé à travers ce Comité.

On note également, à travers le Québec, la formation de différents regroupements ayant pour but commun l'intermodalité, l'efficacité et la sécurité en lien avec le transport ferroviaire, dont notamment l'Alliance du corridor ferroviaire de l'Estrie et de la Montérégie (« ACFEM ») comptant 95 municipalités situées dans huit MRC de l'Estrie et de la Montérégie et le Comité sur le transport ferroviaire de l'Union des municipalités du Québec (« UMQ »).

5 CONTEXTE FERROVIAIRE

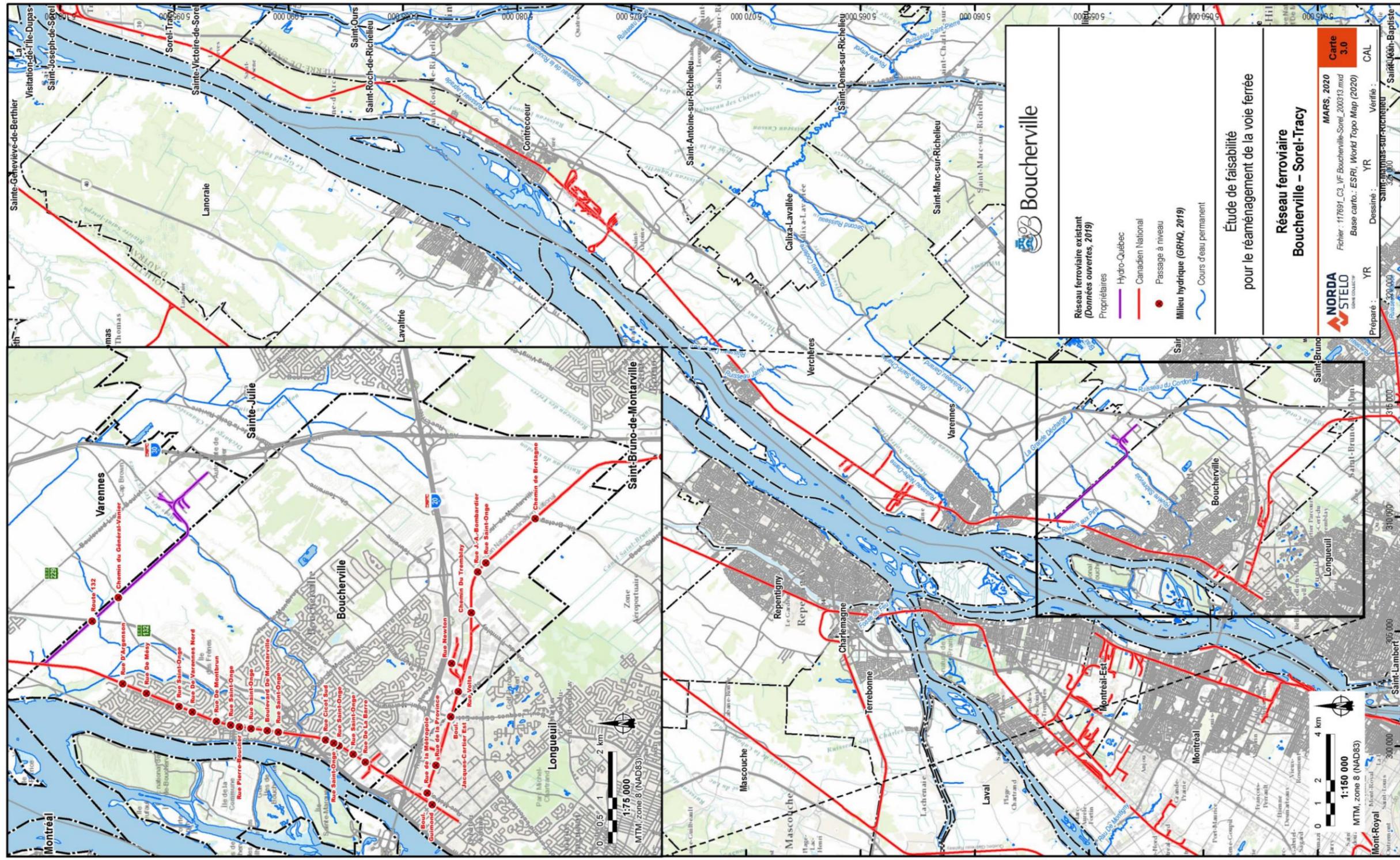
5.1 Recensement de la voie ferrée et des antennes

D'une longueur totale de 45,50 milles (73,22 km), la voie ferrée de la subdivision Sorel de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (« CN ») débute à Saint-Bruno-de-Montarville, dans le secteur du rang du canal et de la route 116, et se termine à Sorel-Tracy, à l'ouest de la rivière Richelieu.

Le tronçon ferroviaire constitué d'une seule voie longe principalement la rive est du fleuve Saint-Laurent. Il traverse successivement du sud vers le nord les parcs industriels Édison et Lavoisier à Boucherville et celui de Longueuil, le périmètre d'urbanisation de Boucherville sur près de 5,5 kilomètres le long du boulevard du Fort-Saint-Louis, diverses zones agricoles, l'agglomération urbaine de Varennes le long de la route Marie-Victorin (route 132), longe la limite est du périmètre urbanisé de Verchères, et se poursuit au cœur des centres-villes de Contrecoeur et de Sorel-Tracy.

La carte 3-0 présente le corridor ferroviaire de la subdivision Sorel.

Carte 3-0 Réseau ferroviaire Boucherville – Sorel-Tracy



Le tronçon Sorel du CN est composé d'une seule voie qui assure le transport ferroviaire à partir de la ligne principale près du pont Victoria vers les industries lourdes situées sur la rive-sud du Saint-Laurent.

Définitions : Une ligne principale ferroviaire est une grande ligne se ramifiant en un réseau de branches secondaires. Les ramifications des réseaux ferroviaires sont qualifiées de lignes secondaires. De courtes distances, les lignes secondaires peuvent faire partie du même chemin de fer qui exploite les lignes principales ou appartenir à d'autres établissements de transport ferroviaire de marchandise.² Ce sont des lignes offrant un service local ou régional.

La subdivision Sorel est une ligne secondaire du CN. Le CN possède une quarantaine d'embranchements actifs et potentiels le long de la subdivision Sorel, entre le point milliaire (« P.M. ») 0.0 à Longueuil et le P.M. 24.00 situé au niveau de la montée Chicoine-Larose à Verchères. Le corridor ferroviaire assure principalement le service des industries majeures sur le territoire dont notamment :

- Les industries des parcs industriels de Longueuil-Boucherville, dont les principales entreprises œuvrent majoritairement dans les secteurs d'activités tels que la logistique et la distribution, de même que l'agroalimentaire, le transport et les sciences de la vie;
- L'Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ) à Varennes;
- ArcelorMittal à Sorel-Tracy;
- Kildair Service ULC;
- Rio Tinto (QIT) à Contrecoeur
- Port de Montréal à Contrecoeur.

À noter que la liste n'est pas exhaustive puisque ces informations sont confidentielles et n'ont pu être obtenues auprès du CN.

² Statistique Canada, Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) Canada 2017 version 1.0 [en ligne], http://www23.statcan.gc.ca/imdb/p3VD_f.pl?Function=getVD&TVD=307532&CVD=307539&CPV=48211&CST=01012017&CLV=2&MLV=5&D=1

Sur la base de l'inventaire des passages à niveau de Transports Canada, la voie ferrée de la subdivision Sorel comprend 76 passages à niveau, dont 19 sont situés sur des embranchements de la voie principale. La liste des passages à niveau de la subdivision Sorel ainsi que leurs caractéristiques sont présentées à l'Annexe 2. À l'intérieur des limites territoriales de Boucherville, on dénombre 22 passages à niveau publics, dont 10 sont dédiés à la circulation piétonne et cycliste. L'ensemble des passages à niveau véhiculaires est protégé par des systèmes d'avertissements actifs, munis de feux clignotants et d'une sonnerie. Quelques passages à niveau sont également protégés par des barrières³.

La Figure 3 illustre la localisation des passages à niveau dans le secteur d'étude de Boucherville.



Figure 3 Localisation des passages à niveau - secteur de Boucherville
(Source : l'Atlas du rail canadien)

³ Gouvernement du Canada, Inventaire des passages à niveau [en ligne], <https://ouvert.canada.ca/data/fr/dataset/d0f54727-6c0b-4e5a-aa04-ea1463cf9f4c>

5.2 Caractérisation du corridor ferroviaire

L'emprise ferroviaire du CN est d'une largeur totale de 50' (15,24 m) selon les plans cadastraux de la ville. Ces mêmes plans montrent qu'il n'y a présence d'aucune zone tampon entre les limites de propriété du CN et les terrains adjacents à divers endroits de part et d'autre de la voie ferrée.

Aujourd'hui, la voie ferrée du CN traverse l'ensemble du territoire municipal bouchervillois, s'allongeant du sud vers le nord. Après avoir franchi le Parc industriel Lavoisier, le chemin de fer poursuit sa route dans l'axe du boulevard Fort-Saint-Louis. Entre le boulevard Industriel et la rue D'Argenson, il passe à travers une zone essentiellement résidentielle s'étendant sur près de 5,5 km.

Outre les fonctions résidentielles, il importe également de noter la présence à faible distance du corridor ferroviaire de quelques commerces, parcs (ex. : Parc des Gouverneurs), établissements scolaires (ex. : école Père-Marquette), établissements de santé, résidences pour aînés et garderies. Certains de ces bâtiments qui constituent autant d'usages sensibles ont d'ailleurs été considérés comme « établissements vulnérables » dans le cadre de l'analyse de la vulnérabilité face aux accidents du transport de matières dangereuses (Agglomération de Longueuil, 2019).

La Figure 4 illustre la densité résidentielle à l'intérieur du périmètre urbain de la ville.

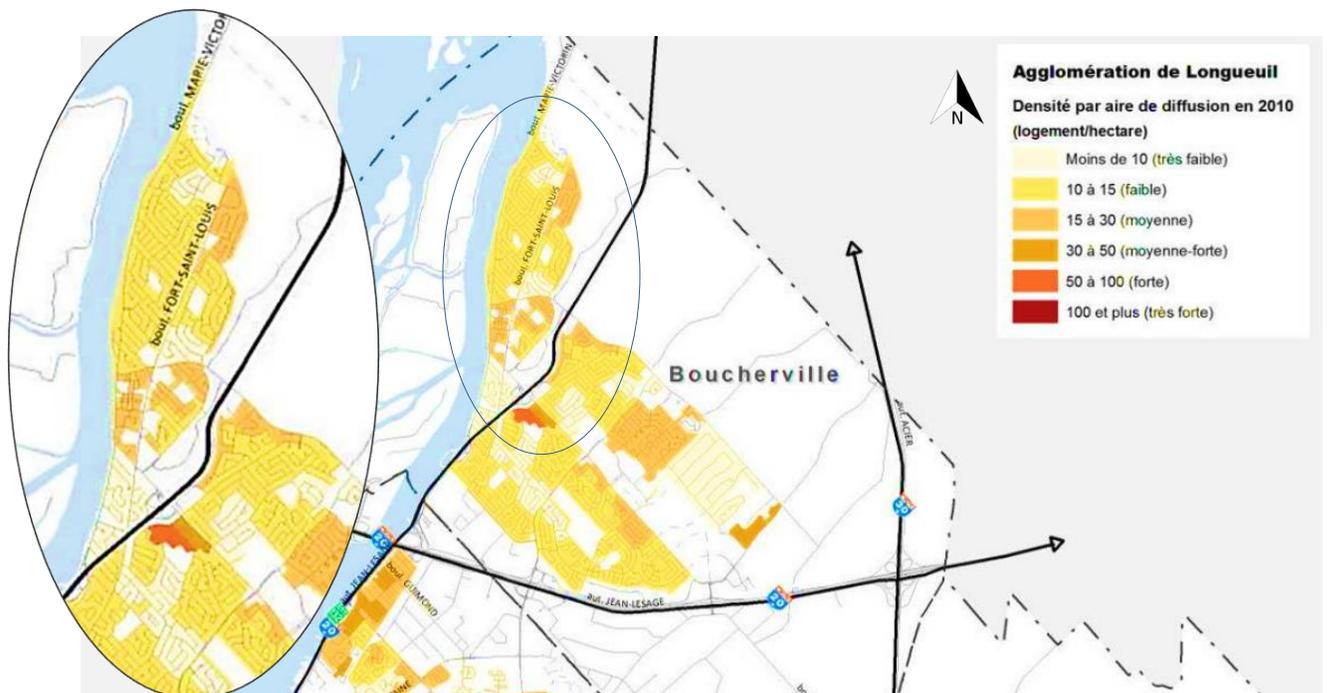


Figure 4 Densité d'habitation - secteur de Boucherville
(Source : SAD de l'Agglomération de Longueuil 2016/2035)

On retrouve dans les villes de Boucherville et Varennes des sites d'intérêt particulier, soit les noyaux de village et quelques rangs agricoles (ex. : Normandie, D'Anjou et de Picardie) qui ont une valeur historique et qui font partie du patrimoine régional.

De plus, les voies suivantes sont identifiées à titre de rang champêtre de par le capital-paysage d'intérêt patrimonial qu'elles présentent pour l'agglomération :

- Rue de Montbrun;
- Chemin de Touraine, entre l'autoroute 30 et la rue de Montbrun;
- Rang Lustucru;
- Chemin Général-Vanier;
- Chemin de Bretagne;
- Chemin d'Anjou.

Sur la base des données d'adresses civiques obtenues de l'Agglomération de Longueuil, la Figure 5 illustre le nombre de logements recensés dans les limites d'une zone couvrant 100 mètres de part et d'autre de la voie ferrée. Au total, 1 583 logements sont recensés dans un rayon inférieur à 100 mètres et 5 519 dans la zone comprise entre 100 et 500 mètres de chaque côté de la voie ferrée.

Le plan d'affectation du sol tiré du plan d'urbanisme 2018 de Boucherville est présenté à l'Annexe 3.

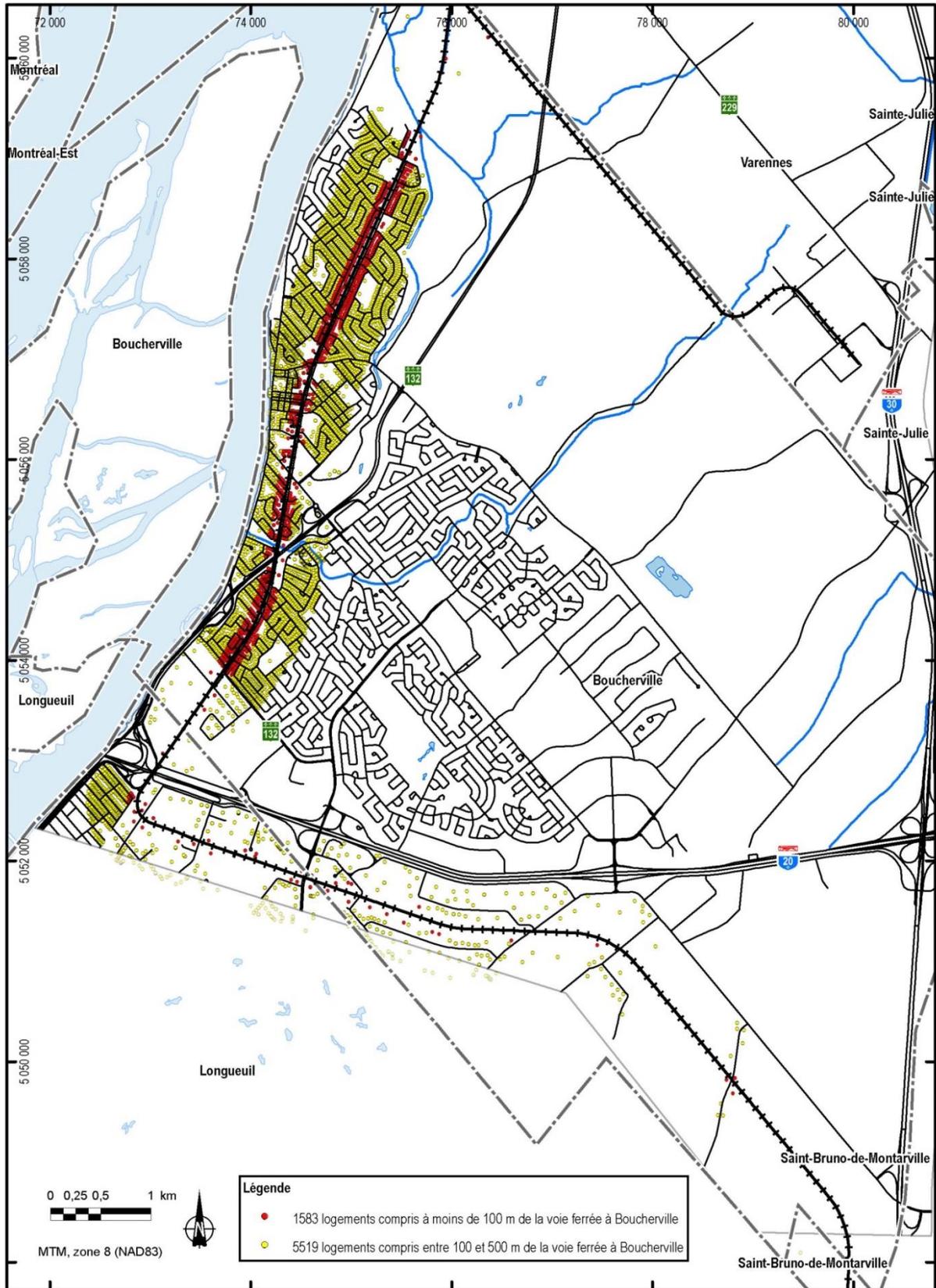


Figure 5 Habitation en périphérie de la voie ferrée - Secteur Boucherville

5.3 Évolution du trafic ferroviaire

5.3.1 Situation actuelle

Le réseau ferroviaire du CN qui traverse les villes de Longueuil jusqu'à Sorel-Tracy transporte principalement des marchandises solides en vrac, tel que le minerai de fer et de l'engrais. La subdivision Sorel correspond à une catégorie de voie souhaitée n° 3, tel que défini par le *Règlement concernant la sécurité de la voie* de Transports Canada. Pour une voie de catégorie 3, la vitesse maximale permise pour les trains de marchandises est de 64,3 km/h (40 mi/h). À l'intérieur du territoire de Boucherville, la vitesse maximale des convois ferroviaires circulant sur la voie principale est de 48,3 km/h (30 mi/h) selon l'indicateur.

En 2019, une moyenne de trois trains par jour traversant la ville de Boucherville a été comptabilisée par le comité ferroviaire citoyen. Les données d'inventaire des passages à niveau de Transports Canada de 2019 indiquent une moyenne de quatre trains circulant sur la voie ferrée entre Saint-Bruno-de-Montarville et Sorel-Tracy. Le maximum journalier atteint est de sept trains selon l'information recueillie auprès du Comité ferroviaire de Boucherville. Au Canada, la moyenne de wagons par convoi ferroviaire atteignait, en 2017, le nombre de 120 pour l'ensemble du secteur du transport des marchandises.⁴ À noter qu'en 1990, le nombre moyen de wagons par convoi était de 43 selon le rapport du BAPE.⁵ Le nombre et la nature exacte de trains et de wagons sont des informations confidentielles et n'ont pu être obtenus auprès du CN. La ville de Boucherville dispose d'informations également confidentielles sur la nature et les volumes de matières dangereuses via les données publiques relatives à l'ordre 36 (article 32 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*).

Des 30 000 wagons estimés circulant sur le territoire de Boucherville, 9,15 % assurent le transport des matières dangereuses selon les informations du Comité ferroviaire de Boucherville. Le Tableau 2 présente les 10 produits totalisant 93 % des expéditions de marchandises dangereuses dans la ville.

Depuis 2019, des convois de train transportant du pétrole brut ont été remis en circulation sur le territoire à l'étude.

⁴ Association des Chemins de fer du Canada (2018). *Tendances ferroviaires*, [en ligne], <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2018/12/Tendances-ferroviaires-2018.pdf>

⁵ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1991). *Rapport d'enquête et d'audience publique – Déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes*, [en ligne], <https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/deplacement-voie-ferree-boucherville-varennes/>

Tableau 2 Matières dangereuses transportées par convois ferroviaires sur la subdivision Sorel

| N° | Appellation règlementaire | % des expéditions de matières dangereuses |
|----|---|---|
| 1 | Acide sulfurique | 21 |
| 2 | Liquide corrosif, N.S.A | 14 |
| 3 | Liquide transporté à chaud, N.S.A. | 11 |
| 4 | Chlore | 9 |
| 5 | Acétate de Vinyle stabilisé | 9 |
| 6 | Méthanol | 8 |
| 7 | Liquide inorganique corrosif, acide, N.S.A. | 7 |
| 8 | Dioxyde de carbone liquide réfrigéré | 6 |
| 9 | Chlorure de fer III en solution | 4 |
| 10 | Phénol fondu | 4 |
| 11 | Autres | 7 |

(Source : *Expéditions de marchandises dangereuses en 2018 : Boucherville, Qc (2458033) – Comité ferroviaire de Boucherville*)

Selon l'étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable réalisée par la firme de consultation CPCS, le tonnage transporté sur le réseau ferroviaire du tronçon de Sorel de même que le niveau d'utilisation de la ligne sont de catégorie faible comparativement à l'ensemble des lignes de chemin de fer du territoire de PTMD de la Montérégie, mais le tonnage est appelé à augmenter avec le projet portuaire à Contrecoeur.⁶

5.3.2 Prévision

Selon le rapport de CPCS, le taux de croissance moyen, en tonne-kilomètre, sur les tronçons ferroviaires de la Montérégie serait d'environ 35 % entre 2010 et 2026. Pour la subdivision Sorel du CN, le taux de croissance de marchandises anticipé d'ici 2026 serait plutôt de 50 à 74,99 % par rapport au trafic ferroviaire enregistré de 2010.⁶

⁶ CPCS (2013). *Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable*, [en ligne], <http://www.cargo-montreal.ca/wp-content/uploads/2015/08/Bloc-3-Volume-4.pdf>

À la suite de la mise en service du terminal portuaire de Contrecoeur en 2023-2024, l'administration portuaire anticipe une manutention de 45 % des conteneurs par mode de circulation ferroviaire. Le débit de chargement pour la phase I est estimé à un train par jour d'une longueur approximative de 3 050 m (10 000 pieds).⁷ Le Tableau 3 montre les prévisions de conteneurs et des besoins en transports pour les phases subséquentes du projet de terminal portuaire.

Tableau 3 Prévision du nombre de trains par jour aux termes des différentes phases du terminal portuaire de Contrecoeur

| Phase | Année d'exploitation | Conteneurs | Trains/jour |
|----------------|----------------------|-----------------------|-------------|
| Phase 1 | 1 à 24 | 470 000 à 1 150 000 | 1 |
| Phase 2 | 25 à 42 | 1 150 000 à 2 300 000 | 1 à 2 |
| Phase 3 | 43 à 53 | 2 300 000 à 3 500 000 | 2 à 3 |

Dès l'implantation de la phase II du projet, une nécessité de convois ferroviaires d'une longueur totale de 14 000 pieds (4 270 m) est anticipée pour répondre à la demande de conteneurs pour le port. Selon la politique du CN pour les trains intermodaux, la longueur maximale des convois ferroviaires ne peut dépasser 16 000' (4 877 m).

Dans le cadre d'une étude de capacité ferroviaire en cours par le CN, la vitesse visée pour la voie de la subdivision Sorel sera révisée de manière à supporter le trafic créé par la venue du projet du terminal portuaire de Contrecoeur.

⁷ SNC-Lavalin (2017). *Agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur – Étude d'impact environnemental – Résumé*, [en ligne], <https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents/p80116/121414F.pdf>

6 JUSTIFICATION DU RÉAMÉNAGEMENT

6.1 Enjeux et problématiques

La présence d'un corridor ferroviaire en milieu urbain bâti entraîne de nombreux enjeux, tant au niveau des déplacements et de la sécurité publique que de la qualité de vie des citoyens et de l'environnement. La construction d'un pôle logistique majeur, tel que celui du terminal portuaire de Contrecoeur, aura vraisemblablement des impacts sur le trafic ferroviaire qui pourront se traduire par une augmentation de la longueur des convois de trains dans le corridor ferroviaire et/ou par une fréquence plus élevée des passages. Une telle situation aura inévitablement des conséquences d'autant plus importantes dans les milieux urbanisés traversés par le corridor ferroviaire, lesquelles se doivent d'être considérées et traitées dans le cadre de la justification d'un potentiel réaménagement.

6.1.1 Mobilité et circulation

6.1.1.1 Écoulement de la circulation

Lors du passage d'un train en milieu urbain, les axes de déplacements sont momentanément interrompus et les circulations routière, piétonnière et cycliste peuvent s'en trouver significativement affectées. Sur le territoire de Boucherville, comme l'illustre la Figure 6, plusieurs endroits, où une concentration importante de destinations de déplacements est observable, sont traversés par le corridor ferroviaire ou bien se trouvent à proximité immédiate de celui-ci. Dans la partie nord-ouest du territoire de Boucherville, la présence du corridor ferroviaire entre la rue D'Argenson et le boulevard Industriel a pour effet de diviser en deux les secteurs à vocations résidentielle, commerciale et institutionnelle qui se trouvent de part et d'autre de l'axe du boulevard du Fort-Saint-Louis. Elle a également pour effet d'isoler le secteur historique de Boucherville du reste du territoire.

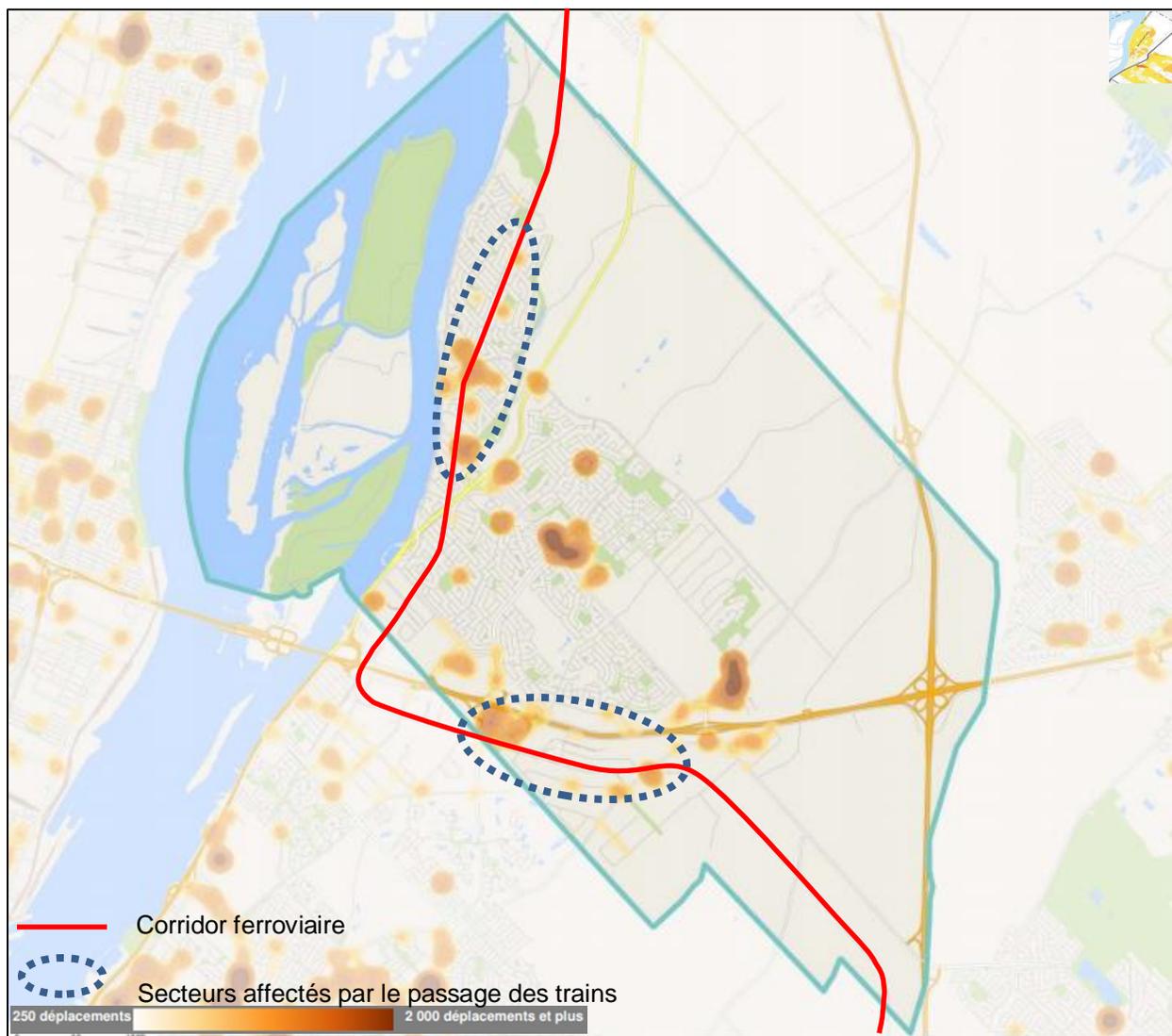


Figure 6 Concentration des destinations de déplacements, 24 heures, toutes origines et tous motifs, sauf retour au domicile, 2013 - Secteur de Boucherville

(Source : Portrait territorial – Ville de Boucherville, édition 2019)

Selon la longueur des convois, les interruptions de circulation peuvent durer plusieurs minutes et toucher plusieurs passages à niveau simultanément. À titre d'exemple, dans le secteur nord-ouest du territoire de la ville de Boucherville, le passage d'un convoi d'une longueur de 3 050 mètres, tel que prévu à la phase I du projet du terminal de Contrecoeur, à une vitesse de 30 mi/h (48 km/h), aurait pour effet de bloquer chaque passage à niveau pendant une période évaluée à environ 3,8 minutes. En considérant l'arrivée de la locomotive de ce même convoi en direction nord au passage à niveau de la rue Méry, tous les autres passages à niveau situés au sud jusqu'à celui de la rue Desmarceaux se trouveraient entravés.

Avec l'éventuelle implantation du terminal portuaire de Contrecoeur, la longueur des convois pourrait atteindre 4 270 mètres et la vitesse des trains révisée à 40 mi/h (64 km/h). Considérant cela, en reprenant l'exemple cité au paragraphe précédent, le passage d'un train aurait pour effet de bloquer chaque passage à niveau pendant une période évaluée à environ 4 minutes. En considérant l'arrivée de la locomotive de ce même convoi en direction nord au passage à niveau de la rue de Mézy tous les passages à niveau jusqu'à celui de la rue de la Barre se trouveraient entravés.

La Figure 7 et la Figure 8 illustrent l'effet du passage d'un train dans le secteur résidentiel de Boucherville et dans les secteurs industriels de Longueuil et de Boucherville, selon la longueur des convois ferroviaires anticipés par la mise en œuvre du projet de Contrecoeur. À noter que la longueur de 4 877 mètres correspond à la limite maximale autorisée par le CN sur la voie de la subdivision Sorel. Le délai d'activation des systèmes de protection par feux clignotants a également été considéré.

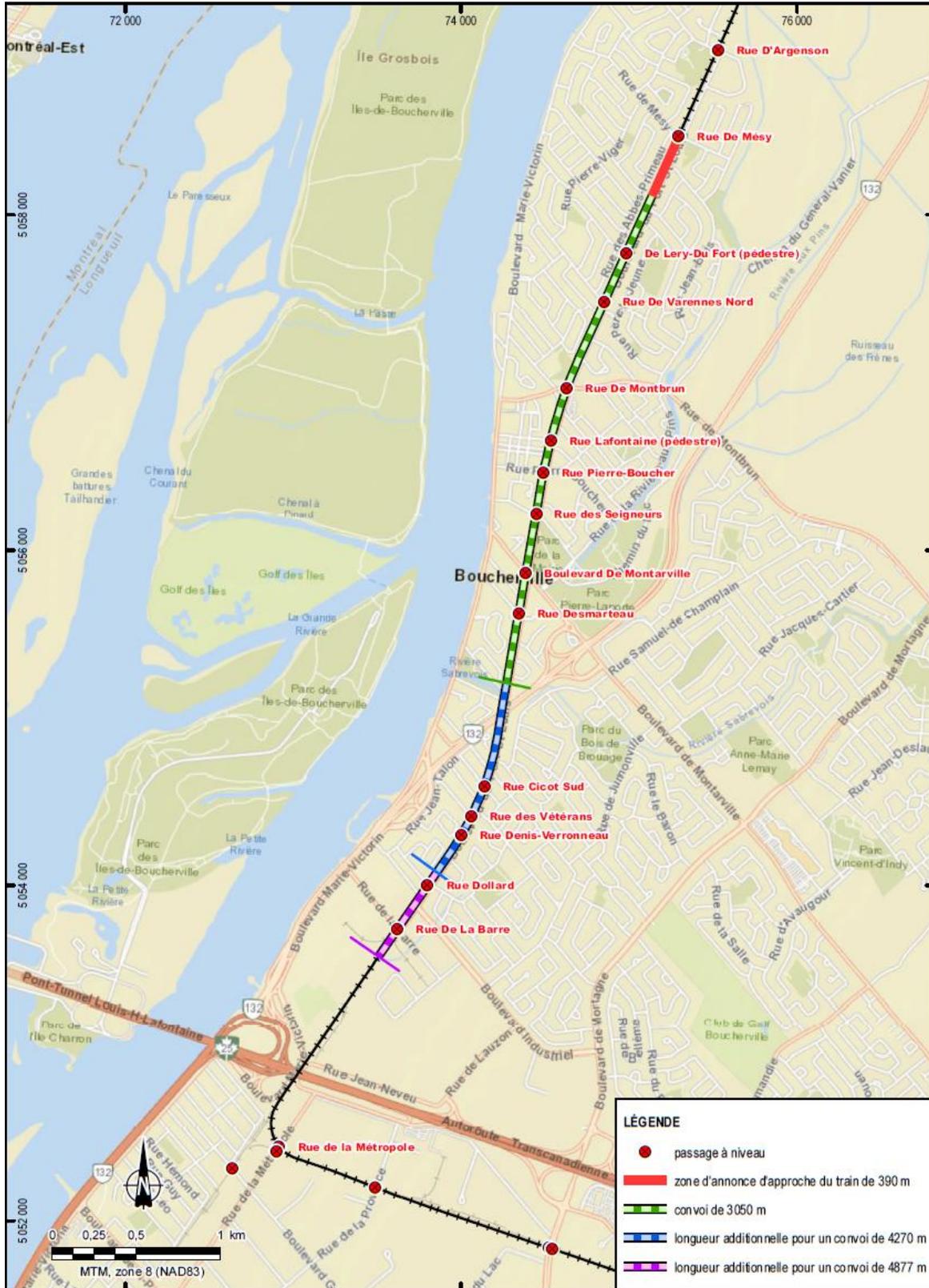


Figure 7 Entrave des passages à niveau lors du passage d'un train - Secteur résidentiel de Boucherville

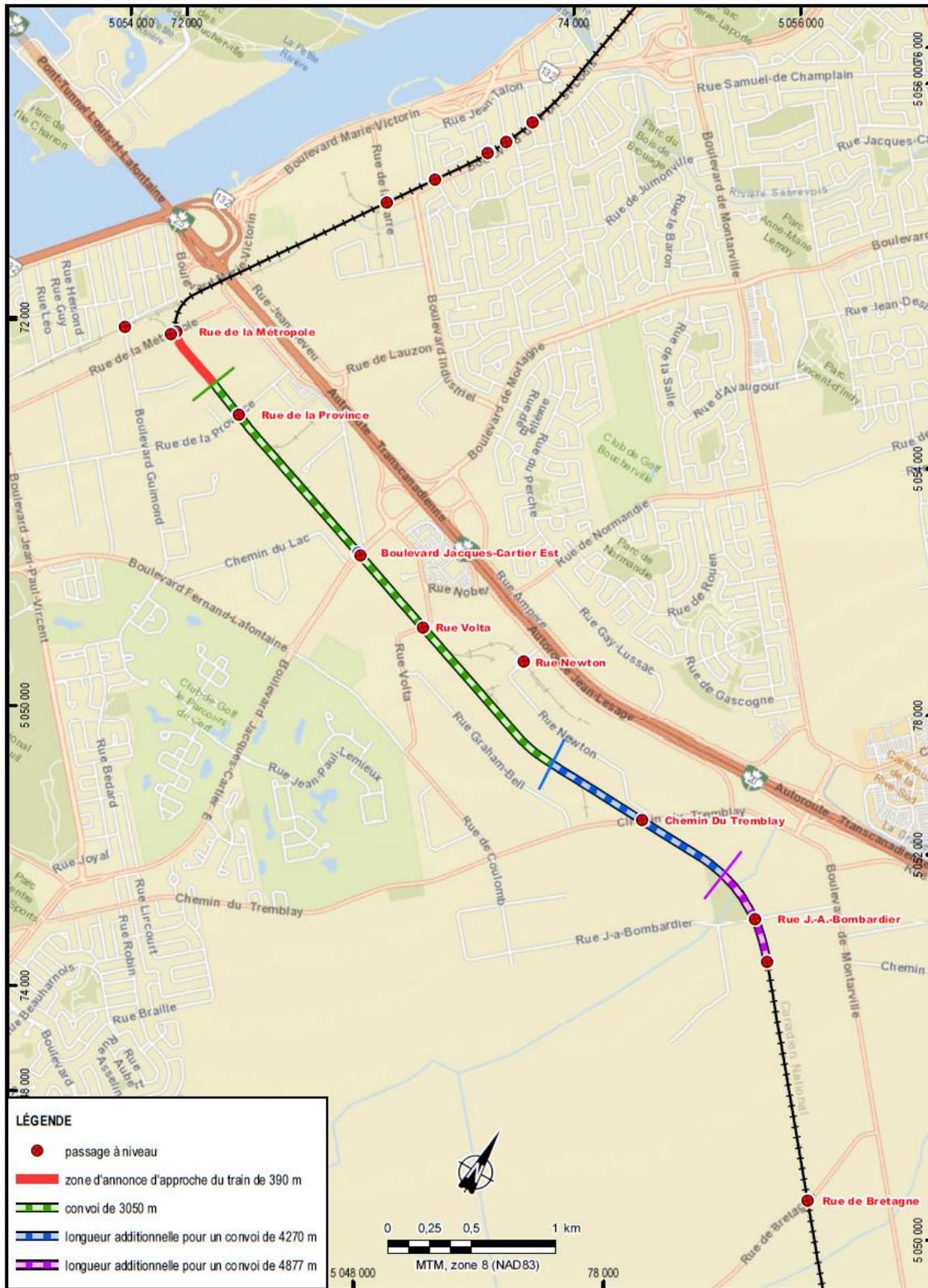


Figure 8 Entrée des passages à niveau lors du passage d'un train - Secteurs industriels de Longueuil et de Boucherville

Les tableaux de l'Annexe 4 présentent les passages à niveau impactés par les convois ferroviaires en fonction de leur longueur prévue aux termes des différentes phases du projet du terminal portuaire de Contrecoeur.

Considérant ce qui précède, il va sans dire que la circulation des trains sur le territoire de la ville de Boucherville peut avoir des impacts importants sur la fluidité des déplacements des usagers qui désirent traverser la voie ferrée. Étant donné les arrivées aléatoires des convois, les interruptions peuvent survenir en tout temps et avoir des impacts significativement importants sur les conditions de déplacement de la population environnante. La réalisation d'une étude de circulation est recommandée pour évaluer l'impact du passage des convois ferroviaires sur le réseau routier de la ville de Boucherville.

6.1.1.2 Présence de passages à niveau

Selon les statistiques du Bureau de la sécurité des transports du Canada, un total de 167 accidents a eu lieu à des passages à niveau en 2018. De ces accidents, 51 % sont survenus à des passages à niveau munis de dispositifs de signalisation automatiques, ce qui représente une augmentation de l'ordre de 23 % par rapport à l'année précédente.⁸ Ainsi, malgré la présence d'un nombre deux fois plus élevé de passages à niveau à protection passive par rapport à ceux protégés activement, on dénombre toujours un nombre plus élevé d'accidents aux passages à niveau munis de dispositifs de signalisation automatique, notamment dû à l'augmentation du trafic routier et ferroviaire⁸.

La Figure 9 illustre la répartition des accidents ferroviaires survenus en 2018 au Canada.

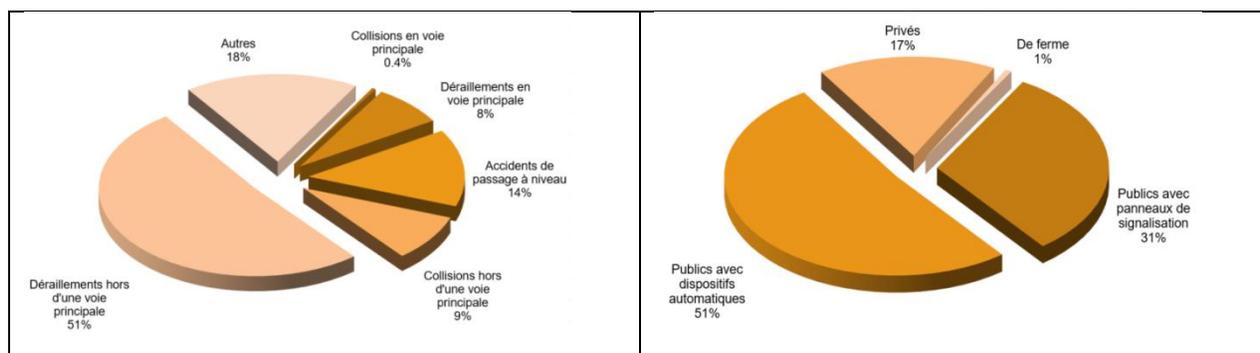


Figure 9 Réseau ferroviaire québécois – secteur de la subdivision Sorel

(Source : Bureau de la sécurité des transports du Canada)

Depuis 1983, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a enregistré un total de 76 accidents aux passages à niveau croisant la voie ferrée de la subdivision Sorel du CN, dont sept ont engendré des

⁸ Bureau de la sécurité des transports du Canada, « Événements de transport ferroviaire en 2018 » dans *Bureau de la sécurité des transports du Canada*, [en ligne], <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/stats/rail/2018/sser-ssro-2018.html>

blesures fatales⁹. Au cours des cinq dernières années, six accidents engendrant un blessé grave sont survenus aux passages à niveau et tous étaient munis de protection dite active, dont un incluait un système de signalisation avec barrières.

Ainsi, bien que la présence de systèmes de protection active puisse contribuer à augmenter la vigilance des usagers de la route face à la présence du passage d'un train et que la mise en place de barrières puisse permettre d'améliorer la sécurité aux passages à niveau, ils ne permettent pas d'éliminer complètement le risque.

Une option pour la réduction des risques et des accidents aux passages à niveau est l'étagement de la voie ferrée. En général, les étagements sont bâtis aux intersections névralgiques où la circulation est importante ou bien celles présentant un niveau de danger important pour les usagers de la route. Des impacts considérables sont anticipés par la mise en œuvre de tels ouvrages en milieu urbain densifié, principalement dans le secteur résidentiel de Boucherville, dont entre autres :

- Expropriations de résidences et de commerces;
- Reconfiguration majeure du réseau routier;
- Impact visuel d'un étagement;
- Dénaturation du quartier patrimonial du vieux Boucherville.

Cette alternative serait envisageable seulement à l'extérieur des secteurs densément urbanisés ou de la zone industrielle. On peut penser aux passages à niveau de la rue D'Argenson et De La Barre ou à celui du boulevard Jacques-Cartier Est dans le quartier industriel.

⁹ Bureau de la sécurité des transports du Canada, « Ensembles de données depuis janvier 1983 » dans *Bureau de la sécurité des transports du Canada*, [en ligne], <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/stats/rail/data-5.html>

6.1.1.3 Services d'urgence

Malgré le fait que les normes de sécurité ferroviaire de Transports Canada indiquent que le numéro d'urgence d'une compagnie de chemin de fer doit être composé dans le cas où un passage à niveau est bloqué et qu'un véhicule d'urgence (premiers répondants, police, ambulances et pompiers) doit immédiatement passer, certaines situations ne permettent pas un déplacement rapide des trains obstruant la circulation et le dégagement du passage à niveau, notamment lorsque le train est en mouvement. En effet, advenant le passage d'un convoi ferroviaire d'une longueur de 14 000' (4 270 m) se dirigeant vers le terminal portuaire de Contrecoeur dans le centre urbain de Boucherville, celui-ci engendrera la fermeture complète de plusieurs passages à niveau et enclouonnera entre le fleuve Saint-Laurent et la voie ferrée une bonne partie de la zone ouest du quartier résidentiel.

Cette situation est inquiétante du point de vue du maintien des services d'urgence. En effet, le secteur nord-ouest de Boucherville accueille plusieurs établissements vulnérables et des bâtiments représentant des risques d'incendie élevés et très élevés, alors que les deux casernes de pompiers de Boucherville sont localisées du côté est de la voie ferrée. Ces établissements sont plus susceptibles de recourir aux services d'urgence et nécessitent en grande majorité la traversée du chemin de fer pour y accéder selon l'itinéraire le plus rapide. Tel que mentionné à la section 6.1.1.1, de nombreux passages à niveau consécutifs peuvent être obstrués jusqu'à une durée d'un peu plus de quatre minutes durant le passage d'un train, affectant ainsi le temps de réponse des services d'urgence. Ce délai d'obstruction est influencé par la vitesse du train, la longueur du train et le délai d'activation des signaux ferroviaires. Ainsi, le temps d'interruption de la circulation au passage à niveau pourrait être supérieur en fonction de ces paramètres.

Selon le Service de sécurité incendie de l'Agglomération de Longueuil, la norme établie pour l'arrivée des pompiers sur le site d'un incendie déclaré sur un bâtiment à risque faible est de 10 pompiers en 10 minutes, et de 15 pompiers en 15 minutes pour les bâtiments à risque élevé ou très élevé. Le fait qu'un convoi de wagons en déplacement puisse bloquer plusieurs passages à niveau de manière simultanée, les intervenants des services d'urgence n'ont d'autres choix que d'attendre son passage complet. De par la configuration du réseau routier, peu d'itinéraires facultatifs permettent de rallier rapidement les deux côtés du corridor ferroviaire pour répondre à un appel d'urgence lors du passage d'un train. Dans certains cas, les quelques minutes durant lesquelles les services d'urgence se voient dans l'obligation d'interrompre leur déplacement peuvent malheureusement être fatales.

La Figure 10 met en évidence les établissements classifiés vulnérables par le Service de sécurité incendie. La Figure 11 présente, quant à elle, l'ensemble des bâtiments du secteur de la voie ferrée en fonction de leur catégorie de risque d'incendie.

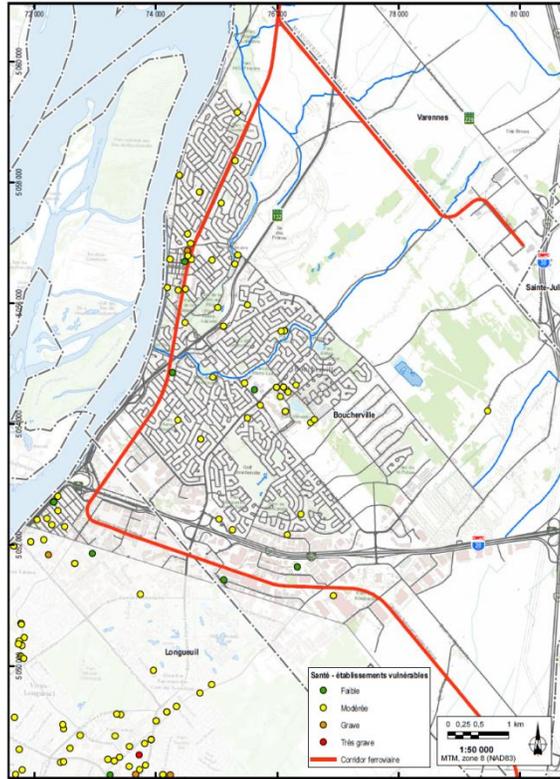


Figure 10 Établissements vulnérables – secteur nord-ouest de Boucherville

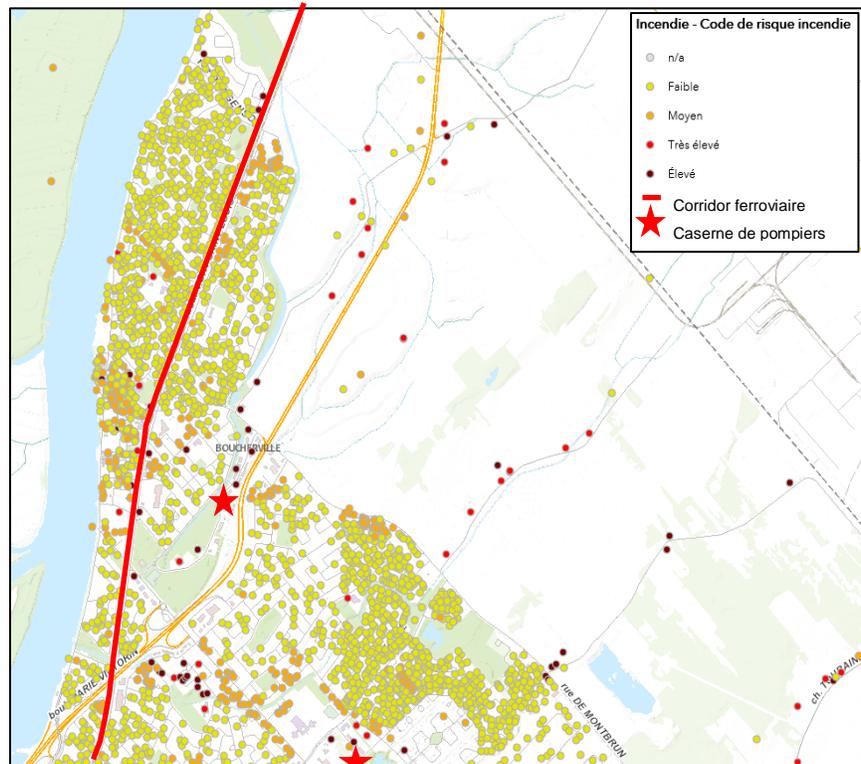


Figure 11 Code de risque incendie des bâtiments – secteur nord-ouest de Boucherville
 (Source : Outil d'analyse de la vulnérabilité aux accidents de transport ferroviaire de matières dangereuses - Agglomération de Longueuil)

Enfin, advenant une panne de la locomotive ou le déraillement d'un convoi sur la voie principale du corridor ferroviaire en milieu urbain, plusieurs passages à niveau risquent d'être bloqués. Un événement de ce type est survenu en 2018 à Chambord au Lac-Saint-Jean alors qu'une dizaine de wagons vides se sont renversés et ont bloqué deux passages à niveau durant près de 11 heures.

6.1.2 Qualité de vie et sécurité publique

De tout temps, une relation étroite s'est établie entre les établissements urbains et les infrastructures de transport (BAPE, 1991). 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, comme dans l'ensemble du Canada, le développement du réseau ferroviaire a eu une influence considérable sur la création des villes, leur évolution et leur aménagement.

Comme c'est le cas pour plusieurs autres municipalités québécoises, le développement urbain s'est fait d'abord le long de l'emprise ferroviaire puis en marge de celle-ci. Ainsi, Boucherville s'est initialement établie en bordure du fleuve Saint-Laurent et de la route qui le longe, mais son développement l'a éventuellement amenée à rejoindre la voie ferrée, qui était originalement construite en dehors du territoire urbanisé, puis à franchir celle-ci pour se poursuivre en direction sud-est (adapté de BAPE, 1991).

Aujourd'hui, la voie ferrée du CN traverse l'ensemble du territoire municipal bouchervillois et passe à travers une zone essentiellement résidentielle s'étendant sur près de 5,5 km. Les villes de Varennes et de Verchères vivent également des situations similaires. Compte tenu de l'urbanisation le long du tracé ferroviaire, de nombreuses nuisances sont perçues au sein de la population et impactent la qualité de vie citoyenne et la sécurité publique.

6.1.2.1 Bruit et vibrations

Le bruit est un phénomène perceptible par l'ouïe, défini comme étant une manifestation sonore pouvant générer des sensations déplaisantes par son récepteur. Son niveau de désagrément varie selon sa durée, sa fréquence et son intensité. Dans un environnement dit ouvert, on le qualifie de bruit communautaire. Parmi ses effets néfastes, on compte les conséquences sur l'audition et le système auditif, mais également les perturbations au niveau des activités de la vie quotidienne, telles que le travail, les loisirs et le sommeil. Les troubles du sommeil peuvent engendrer de nombreux problèmes de santé, lesquels se font ressentir tant au niveau physique que psychologique.

Sur la base de la Figure 12, une gêne considérable est perçue lorsque le niveau sonore se situe entre 50 à 60 dBA.¹⁰ À ce niveau, on considère que les citoyens sont impactés négativement et qu'ils ont tendance à réduire les activités à l'extérieur de la maison. La valeur de 40 dbA est le seuil acoustique minimal recommandé par l'Organisation mondiale de la santé durant la nuit.

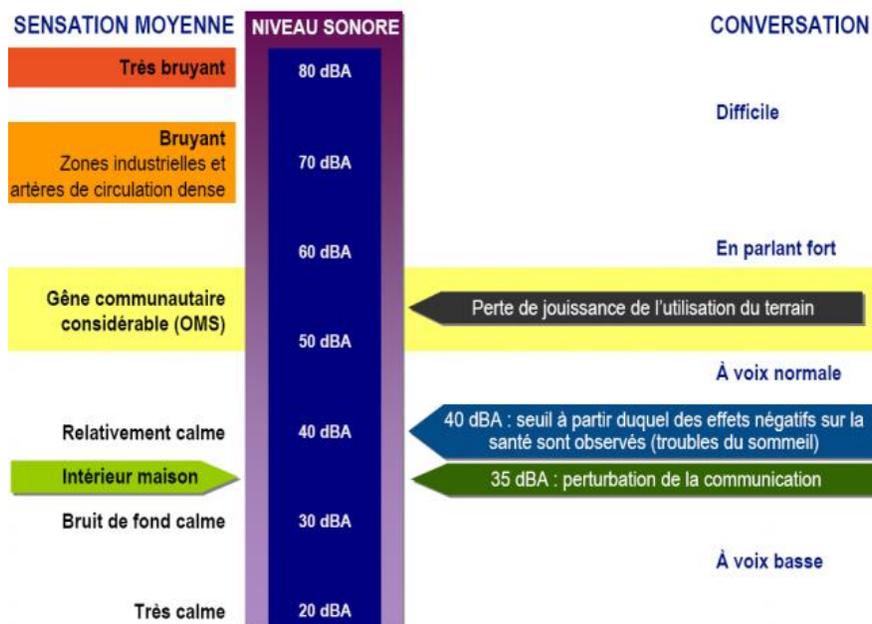


Figure 12 Échelle comparative des niveaux sonores
(Source : Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie)

En 2010, un échantillonnage des niveaux sonores a été réalisé sur le territoire montréalais. Les résultats des niveaux sonores mesurés sur l'île, le jour, la nuit et sur une période de 24 heures sont présentés à l'Annexe 5. Sur la base de ces résultats, les niveaux sonores mesurés près des chemins de fer dépassent les valeurs tolérables et recommandées. De manière générale, les effets sont majoritairement perçus à l'intérieur d'un rayon de 100 mètres d'une voie ferrée, tel qu'illustré à la Figure 13.

¹⁰ Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie (2012). Une nuisance qui fait du bruit, [en ligne], <http://extranet.santemonteregie.qc.ca/userfiles/file/sante-publique/sante-environnementale/FICHE-THEMATIQUE-Une-nuisance-qui-fait-du-bruit.pdf>

À la suite de l'étude menée sur le territoire de la ville de Montréal, plus de 10 % de la population vivant à moins de 100 mètres d'une voie ferrée s'est dit présenter des troubles du sommeil relié au bruit du transport ferroviaire alors que le pourcentage des ménages fortement incommodés passe à près de 25 % durant le jour.¹¹

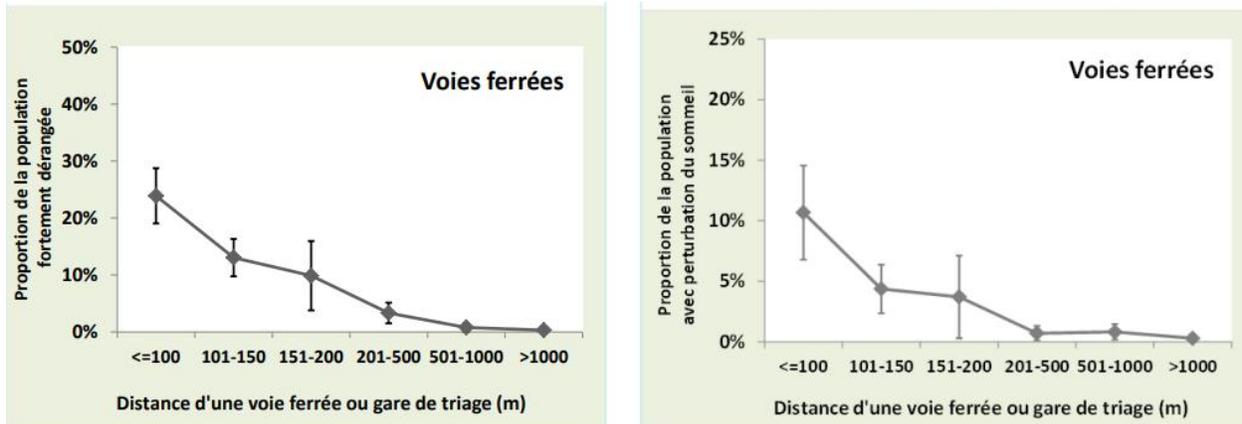


Figure 13 Proportion de la population dérangée par les bruits du transport ferroviaire en fonction de la distance du domicile des voies ferrées

(Source : Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal)

À la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, la ville-centre de Montréal a resserré les règles de construction aux abords d'une voie ferrée. Dans le but de réduire les nuisances reliées aux vibrations, la distance séparatrice recommandée est de 75 mètres et les seuils de performance sont établis à 0,14 mm/s.

¹¹ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal (2017). *Le bruit et la santé – État de la situation – île de Montréal*, [en ligne], https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-Bruit/Feuillet_BRUIT_2017.pdf

6.1.2.2 Sécurité

L'un des enjeux majeurs soulevés par la population est le sentiment d'insécurité en lien avec le transport ferroviaire et plus particulièrement des matières dangereuses dans les milieux urbanisés. Dans le cadre des audiences publiques de 1990-1991 concernant le déplacement de la voie ferrée à Boucherville et Varennes, il a été affirmé que ce sentiment de méfiance vis-à-vis le transport des matières dangereuses par train est en grande partie alimenté par la diffusion médiatique des événements impliquant des matières dangereuses, et ce faisant, « 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. »¹²

En 1990, la commission du BAPE a mandaté un consultant pour réaliser une évaluation du risque lié au transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Les conclusions de cette étude ont démontré que le risque sociétal de mortalité relié au transport des matières dangereuses par voie ferrée n'excède pas les facteurs de risques d'autres éléments de la vie quotidienne, tels que le tabagisme, le froid excessif, les chutes ou bien les accidents de véhicules automobiles. Cependant, la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic, résultant en la mort de 47 personnes, démontre que malgré le faible risque, les dangers reliés à la présence d'une voie ferrée pour transport de marchandises en milieu urbain sont tout de même présents et que ses conséquences sont loin d'être négligeables.

Selon le Bureau de la sécurité des transports du Canada (« BST »), 125 accidents ayant pour cause le transport de marchandises dangereuses se sont produits en 2018 sur le territoire canadien. De ces accidents, six s'en sont résulté avec un déversement de leur cargaison, alors que la moyenne décennale est de quatre par an.

Selon le BST, les accidents survenant en voie principale, tels que les collisions et les déraillements, font partie des catégories d'accidents ferroviaires les plus graves en lien avec les risques pour le public et les pertes financières en découlant.

¹² Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1991). *Rapport d'enquête et d'audience publique – Déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes*, [en ligne], <https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/deplacement-voie-ferree-boucherville-varennes/>

Définition : À noter qu'une distinction est à faire entre la notion de « voie principale » et de « ligne principale ». Contrairement à la définition d'une ligne principale énoncée à la section 5.1., une voie principale désigne le chemin prépondérant des trains. Une voie non principale serait, par exemple, une voie d'évitement, un embranchement, un site de triage ou de garage. On retrouve des voies principales autant sur des lignes principales que secondaires.

En 2018, 88 déraillements et cinq collisions en voie principale sont survenus sur l'ensemble des voies ferrées du Canada, causant un décès et trois blessés graves. De ces accidents, 17 trains assuraient le transport de matières dangereuses et trois ont causé un rejet de produit dans l'environnement.

Au niveau de la subdivision Sorel du CN, trois incidents impliquant la fuite de marchandises dangereuses, cinq collisions et neuf déraillements en voie principale sont survenus depuis 1983.¹³ Tous les incidents ferroviaires survenus depuis 1983 sur la subdivision Sorel sont présentés à l'annexe 6.

Une étude de vulnérabilité ferroviaire associée aux risques du transport des hydrocarbures mandatée par le ministère de la Sécurité publique (« MSP ») et réalisée dans l'agglomération de Longueuil a démontré que le rayon d'incidence direct lors d'un déraillement de train est de 30 mètres. Selon le Guide des mesures d'urgence (« GMU ») de Transports Canada, le rayon d'évacuation est de 300 mètres lors de déversement de liquides inflammables et de 800 mètres si ce liquide s'enflamme.

Lors de la construction de nouveaux aménagements, les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* de la Fédération canadienne des municipalités et l'association des chemins de fer du Canada recommandent une marge de recul de 15 mètres entre la ligne de propriété du chemin de fer et tout bâtiment standard lorsqu'il y a absence de mur de protection ou de berme. Cette distance est augmentée à 30 mètres lorsqu'il s'agit d'une voie ferrée en ligne principale. Selon Mme Danielle Pilette, professeure associée au département d'études urbaines et touristiques de l'ESG UQAM, « [c]'est encore très peu. Normalement, on aurait vraiment une zone tampon où on ne peut absolument rien faire parce que le risque d'incendie et d'inflammation est trop grand. »

¹³ Bureau de la sécurité des transports du Canada, « Événements de transport ferroviaire en 2018 » dans *Bureau de la sécurité des transports du Canada*, [en ligne], <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/stats/rail/2018/sser-ssro-2018.html>

Sur la base des plans cadastraux de la ville de Boucherville, 326 unités résidentielles sont situées dans un rayon de 30 mètres (± 5 mètres) de la limite d'emprise ferroviaire, entre la rivière aux Pins et le boulevard Industriel. De ces établissements, 56 sont des bâtiments multirésidentiels. Ainsi, un total de 668 logements sont situés à l'intérieur du périmètre d'incidence directe de déraillement d'un train. 4 573 bâtiments ont été comptabilisés dans un rayon de 300 mètres de l'emprise ferroviaire sur l'ensemble de l'agglomération de Longueuil, selon la base de données obtenue par le Service de sécurité incendie.

Dans le cadre de l'étude du Service de sécurité incendie de l'agglomération de Longueuil, une évaluation de la vulnérabilité ferroviaire a été réalisée le long de l'ensemble de la voie ferrée de l'agglomération de Longueuil basée sur trois critères de pondération, soit la présence d'établissements vulnérables à proximité, la classification de risque d'incendie des bâtiments tel que prescrit par la *Loi sur la Sécurité incendie et la densité de population*. La Figure 14 illustre les résultats globaux de l'évaluation de la vulnérabilité ferroviaire par tronçons de voie ferrée de 10 mètres.

La majorité du tronçon ferroviaire traversant la ville de Boucherville a un indice de sévérité évalué entre 50 et 75 sur 100.

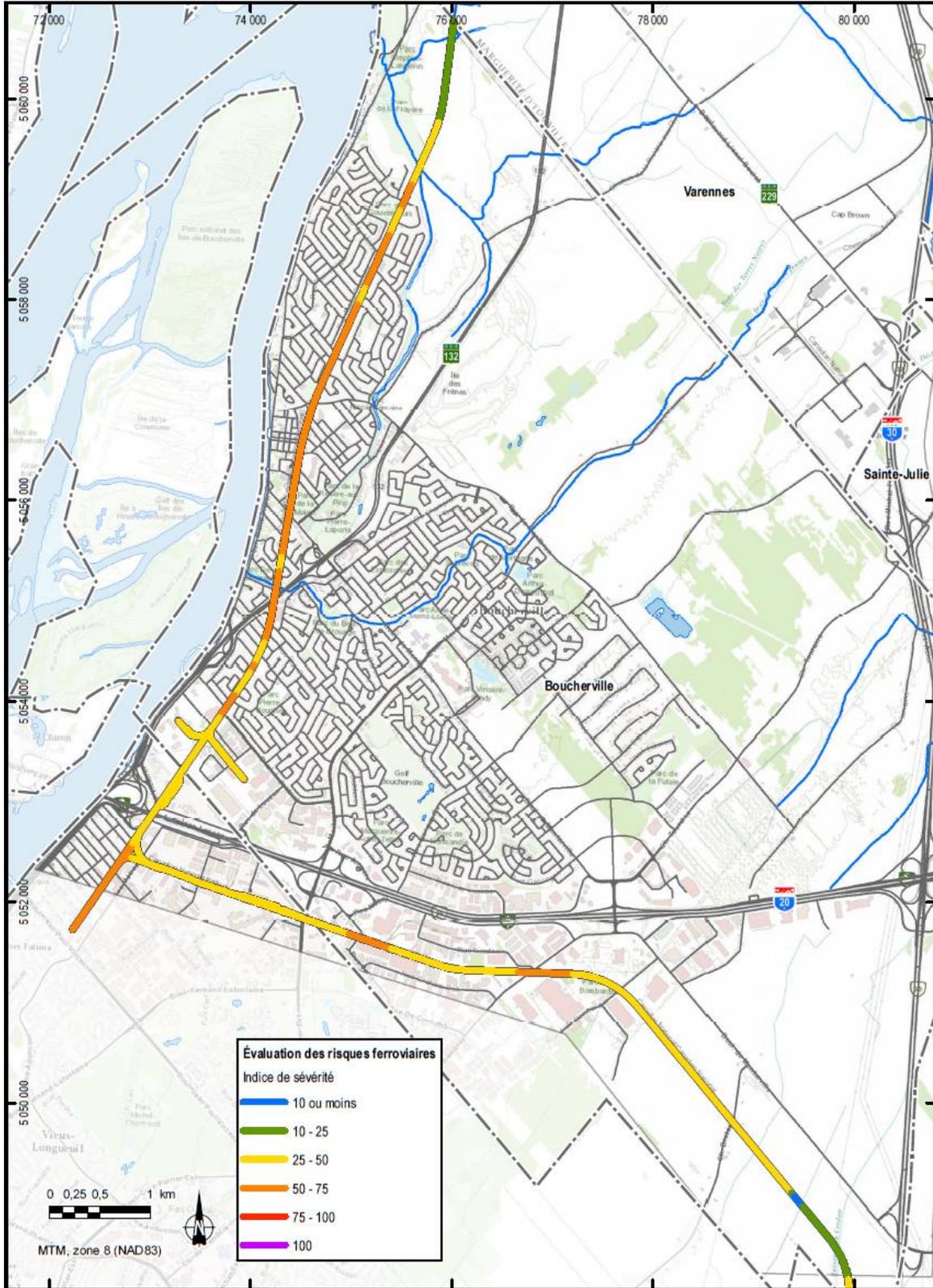


Figure 14 Indice de sévérité de la voie ferrée (Évaluation de la vulnérabilité ferroviaire) – Secteur Boucherville

6.1.2.3 Qualité de l'air

Lors de leur fonctionnement, les locomotives émettent différents types de contaminants susceptibles de réduire la qualité de l'air environnante. Le fait de circuler à proximité des zones résidentielles, même à vitesse réduite, fait en sorte que des contaminants atmosphériques sont émis à proximité des résidences et leur présence peut avoir un impact sur la qualité de l'air et la santé des résidents qui vivent en bordure de la voie ferrée.

Gaz à effet de serre

La combustion du carburant génère des gaz à effet de serre (« GES »). Les gaz à effet de serre sont des gaz qui absorbent les radiations infrarouges provenant du soleil ou du sol, retenant ainsi cette énergie dans l'atmosphère. Les principaux gaz à effet de serre présents dans l'atmosphère sont la vapeur d'eau, le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄) et l'oxyde nitreux (N₂O). Ceux-ci sont émis par la combustion des carburants utilisés pour alimenter les moteurs des locomotives. De nombreuses études ont lié l'augmentation de la concentration des GES dans l'atmosphère avec les changements climatiques subis depuis le début de l'ère industrielle.

Autres contaminants atmosphériques

Comme tous les moteurs utilisant des combustibles fossiles, les locomotives émettent les contaminants atmosphériques suivants :

- Du monoxyde de carbone, qui est généré en raison de la combustion incomplète du carburant;
- Du dioxyde de soufre, qui provient de l'oxydation du soufre lors de la combustion des carburants;
- Des oxydes d'azote, qui sont des produits qui se forment pendant la combustion d'un carburant en raison de l'oxydation de l'azote contenu dans les carburants et dans l'air de combustion;
- Des particules fines, qui sont formées en raison de la combustion incomplète des hydrocarbures qui entrent dans sa composition. La présence de précurseurs tels que le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils peut aussi contribuer à la formation de particules fines. Ces particules fines ont un impact considérable sur la santé. Celles-ci sont suffisamment petites pour se loger profondément dans les poumons et causer des problèmes respiratoires;
- Des composés organiques volatils (COV), qui sont des produits chimiques à l'état gazeux se formant en raison de la combustion incomplète des carburants qui les alimentent;
- Des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), qui sont naturellement présents dans les combustibles fossiles, et qui sont émis dans l'atmosphère sous forme de matières particulaires et de composés gazeux.

Comparaison entre les émissions des locomotives et celles des véhicules automobiles

Pour évaluer l'impact des locomotives sur la qualité de l'air, une comparaison a été faite entre les taux d'émission des locomotives typiquement utilisées par le CN sur son réseau et les émissions d'une automobile moyenne. Le Tableau 4 présente la comparaison des émissions polluantes entre un véhicule automobile et une locomotive de train de marchandises.

Tableau 4 Taux d'émissions horaires des véhicules automobiles et des locomotives(kg/h)

| Polluant atmosphérique | Véhicules automobiles | Locomotive | | | Nombre d'automobiles requises pour émettre autant qu'une locomotive |
|------------------------|-----------------------|------------|------------------|---------------------|---|
| | | ET44AC | ES44AC et ES44DC | Émissions pondérées | |
| CO | 0.0652 | 6.548 | 6.548 | 6.548 | 100 |
| NO _x | 0.0012 | 5.675 | 24.008 | 19.758 | 15 900 |
| PM | 0.0003 | 0.131 | 0.873 | 0.701 | 2 256 |

Sur la base des résultats obtenus, on constate que les émissions de monoxyde de carbone des locomotives équivalent à celles de 100 automobiles, alors que les émissions d'oxydes d'azote des locomotives représentent celles d'environ 16 000 automobiles.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) dépendent du carburant utilisé et du taux de consommation des véhicules. En fonction de la consommation moyenne d'un véhicule automobile et d'une vitesse de circulation de 50 km/h, les émissions de GES d'une locomotive représentent donc environ celles de 180 automobiles.

6.1.3 Aménagement urbain

Selon le plan d'urbanisme de Boucherville, la présence de la voie ferrée crée une barrière physique, notamment dans les secteurs se situant aux abords du fleuve, soit au sein du secteur 1 « Vieux-Boucherville – site patrimonial cité », du secteur 2 « Les Gouverneurs, des Trois-Frênes, Rivière-aux-Pins et partie du secteur La Broquerie » et du secteur 3 « La Seigneurie et partie du secteur La Broquerie ».

En dépit de la présence de quelques rues locales (ex. : boulevard De Montarville) et de raccourcis piétons qui permettent les déplacements de part et d'autre de l'axe ferroviaire, la voie ferrée entraîne une coupure des milieux de vie et affecte la connectivité urbaine.

6.2 Bénéfices potentiels

Les conséquences catastrophiques résultant du déraillement et de l'explosion qui ont frappé la municipalité de Lac-Mégantic en 2013 ont éveillé les consciences au sujet du transport ferroviaire des matières dangereuses dans les collectivités. Depuis, de nombreuses améliorations ont été proposées par divers groupes et paliers gouvernementaux sur le plan de la sécurité ferroviaire. On note notamment la révision des *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* de la FCM-ACFC, mais également l'encadrement du partage de renseignements de Transports Canada et le retrait des anciens wagons-citernes DOT/TC-111 par le gouvernement fédéral.

Bien que des mesures de mitigation et de prévention des risques reliés à la sécurité ferroviaire soient de plus en plus intégrées aux plans d'aménagements des villes, il peut s'avérer difficile de les mettre en place dans des milieux densément urbanisés, tels que les centres-villes de Boucherville ou de Varennes. Entre autres, on peut penser à l'emprise ferroviaire limitée de la compagnie de chemin de fer ou à la proximité des limites de propriété et des bâtiments existants par rapport à la voie ferrée qui réduisent les options possibles.

Malgré qu'elle soit complexe et généralement dispendieuse, la relocalisation d'une voie ferrée doit être évaluée comme une option plausible pouvant répondre aux enjeux générés par le passage de convois ferroviaires à l'intérieur du périmètre d'urbanisation des villes. Elle peut également présenter de nombreux bénéfices, autant au niveau des villes et de ses citoyens que pour la compagnie opérant le chemin de fer.

6.2.1 Mobilité et circulation

6.2.1.1 Transport en commun

La ville de Boucherville est l'une des villes ayant l'un des plus faibles taux d'utilisation du transport en commun de l'agglomération de Longueuil. Selon le Plan d'urbanisme de Boucherville, la proportion des déplacements réalisés en transport collectif est de l'ordre de 15 % comparativement à 30 % à Brossard et 22 % à Longueuil.¹⁴ Au terme de l'année 2021, l'agglomération souhaite rehausser la part modale du transport en commun à l'échelle de la communauté métropolitaine en pointe matinale à 30 %.

¹⁴ Ville de Boucherville, (2016). Plan d'urbanisme – horizon 2035, [en ligne], <https://urbanisme.boucherville.ca/wp-content/uploads/2014/12/Plan.urbanisme.preliminaire.2016.pdf>

Considérant cette volonté, la récupération de l'emprise ferroviaire actuelle pour la mise en place d'un système de transport rapide (autobus, tramway ou train léger sur rail) pourrait être une solution à analyser afin d'améliorer la desserte en transport collectif du territoire de Boucherville en permettant l'atteinte des grands axes de transport collectif de la rive-sud actuels ou à venir (stations de métro, axe du REM, axes autoroutiers, voies réservées pour autobus, etc.) qui desservent les principaux générateurs de déplacements de la grande région de Montréal.

À cet effet, l'Autorité régionale de transport métropolitain (« ARTM ») ainsi que le Réseau de transport de Longueuil (« RTL ») ont été contactés afin de tenir compte de leur vision du transport collectif dans la région sub-métropolitaine de Montréal. Les autorités de transports de même que les municipalités environnantes devront être considérées si une approche de transport des personnes est envisagée dans le corridor actuel.

Dans son plan stratégique 2013/2022, le RTL a identifié cinq chantiers prioritaires, dont la mise en place d'un réseau rapide et structurant pour l'agglomération (chantier 1). En complément à son service très compétitif en direction de Montréal, le RTL souhaite développer un système de transport collectif attractif pour les déplacements internes de l'agglomération de Longueuil. Le réseau proposé est présenté à la Figure 15. On remarque que le tracé de la voie ferrée passe en plein cœur des zones ayant des concentrations d'emploi élevé. L'axe de la voie ferrée a donc un potentiel de développement qui s'inscrit dans le déploiement d'un réseau rapide structurant.

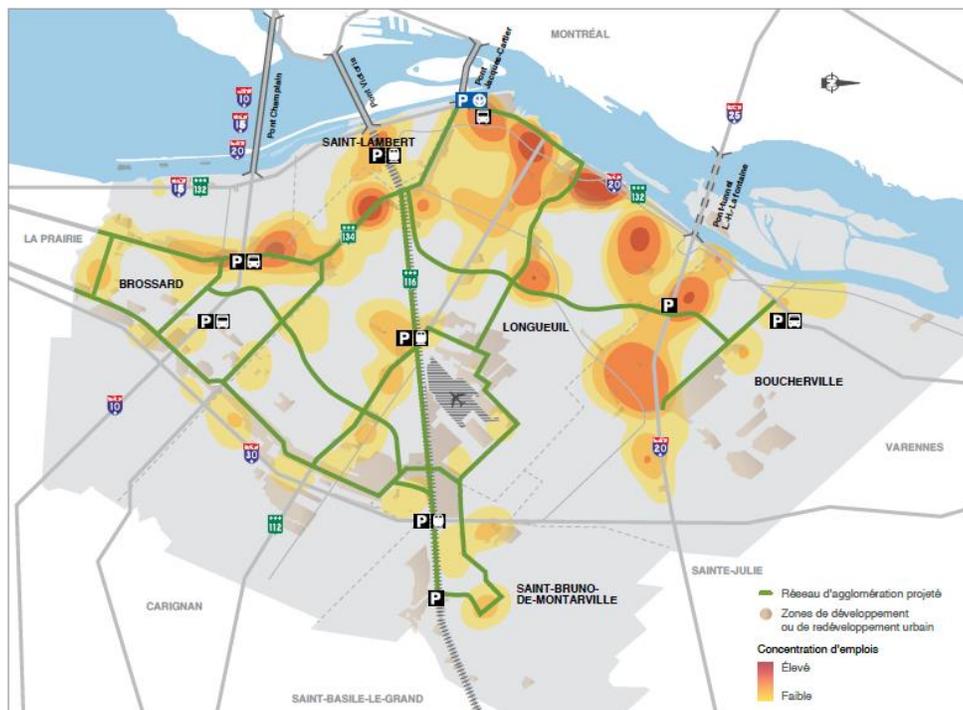


Figure 15 Réseau rapide d'agglomération projeté

(Source : Plan stratégique 2013/2022 du RTL)

Il est à noter que de par l'envergure des véhicules de transport collectif qui pourraient éventuellement circuler dans l'axe du corridor ferroviaire et considérant leur plus grande facilité d'opération par rapport au train de marchandises, l'ampleur des interruptions et les impacts à prévoir sur les déplacements des services d'urgence, des usagers motorisés, des piétons et des cyclistes seront significativement moins pénalisants qu'à l'heure actuelle.

Afin de correspondre avec l'espace disponible de 50' (15,24 m) à l'intérieur de l'emprise ferroviaire existante, les systèmes de transport tels qu'un système léger sur rail (« SLR »), un tramway ou un système rapide par bus (« SRB ») peuvent être envisagés. Beaucoup plus courts et silencieux que le train de banlieue, les SRL ou les tramways sont des convois ferroviaires électriques composés de peu de wagons (2 à 4) dont les manœuvres d'accélération et de freinage sont rapides. Ils nécessitent peu d'espace pour l'aménagement de deux voies parallèles et peuvent donc être aménagés dans les secteurs où le corridor ferroviaire désaffecté est étroit, tel qu'à l'intersection de la rue Claude et du boulevard Jean-Paul-Vincent à Longueuil. La Figure 16 illustre la coupe transversale d'une station typique d'un tramway et d'un SRB.

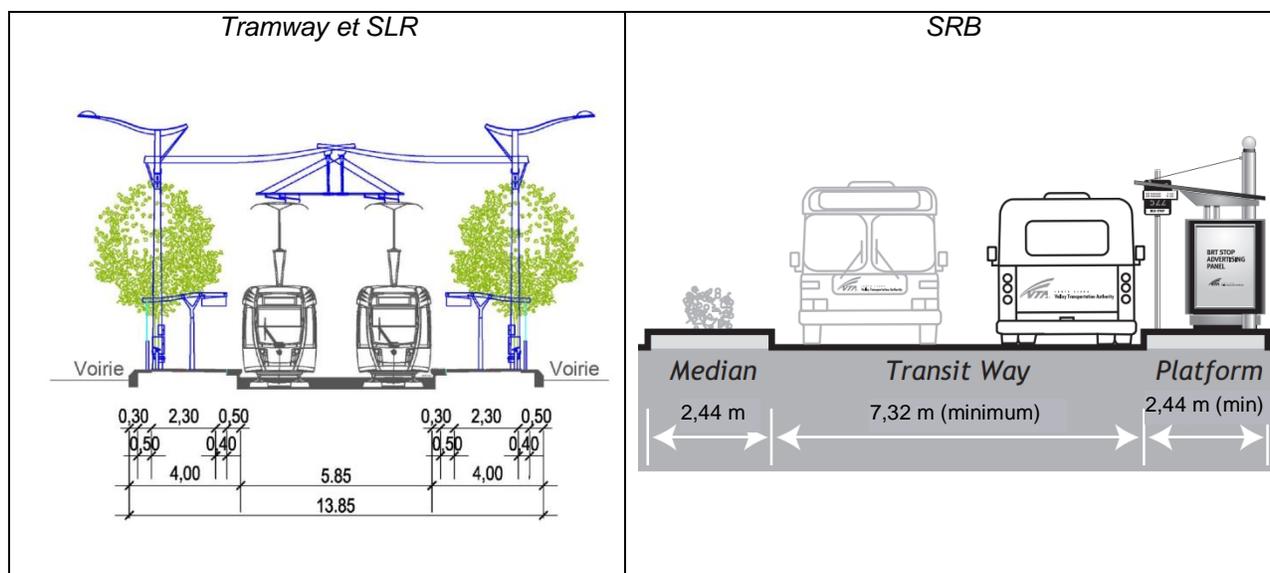


Figure 16 Coupe transversale d'une station à quais latéraux à abris simples

(Source : Étude de faisabilité technique du tramway de Québec et de Lévis du RTC et Bus rapid transit service design guidelines de VTA)

L'objectif de réutilisation du corridor du CN pour le transport collectif serait d'assurer un lien direct vers les corridors existants de transport majeurs, soit le prolongement de la ligne jaune du métro ou l'axe Roland-Therrien, lequel présente un potentiel de développement de projet de transport collectif pour le RTL. En ce sens, le stationnement et les débarcadères sur rues sont privilégiés par rapport à la construction de débarcadères conventionnels et de stationnements incitatifs. Cette configuration permettrait la construction de plusieurs stations de faible envergure le long du tracé ferroviaire, de manière à desservir les secteurs clés de Boucherville et de Varennes. La Figure 17 illustre schématiquement l'empreinte au sol d'une station à l'intersection de la rue Pierre-Boucher à Boucherville.

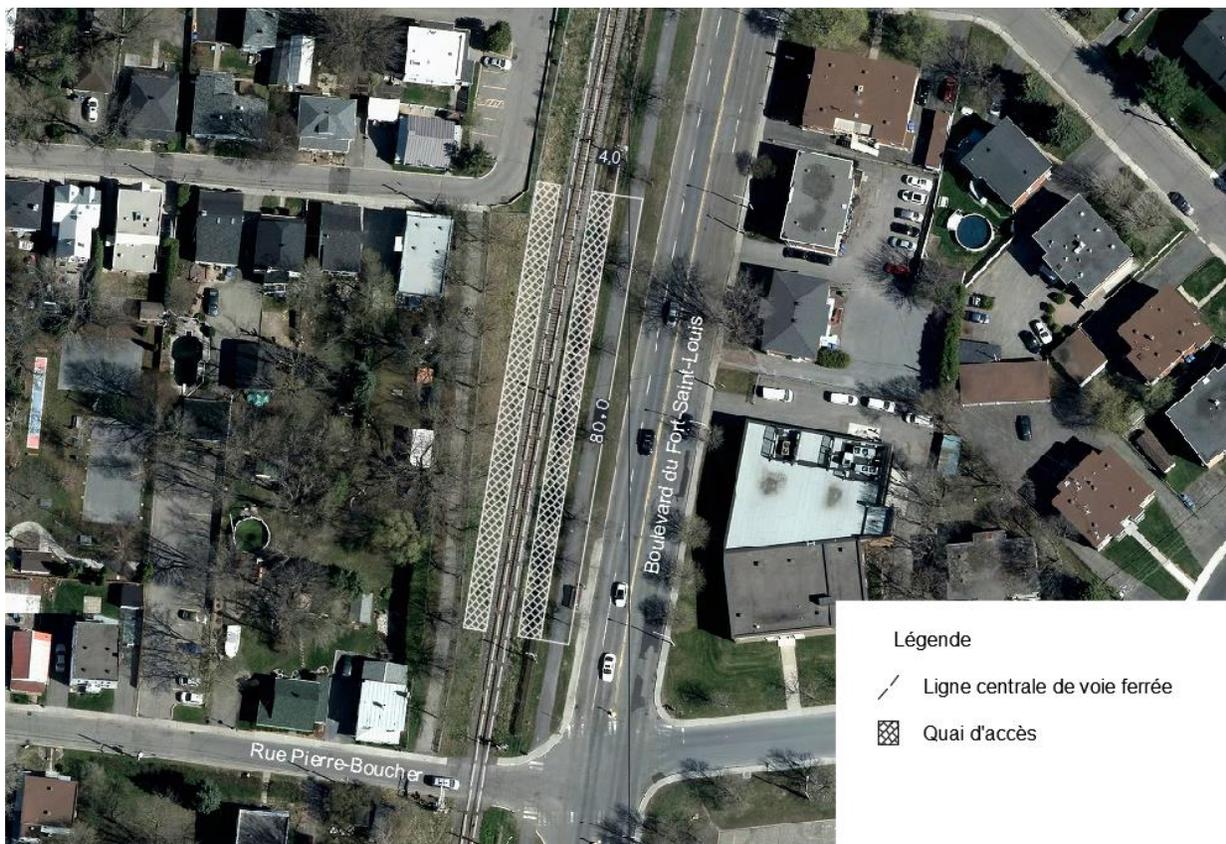


Figure 17 Schématisation d'une station de tramway

Le tracé potentiel d'un système de transport collectif entre les villes de Varennes et de Longueuil dans l'emprise ferroviaire existante est présenté à la Figure 18.

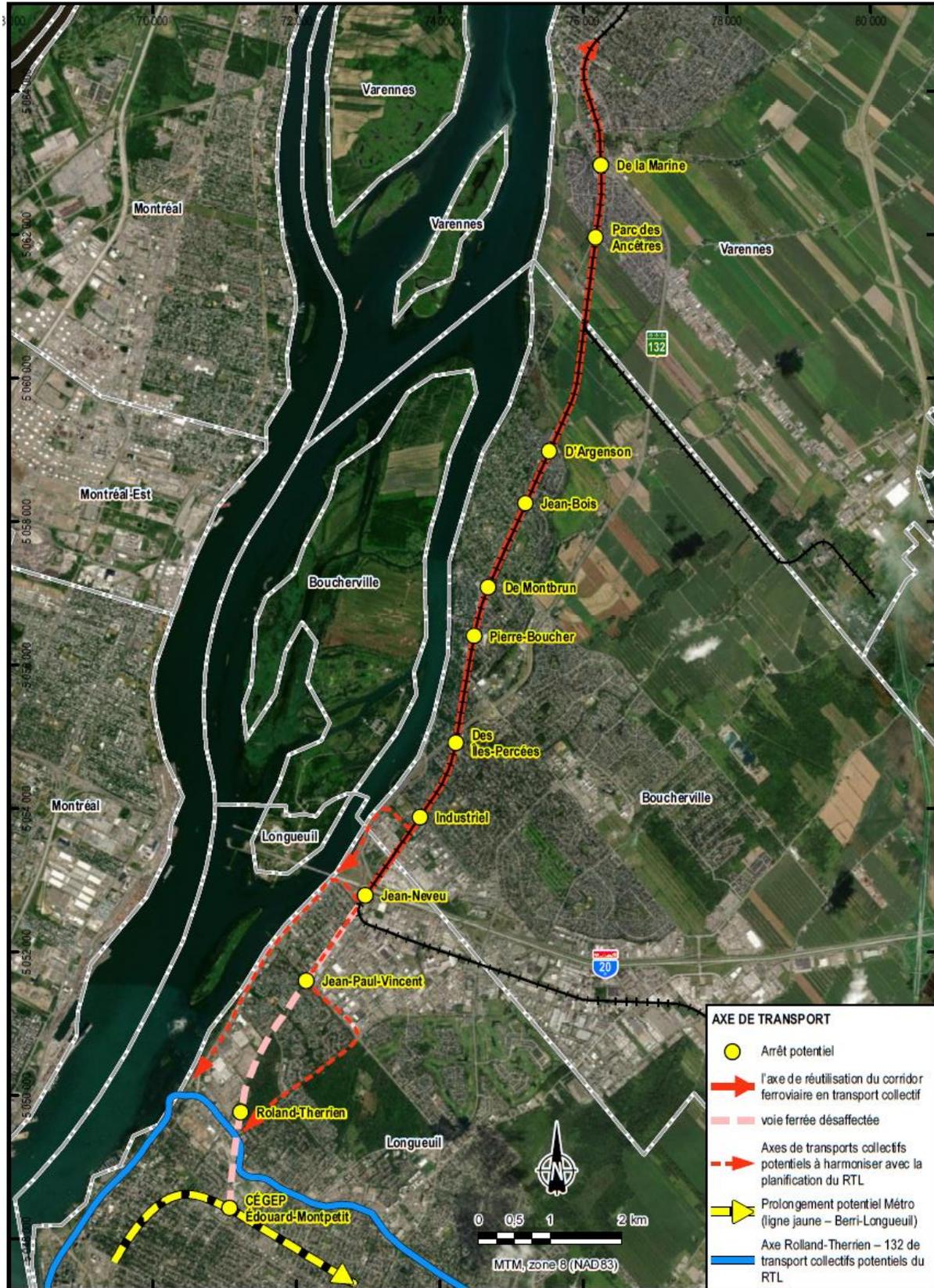


Figure 18 Tracé potentiel de système de transport collectif dans l'emprise ferroviaire

6.2.1.2 Transport ferroviaire

À la suite des démarches faites auprès de la compagnie de chemin de fer Canadien National, cette dernière se dit ouverte à une modification du tracé ferroviaire pour sa subdivision Sorel. À l'heure actuelle, les demandes du CN comprennent la reconnexion du nouveau tracé avec la ligne existante avant le point milliaire (P.M.) 24.00, situé près du rang Chicoine-Larose, au sud-ouest de Contrecoeur ainsi qu'un élargissement de l'emprise ferroviaire à 100' (30,48 m) de largeur en pleine propriété. Le tracé ferroviaire actuel de la subdivision Sorel comprend une seule voie et une emprise limitée à 50' selon le plan cadastral de la ville de Boucherville. Idéalement, des servitudes de non-construction d'une largeur de 50' (15,24 m), qu'elles soient résidentielles, hôtelières ou autres, devraient être inscrites sur les bandes des terrains parallèles de chaque côté au nouveau chemin de fer, limitant les conflits potentiels d'usage à proximité du rail.

Il n'est présentement pas possible d'agrandir les installations ferroviaires à l'intérieur du périmètre urbanisé des villes qu'il traverse notamment à cause de la densité d'habitations à proximité du corridor ferroviaire. Avec la venue du projet de construction du terminal portuaire de conteneurs à Contrecoeur, le CN verra son service ferroviaire s'accroître afin de répondre à la demande grandissante. Ainsi, la relocalisation de la voie ferrée à l'extérieur des centres urbains pourrait s'avérer bénéfique pour la compagnie ferroviaire et permettrait de s'adapter à la demande grandissante anticipée du secteur. En effet, à l'extérieur des grandes zones à concentration urbaine, on retrouve majoritairement des secteurs agricoles peu peuplés, laissant suffisamment d'espace pour adapter le corridor ferroviaire en fonction des besoins actuels et projetés.

Dans l'optique d'une relocalisation de la voie ferrée, le maintien du service pour tous les clients actuels et futurs situés le long des embranchements existants se place comme enjeu majeur pour la compagnie ferroviaire. Ainsi, le tracé proposé devra prendre en considération les besoins du Canadien National et de sa clientèle. Il devra pouvoir assurer le déplacement des trains de marchandises à une vitesse maximale d'une voie de catégorie 3, soit 40 mi/h, et comprendre le moins d'éléments possible générant des réductions de vitesse (pont, tunnel, courbe prononcée, etc.). Toutes les capacités de passage et les voies d'évitement doivent être maintenues.

Enfin, pour citer le SAD de l'agglomération de Longueuil concernant les zones agricoles, « seule une demande d'expansion urbaine répondant à des besoins supplémentaires en espace économique (grandes affectations « Industrielle et affaires » et « Industrielle ») pourra être déposée, et ce, seulement si le territoire visé est en continuité avec un des pôles industriels ou d'affaires de l'agglomération. » Au niveau municipal, l'action à long terme n°4.1.4 du Plan d'urbanisme de Boucherville met de l'avant une « réflexion sur l'expansion, la consolidation, le redéveloppement et la requalification du parc industriel Edison, sans impact sur la superficie agricole cultivée ».

Ainsi, de nombreuses industries futures pourraient se bâtir éventuellement en zonage actuellement agricole et profiter du réaménagement du corridor ferroviaire près de l'autoroute 30 pour y être desservies efficacement par le transport ferroviaire. Le CN pourrait alors augmenter ses clients potentiels par cette reconfiguration de tracé qui présentement limite les possibilités d'expansion.

6.2.2 Qualité de vie et sécurité publique

6.2.2.1 Sécurité aux abords de la voie ferrée

Une relocalisation de la voie ferrée en dehors de la zone urbaine permettrait l'aménagement d'un nouveau corridor ferroviaire sécuritaire incluant des zones tampons le long de la voie ferrée et réduirait la densité d'habitation à proximité du chemin de fer. Malgré que le SAD de l'Agglomération de Longueuil interdit le prolongement des réseaux ferroviaires à l'extérieur des périmètres urbains, une exception est faite lorsqu'il s'agit d'une question de sécurité publique. Il interdit également le dézonage en zone agricole pour la construction d'habitation, diminuant par conséquent les risques de nouveaux développements urbains en périphérie du nouveau tracé.

6.2.2.2 Qualité de l'air

Le projet vise à détourner une partie de la circulation ferroviaire en bordure de l'autoroute 30, ce qui permettrait possiblement d'augmenter la vitesse de circulation, actuellement limitée dans le milieu urbain à 30 mi/h. Advenant l'ajout d'une composante de transport en commun, il serait possible de constater une diminution des émissions de gaz à effet de serre par le transfert de l'utilisation d'automobiles individuelles vers l'utilisation des systèmes de transport collectif. Ainsi, le bilan net des émissions devrait être plus faible que ce qui est maintenant enregistré.

De plus, le fait de déplacer les voies ferrées vers l'autoroute 30 devrait permettre d'améliorer la qualité de l'air dans les quartiers résidentiels, car ceux-ci ne seront plus exposés aux émissions des locomotives des trains de marchandises. Comme la vitesse de circulation des trains devrait augmenter sur le nouveau tracé, il est possible que les émissions atmosphériques des trains de marchandises augmentent, compte tenu de la similitude des longueurs du tracé actuel et du nouveau tracé. Par contre, ces émissions seront relâchées près de l'autoroute 30, dans des secteurs où la densité de population est nettement moins importante, et devraient donc avoir moins d'impact sur la qualité de l'air pour les résidents du secteur. Si un train de banlieue est mis en place, les locomotives utilisées émettront des contaminants, mais en quantités vraisemblablement moindres que dans le cas des trains de marchandises, de sorte que l'impact du projet sur la qualité de l'air dans les zones résidentielles devrait être positif, surtout si on considère que la présence d'un train de banlieue devrait permettre de réduire le nombre d'automobiles utilisées dans le secteur et donc les quantités de contaminants émis.

6.2.2.3 Gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre sont directement proportionnelles à la quantité de carburants consommée par les locomotives. Comme les vitesses de circulation devraient être supérieures sur le nouveau tracé et que le nombre de wagons à tirer tend à augmenter, la consommation de carburant des trains de marchandises actuels devrait suivre cette tendance. Par conséquent, on peut anticiper une augmentation de la quantité de GES émis. La circulation d'éventuels trains de passagers amènera aussi des émissions additionnelles de GES. Par contre, tel qu'indiqué précédemment, dans l'éventualité où un train de passagers serait mis en place, les émissions de GES liées au transport de passagers devraient diminuer en raison du transfert modal des automobiles vers le train ainsi que par la possibilité d'électrification des transports collectifs.

À l'heure actuelle, les données sont insuffisantes pour permettre de se prononcer sur le bilan global des émissions de GES résultant des changements qui seront apportés grâce au projet, soit l'augmentation de capacité de transport des trains de marchandises, la mise en place d'un système de transport collectif et la réduction de l'utilisation des véhicules des particuliers qui en résulterait.

6.2.3 Aménagement urbain

Dans la mesure où le corridor ferroviaire se verrait relocalisé en dehors du périmètre urbain, la linéarité et la continuité de l'emprise offrent une possibilité des mieux adaptée pour la mise en place de fonctions pour le transport en commun (train de passagers, corridor réservé pour les autobus, piste cyclable, etc.). Il s'agit d'une caractéristique avantageuse pour les villes puisque ces options s'avèrent généralement difficiles et coûteuses à mettre en place dans des milieux urbanisés où ce genre d'emprise n'est pas disponible.

D'autre part, la voie ferrée constitue une barrière physique au sein de la communauté. Son démantèlement, dans l'optique où la voie ferrée ne serait pas réutilisée à des fins de transport des personnes, permettrait de rétablir les liens de communication à l'intérieur des quartiers, de part et d'autre de l'emprise ferroviaire.

7 SYNTHÈSE

Depuis les dernières années, les inquiétudes citoyennes sont multipliées au sein des municipalités dont une voie ferrée pour le transport des marchandises et des matières dangereuses traverse le périmètre urbain. De nombreuses organisations et nombreux comités ont ainsi vu le jour, tous ayant pour objectif d'optimiser la sécurité en lien avec le transport ferroviaire.

Avec le retour du transport ferroviaire des hydrocarbures sur la subdivision Sorel du CN et considérant la venue du projet de construction d'un nouveau terminal portuaire de conteneurs à Contrecoeur, la ville de Boucherville a décidé de prendre les devants et relancer les dialogues concernant le réaménagement de la voie ferrée du CN sur son territoire. Appuyée par les municipalités voisines, la ville de Boucherville a mandaté Norda Stelo pour réaliser une étude de préfaisabilité pour le réaménagement de la voie ferrée entre Boucherville et Sorel-Tracy, comprenant une étude de justification du projet ainsi qu'une étude de préfaisabilité.

Dans le cadre de la présente étude de justification de projet, divers enjeux sont identifiés, notamment la mobilité et le transport, la qualité de vie citoyenne et la sécurité publique, de même que l'aménagement urbain. À la lumière des informations récoltées dans le cadre de l'étude de justification, de l'analyse des problématiques et des bénéfices potentiels d'un tel projet, la relocalisation de la voie ferrée en dehors du périmètre urbain de la ville de Boucherville s'avère une solution à considérer pour répondre aux problèmes de transport, de qualité de vie et de sécurité constatés au sein du territoire à l'étude.

Dans l'optique de s'aligner avec les grands axes stratégiques des plans de développement et d'aménagement du territoire de la communauté métropolitaine, de l'agglomération de Longueuil et de la ville de Boucherville, la réutilisation du corridor actuel pour des fins de transport en commun doit être étudiée.

Ainsi, le présent mandat se poursuit avec l'étude de préfaisabilité du projet, comprenant l'analyse de tracés potentiels pour la mise en place d'un nouveau corridor ferroviaire situé à l'extérieur des centres-villes et se rapprochant de l'autoroute 30. Aux termes de ce mandat, les dialogues avec les diverses parties prenantes seront poursuivis afin d'avancer ce projet de relocalisation de la voie ferrée entre Boucherville et Sorel-Tracy.

8 RÉFÉRENCES

- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1991). *Rapport d'enquête et d'audience publique – Déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes*, [en ligne], <https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/deplacement-voie-ferree-boucherville-varennes/>
- CPCS (2013). *Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable*, [en ligne], <http://www.cargo-montreal.ca/wp-content/uploads/2015/08/Bloc-3-Volume-4.pdf>
- Association des chemins de fer du Canada, « Atlas du rail canadien » dans *Railcan*, [en ligne], <https://rac.jmaponline.net/atlasdurailcanadien/>
- Gouvernement du Canada, « Inventaire des passages à niveau » dans *Ouvert Canada*, [en ligne], <https://open.canada.ca/data/en/dataset/d0f54727-6c0b-4e5a-aa04-ea1463cf9f4c>
- SNC-Lavalin (2017). *Agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur – Étude d'impact environnemental – Résumé*, [en ligne], <https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents/p80116/121414F.pdf>
- SNC-Lavalin (2017). *Agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur – Étude d'impact environnemental – Volume 1 – Rapport principal* [en ligne], <https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p80116/121433F.pdf>
- Association des Chemins de fer du Canada (2018). *Tendances ferroviaires*, [en ligne], <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2018/12/Tendances-ferroviaires-2018.pdf>
- Transport Canada (2016). *Guide des mesures d'urgence*, [en ligne], <https://www.tc.gc.ca/media/documents/tmd-fra/FrenchERGPDF.pdf>
- Bureau de la sécurité des transports du Canada, « Événements de transport ferroviaire en 2018 » dans *Bureau de la sécurité des transports du Canada*, [en ligne], <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/stats/rail/2018/sser-ssro-2018.html>
- Communauté métropolitaine de Montréal, « Portraits des municipalités » dans *CMM*, [en ligne], http://cmm.qc.ca/donnees-et-territoire/observatoire-grand-montreal/portraits-territoriaux/portraits-des-municipalites/?utm_source=Liste+de+la+CMM&utm_campaign=3504d1d96f-EMAIL_CAMPAIGN_2018_09_26_06_01_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_92c89e22c4-3504d1d96f-75463359
- Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal (2017). *Le bruit et la santé – État de la situation – île de Montréal*, [en ligne], https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Bruit/Feuillet_BRUIT_2017.pdf
- Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2014). *Avis de santé publique sur le bruit du transport et ses impacts potentiels sur la santé des Montréalais* [en ligne], https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Bruit/Avis_Bruit_01e5_web.pdf
- DUBUC, André. « Montréal encadre la construction autour des voies ferrées » dans *La Presse*, [en ligne], http://plus.lapresse.ca/screens/ac52dde4-c04e-4e8c-91ba-223159079b69_7C_0.html

- Direction de la santé publique de la Montérégie (2017). Ville de Saint-Bruno—de-Montarville – Programmes particuliers d’urbanismes des secteurs Centre-ville, Sabourin et des Promenades, [en ligne], <http://extranet.santemonteregie.qc.ca/depot/document/3907/EIS-Rapport-Saint-Bruno-de-Montarville.pdf>
- Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie (2012). Une nuisance qui fait du bruit, , [en ligne], <http://extranet.santemonteregie.qc.ca/userfiles/file/sante-publique/sante-environnementale/FICHE-THEMATIQUE-Une-nuisance-qui-fait-du-bruit.pdf>
- BRISSON, Annie-Claude, « Déraillement d’un train de marchandises à Chambord dans *Le Soleil*, [en ligne], <https://www.lesoleil.com/actualite/justice-et-faits-divers/deraillement-dun-train-de-marchandises-a-chambord-a062ee58efdc2633004aab1f420390a8>
- Fédération canadienne des municipalités, « Sécurité ferroviaire » dans *FCM*, [en ligne], <https://fcm.ca/fr/enjeux-prioritaires/securite-ferroviaire>
- Agglomération de Longueuil, (2016). *Schéma d’aménagement et de développement – Longueuil 2035*, [en ligne], https://www.longueuil.quebec/files/longueuil/images/PDF/SAD_Complet_CA-2018-283_complet-Web.pdf
- Ville de Boucherville, (2016). Plan d’urbanisme – horizon 2035, [en ligne], <https://urbanisme.boucherville.ca/wp-content/uploads/2014/12/Plan.urbanisme.preliminaire.2016.pdf>
- Fédération canadienne des municipalités & Association des Chemins de fer du Canada, (2013). *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*, [en ligne], https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/2013_05_27_Guidelines_NewDevelopment_F.pdf



Annexe 1
Études antérieures

Études - déplacement de la voie ferrée

Nom de l'entité

| Numéro | Titre | |
|----------|---|------------|
| Document | | |
| 170329 | Communiqué - Projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes - Le Bape dit oui à une solution permanente | 1991-05-06 |
| 170330 | Projet de déplacement de la voie ferrée - limite territoriale de Boucherville - Varennes - interprétation géotechnique | 1982-12-01 |
| 170331 | Déplacement de la voie ferrée - plan d'aménagement urbain | 1982-01-25 |
| 170332 | Déplacement de la voie ferrée - plan d'aménagement urbain | 1982-01-25 |
| 170333 | Coût d'expropriation des terrains situés dans l'emprise du tracé proposé et valeur des terrains récupérés dans le corridor désaffecté du chemin de fer dans les limites de Boucherville et de Varennes | 1983-02-04 |
| 170372 | Étude des plans de transport et de financement Villes de Varennes et de Boucherville - Déplacement de la voie ferrée dans les limites territoriales de Boucherville et de Varennes - Rapport no 4 | 1983-04-01 |
| 170373 | Étude des plans de transport et de financement Villes de Varennes et de Boucherville - Déplacement de la voie ferrée dans les limites territoriales de Boucherville et de Varennes - Rapport no 5-version finale | 1983-04-01 |
| 170374 | Étude des plans de transport et de financement Villes de Varennes et de Boucherville - Déplacement de la voie ferrée dans les limites territoriales de Boucherville et de Varennes - Rapport no 6- rapport final | 1983-05-01 |
| 170375 | Dossier de présentation à la Commission du territoire agricole du Québec - Déplacement de la voie ferrée dans les limites territoriales de Boucherville et de Varennes | 1984-06-01 |
| 170376 | Étude du déplacement de la voie ferrée à Boucherville et Varennes - Résumé - Ministère de l'Environnement, Direction des évaluations environnementales - Service d'analyse des études d'impact | 1985-03-01 |
| 170377 | Étude du déplacement de la voie ferrée à Boucherville et Varennes - Résumé - Ministère de l'Environnement, Direction des évaluations environnementales - Service d'analyse des études d'impact - 2 cahiers | 1985-03-01 |
| 170378 | Relocalisation de la voie ferrée, villes de Boucherville et de Varennes - Étude de corridors, de tracé et mesures de mitigation | 1988-02-01 |
| 170379 | Déplacement de la voie ferrée - projet intermunicipal Varennes-Boucherville - Commission de la protection des terres agricoles | 1988-04-01 |



Annexe 2

Passages à niveau de la subdivision Sorel

Inventaire des passages à niveau de la subdivision Sorel du CN

| Point milliaire (P.M.) | P.M. sur l'embranchement | Nom de l'embranchement | Lieu | Autorité routière | Protection | Trains par jour | Vitesse max du train (mph) |
|------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|--------------|-----------------|----------------------------|
| 0.34 | - | - | Du Canal Range Road | St.-Bruno-De-Montarville (Quebec) | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 0.85 | - | - | Clairevue Blvd. | St.-Bruno-De-Montarville (Quebec) | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 1.28 | - | - | Rang Des 25 Ouest | St.-Bruno-De-Montarville (Quebec) | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 3.29 | - | - | De Bretagne Street | Boucherville (QC) | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 4.35 | - | - | J A Bombardier | Boucherville (QC) | Actif - FCSB | 4 | 40 |
| 4.92 | - | - | Du Tremblay Rd. | Boucherville (QC) | Actif - FCSB | 4 | 40 |
| 5.93 | 0.34 | Edison Industrial (TRK ID - B020) | Newton Street | Boucherville (QC) | Passif | 2 | 10 |
| 6.02 | - | - | Volta Street. | Boucherville (QC) | Actif - FCSB | 4 | 40 |
| 6.38 | - | - | Jacques Cartier Blvd | Longueuil (QC) | Actif - FCSB | 4 | 40 |
| 7.06 | - | - | De Province Street | Longueuil (QC) | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 7.28 | 0.17 | Wye To 01S (TRK ID - B075) | Rue Metropole | Longueuil (QC) | Passif | 2 | 10 |
| 7.45 | - | - | Rue Metropole | Longueuil (QC) | Actif - FCS | 4 | 20 |
| 7.68 | 0.34 | Longueuil Industrial (TRK ID - B200) | Boulevard Guimond | | Passif | 1 | 0 |
| 8.17 | - | - | Camion Robert - Private | Private Road Authority #1 | Actif - FCSB | 4 | 30 |
| 8.41 | - | - | La Barre Street | Boucherville (QC) | Actif - FCS | 4 | 30 |
| 8.42 | 0.28 | Boucherville Ind (TRK ID - B260) | Vaudreuil Street | Boucherville (QC) | Passif | 2 | 10 |
| 8.61 | - | - | Rue Dollard | Boucherville (QC) | Passif | 4 | 30 |
| 8.83 | - | - | Rue Denis Verronneau | Boucherville (QC) | Passif | 4 | 30 |
| 8.91 | - | - | Rue Des Veterans | Boucherville (QC) | Passif | 4 | 30 |
| 9.03 | - | - | Cicot Street | Boucherville (QC) | Actif - FCS | 4 | 30 |
| 9.2 | - | - | | Private Road Authority #1 | Passif | 4 | 30 |
| 9.68 | - | - | Rue Desmarteau | Boucherville (QC) | Passif | 4 | 30 |
| 9.83 | - | - | Montarville Street | Boucherville (QC) | Actif - FCSB | 4 | 30 |
| 10.05 | - | - | Rue Des Seigneurs | Boucherville (QC) | Passif | 4 | 30 |
| 10.21 | - | - | Pierre Boucher St. | Boucherville (QC) | Actif - FCSB | 4 | 30 |
| 10.33 | - | - | Pedestrian Lafontaine St | Boucherville (QC) | Passif | 4 | 30 |
| 10.53 | - | - | Montbrun Street | Boucherville (QC) | Actif - FCSB | 4 | 30 |
| 10.88 | - | - | De Varennes Street | Boucherville (QC) | Actif - FCS | 4 | 30 |
| 11.07 | - | - | Pedestr. De Lery-Du Fort | Boucherville (QC) | Passif | 4 | 30 |
| 11.57 | - | - | De Mezy Street | Boucherville (QC) | Actif - FCS | 4 | 30 |
| 11.9 | - | - | D'Argenson Street | Boucherville (QC) | Actif - FCS | 4 | 30 |
| 13.1 | 1.42 | Hydro Quebec (TRK ID - B290) | Riviere Aux Pins Rd. | Boucherville (QC) | Passif | 2 | 10 |
| 13.1 | 0.95 | Hydro Quebec (TRK ID - B290) | Route 132 | MTQ. | Actif - FCS | 2 | 10 |
| 14.17 | - | - | Montee Ste Julie | Varennes (QC) | Actif - FCSB | 4 | 40 |
| 14.54 | - | - | Hwy 132 | MTQ. | Actif - FCSB | 4 | 40 |
| 14.78 | - | - | De L'Aqueduc | Varennes (QC) | Actif - FCSB | 4 | 40 |
| 15.3 | - | - | St Eugene Street | Varennes (QC) | Actif - FCSB | 4 | 40 |
| 15.44 | - | - | Pedestrian | Varennes (QC) | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 15.8 | - | - | Quevillon Street | Varennes (QC) | Actif - FCSB | 4 | 40 |
| 16.14 | - | - | Montee Picardie | MTQ. | Actif - FCSB | 4 | 25 |
| 16.41 | 0.05 | Rhodia (TRK ID - B315) | Marie-Victorin Rd | MTQ. | Passif | 2 | 10 |
| 16.41 | 0.12 | Rhodia (TRK ID - B315) | Ch. De La Cote-Bissonette | Varennes (QC) | Passif | 2 | 10 |
| 16.46 | - | - | Solmax | Private Road Authority #1 | Passif | 4 | 25 |
| 16.51 | - | - | Privée | Private Road Authority #1 | Passif | 4 | 25 |
| 16.67 | - | - | Privée Pour Petromont | Private Road Authority #1 | Passif | 4 | 25 |
| 17.25 | 0.23 | Canadian Titanium Co | | Unknown | Actif - FCS | 2 | 10 |
| 17.93 | - | - | Farm | Private Road Authority #1 | Passif | 1 | 0 |
| 18.75 | - | - | Montee Baronnie | Varennes (QC) | Actif - FCS | 4 | 25 |
| 22.95 | - | - | Calixa Lavallee St. | MTQ. | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 24.14 | - | - | Chicoine-Larose | Varennes (QC) | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 27.28 | - | - | Lapierre Rd | MTQ. | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 28.08 | 0.25 | Iron Ore (TRK ID - B435) | | Unknown | Actif - FCS | 2 | 10 |
| 28.33 | - | - | | Contrecoeur (QC) | Passif | 4 | 25 |
| 29.87 | - | - | La Pomme D Or Road | MTQ. | Actif - FCS | 4 | 25 |
| 31.09 | - | - | St Antoine Road | Contrecoeur (QC) | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 31.56 | - | - | Rue Tetreault | Contrecoeur (QC) | Actif - FCSB | 4 | 40 |
| 33.44 | - | - | 8Th Avenue | Contrecoeur (QC) | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 35.57 | - | - | St Roch Road | MTQ. | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 41.11 | - | - | Du Golf Road | Sorel (Tracy) (Quebec) | Actif - FCS | 4 | 40 |

Inventaire des passages à niveau de la subdivision Sorel du CN

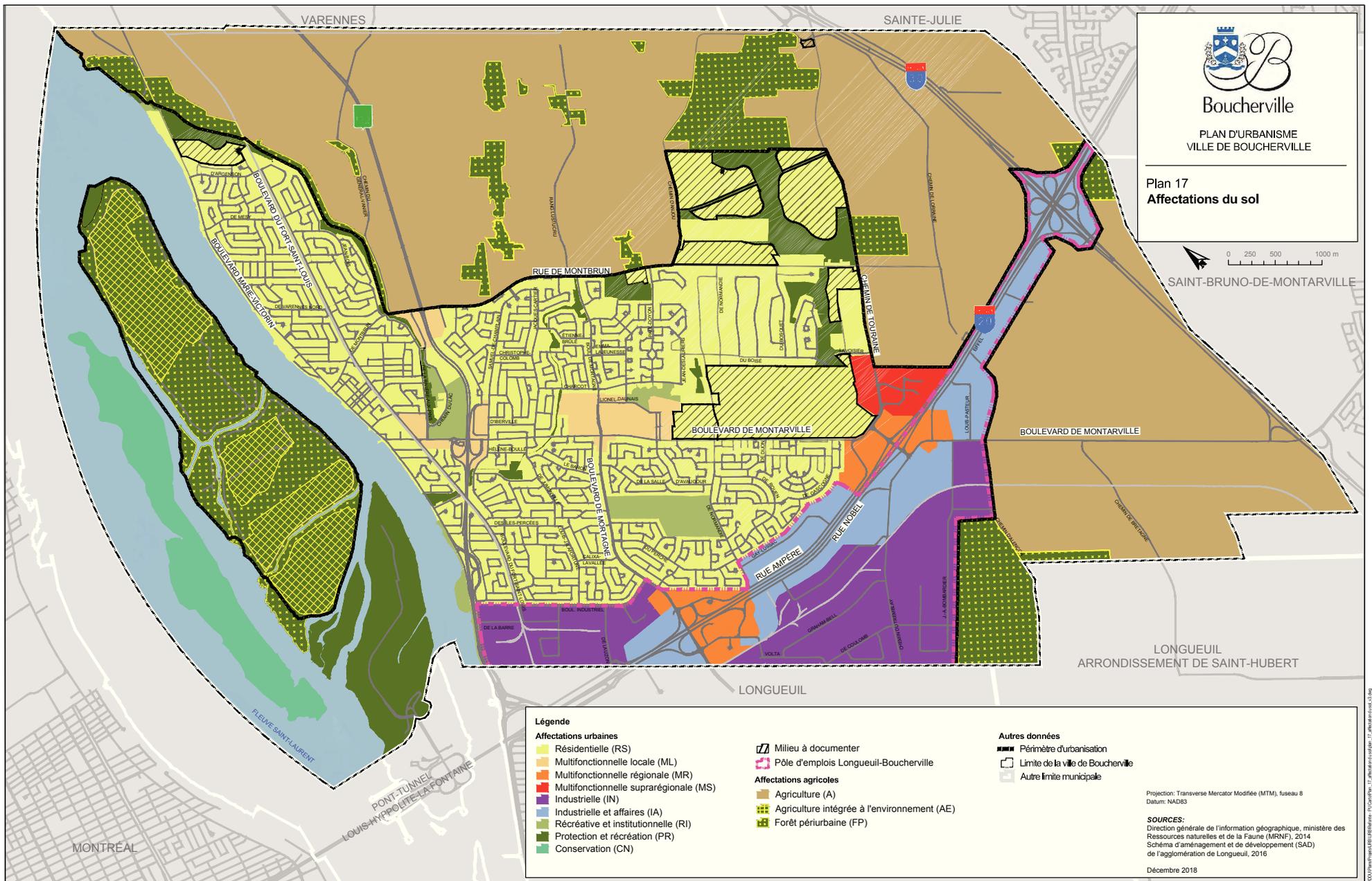
| Point milliaire (P.M.) | P.M. sur l'embranchement | Nom de l'embranchement | Lieu | Autorité routière | Protection | Trains par jour | Vitesse max du train (mph) |
|------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------|-----------------|----------------------------|
| 42.19 | - | - | Joseph-Simard | Sorel (Tracy) (Quebec) | Actif - FCS | 4 | 40 |
| 43.15 | - | - | Tracy (Boul De La Mairie) | Sorel (Tracy) (Quebec) | Actif - FCS | 4 | 15 |
| 43.65 | - | - | Boul Des Erables | Sorel (Tracy) (Quebec) | Actif - FCS | 4 | 15 |
| 44.07 | 1.31 | Tracy Wharf (TRK ID - B615) | Entrée Privée | Private Road Authority #1 | Passif | 2 | 10 |
| 44.07 | 0.56 | Tracy Wharf (TRK ID - B615) | | Private Road Authority #1 | Passif | 2 | 10 |
| 44.07 | 1.79 | Tracy Wharf (TRK ID - B615) | Leon Xiii | Saint-Joseph-de-Sorel (QC) | Passif | 2 | 10 |
| 44.07 | 1.94 | Tracy Wharf (TRK ID - B615) | Mccarthy Street | Saint-Joseph-de-Sorel (QC) | Passif | 2 | 10 |
| 44.07 | 0.19 | Tracy Wharf (TRK ID - B615) | St Louis Street | Sorel (Tracy) (Quebec) | Actif - FCS | 2 | 10 |
| 44.07 | 0.88 | Tracy Wharf (TRK ID - B615) | Marie Victorin | Sorel (Tracy) (Quebec) | Actif - FCS | 2 | 10 |
| 44.07 | 1.56 | Tracy Wharf (TRK ID - B615) | Entrée Pr.De Rue Montcalm | Sorel (Tracy) (Quebec) | Passif | 2 | 10 |
| 44.07 | 1.4 | Tracy Wharf (TRK ID - B615) | Chemin D'Accès Qit | Sorel (Tracy) (Quebec) | Actif - FCSB | 2 | 10 |
| 44.27 | - | - | St Louis Street | Sorel (Tracy) (Quebec) | Actif - FCS | 4 | 15 |
| 45.4 | - | - | St Roch Road | Sorel (Tracy) (Quebec) | Actif - FCS | 4 | 15 |
| 45.55 | 0.54 | Alstom (Track ID: B625) | Chemin St-Roch | Sorel (Tracy) (Quebec) | Passif | 2 | 10 |



Annexe 3

Plan d'affectation du sol de Boucherville





Boucherville

PLAN D'URBANISME
VILLE DE BOUCHERVILLE

Plan 17
Affectations du sol

0 250 500 1000 m

SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE

LONGUEUIL
ARRONDISSEMENT DE SAINT-HUBERT

Légende

Affectations urbaines

- Résidentielle (RS)
- Multifonctionnelle locale (ML)
- Multifonctionnelle régionale (MR)
- Multifonctionnelle suprarégionale (MS)
- Industrielle et affaires (IA)
- Récréative et institutionnelle (RI)
- Protection et récréation (PR)
- Conservation (CN)

- Milieu à documenter
- Pôle d'emplois Longueuil-Boucherville

Affectations agricoles

- Agriculture (A)
- Agriculture intégrée à l'environnement (AE)
- Forêt périurbaine (FP)

Autres données

- Périmètre d'urbanisation
- Limite de la ville de Boucherville
- Autre limite municipale

Projection: Transverse Mercator Modifiée (MTM), fuseau 8
Datum: NAD83

SOURCES:
Direction générale de l'information géographique, ministère des
Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), 2014
Schéma d'aménagement et de développement (SAD)
de l'agglomération de Longueuil, 2016

Décembre 2018

C:\Users\pascal\Documents\Boucherville - Plan d'urbanisme - Plan 17 - Affectations du sol.dwg



Annexe 4

Passages à niveau bloqués par le passage d'un train



TOUS LES PASSAGES À NIVEAU COMPRIS ENTRE LA LIMITE NORD ET LA LIMITE EST DU TERRITOIRE DE LA VILLE DE BOUCHERVILLE

Tableau 1 : Identification des passages à niveau bloqués - Trains circulant en direction nord-ouest

| Tronçon | Passage à niveau | Remarque | Point miliaire | Distance (mile) | Distance (km) | Tête du train à rue d'Argenson | Tête du train à rue de Mézy | Tête du train à rue de Varennes | Tête du train à rue de Montbrun | Tête du train à rue Pierre-Boucher | Tête du train à boul. de Montarville | Tête du train à rue Cicot | Tête du train à rue de la Barre | Tête du train à rue de la Métropole | Tête du train à rue de la Province | Tête du train à boul. Jacques-Cartier | Tête du train à rue Volta | Tête du train à ch. du Tremblay | Tête du train à rue J.-A.-Bombardier | Tête du train à ch. de Bretagne |
|-------------------|-----------------------|-----------------|-------------------|--------------------|------------------|-----------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|---|------------------------------|------------------------------------|--|---------------------------------------|--|------------------------------|------------------------------------|---|------------------------------------|
| au nord de R132 | ch. Rivière-aux-Pins | Aiguillage | 13.1 | 0 | 0.000 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | rue d'Argenson | | 11.9 | 1.2 | 1.931 | 0.000 | | | | | | | | | | | | | | |
| | rue de Mézy | | 11.57 | 1.53 | 2.462 | 0.531 | 0.000 | | | | | | | | | | | | | |
| | pass. de Léry-du Fort | Passage piétons | 11.07 | 2.03 | 3.266 | 1.335 | 0.805 | | | | | | | | | | | | | |
| | rue de Varennes | | 10.88 | 2.22 | 3.572 | 1.641 | 1.110 | 0.000 | | | | | | | | | | | | |
| | rue de Montbrun | | 10.53 | 2.57 | 4.135 | 2.204 | 1.673 | 0.563 | 0.000 | | | | | | | | | | | |
| | pass. Lafontaine | Passage piétons | 10.33 | 2.77 | 4.457 | 2.526 | 1.995 | 0.885 | 0.322 | | | | | | | | | | | |
| | rue Pierre-Boucher | | 10.21 | 2.89 | 4.650 | 2.719 | 2.188 | 1.078 | 0.515 | 0.000 | | | | | | | | | | |
| | pass. des Seigneurs | Passage piétons | 10.05 | 3.05 | 4.907 | 2.977 | 2.446 | 1.335 | 0.772 | 0.257 | | | | | | | | | | |
| entre A20 et R132 | boul. de Montarville | | 9.83 | 3.27 | 5.261 | 3.331 | 2.800 | 1.689 | 1.126 | 0.611 | 0.000 | | | | | | | | | |
| | pass. Desmarteau | Passage piétons | 9.68 | 3.42 | 5.503 | 3.572 | 3.041 | 1.931 | 1.368 | 0.853 | 0.241 | | | | | | | | | |
| | rue Cicot | | 9.03 | 4.07 | 6.549 | 4.618 | 4.087 | 2.977 | 2.414 | 1.899 | 1.287 | 0.000 | | | | | | | | |
| | pass. des Vétérans | Passage piétons | 8.91 | 4.19 | 6.742 | 4.811 | 4.280 | 3.170 | 2.607 | 2.092 | 1.480 | 0.193 | | | | | | | | |
| | pass. Denis-Véronneau | Passage piétons | 8.83 | 4.27 | 6.870 | 4.940 | 4.409 | 3.298 | 2.735 | 2.220 | 1.609 | 0.322 | | | | | | | | |
| | pass. Dollard | Passage piétons | 8.61 | 4.49 | 7.224 | 5.294 | 4.763 | 3.652 | 3.089 | 2.574 | 1.963 | 0.676 | | | | | | | | |
| | rue Vaudreuil | Aiguillage | 8.42 | 4.68 | 7.530 | 5.599 | 5.068 | 3.958 | 3.395 | 2.880 | 2.269 | 0.981 | | | | | | | | |
| | rue de la Barre | | 8.41 | 4.69 | 7.546 | 5.615 | 5.084 | 3.974 | 3.411 | 2.896 | 2.285 | 0.998 | 0.000 | | | | | | | |
| | ent. Camion Robert | Rue privée | 8.17 | 4.93 | 7.932 | 6.002 | 5.471 | 4.360 | 3.797 | 3.282 | 2.671 | 1.384 | 0.386 | | | | | | | |
| au sud de A20 | rue de la Métropole | | 7.45 | 5.65 | 9.091 | 7.160 | 6.629 | 5.519 | 4.956 | 4.441 | 3.829 | 2.542 | 1.545 | 0.000 | | | | | | |
| | rue de la Province | | 7.06 | 6.04 | 9.718 | 7.788 | 7.257 | 6.146 | 5.583 | 5.068 | 4.457 | 3.170 | 2.172 | 0.628 | 0.000 | | | | | |
| | boul. Jacques-Cartier | | 6.38 | 6.72 | 10.812 | 8.882 | 8.351 | 7.241 | 6.677 | 6.162 | 5.551 | 4.264 | 3.266 | 1.722 | 1.094 | 0.000 | | | | |
| | rue Volta | | 6.02 | 7.08 | 11.392 | 9.461 | 8.930 | 7.820 | 7.257 | 6.742 | 6.130 | 4.843 | 3.846 | 2.301 | 1.673 | 0.579 | 0.000 | | | |
| | rue Newton | Aiguillage | 5.93 | 7.17 | 11.537 | 9.606 | 9.075 | 7.965 | 7.401 | 6.887 | 6.275 | 4.988 | 3.990 | 2.446 | 1.818 | 0.724 | 0.145 | | | |
| | ch. du Tremblay | | 4.92 | 8.18 | 13.162 | 11.231 | 10.700 | 9.590 | 9.026 | 8.512 | 7.900 | 6.613 | 5.615 | 4.071 | 3.443 | 2.349 | 1.770 | 0.000 | | |
| | rue J.-A.-Bombardier | | 4.35 | 8.75 | 14.079 | 12.148 | 11.617 | 10.507 | 9.944 | 9.429 | 8.817 | 7.530 | 6.533 | 4.988 | 4.360 | 3.266 | 2.687 | 0.917 | 0.000 | |
| | ch. de Bretagne | | 3.29 | 9.81 | 15.784 | 13.853 | 13.323 | 12.212 | 11.649 | 11.134 | 10.523 | 9.236 | 8.238 | 6.693 | 6.066 | 4.972 | 4.393 | 2.623 | 1.706 | 0.000 |

Passage à niveau bloqué en phase 1 (convois de 3050 mètres)

Passage à niveau bloqué additionnel en phase 2 (convois de 4270 mètres)

Tableau 2 : Identification des passages à niveau bloqués - Trains circulant en direction sud-est

| Secteur | Passage à niveau | Remarque | Point miliaire | Distance (mile) | Distance (km) | Tête du train à ch. de Bretagne | Tête du train à rue J.-A.-Bombardier | Tête du train à ch. du Tremblay | Tête du train à rue Volta | Tête du train à boul. Jacques-Cartier | Tête du train à rue de la Province | Tête du train à rue de la Métropole | Tête du train à rue de la Barre | Tête du train à rue Cicot | Tête du train à boul. de Montarville | Tête du train à rue Pierre-Boucher | Tête du train à rue de Montbrun | Tête du train à rue de Varennes | Tête du train à rue de Mézy | Tête du train à rue d'Argenson |
|-------------------|-----------------------|-----------------|-------------------|--------------------|------------------|------------------------------------|---|------------------------------------|------------------------------|--|---------------------------------------|--|------------------------------------|------------------------------|---|---------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| au sud de A20 | ch. de Bretagne | | 3.29 | 9.81 | 15.784 | 0.000 | | | | | | | | | | | | | | |
| | rue J.-A.-Bombardier | | 4.35 | 8.75 | 14.079 | 1.706 | 0.000 | | | | | | | | | | | | | |
| | ch. du Tremblay | | 4.92 | 8.18 | 13.162 | 2.623 | 0.917 | 0.000 | | | | | | | | | | | | |
| | rue Newton | Aiguillage | 5.93 | 7.17 | 11.537 | 4.248 | 2.542 | 1.625 | | | | | | | | | | | | |
| | rue Volta | | 6.02 | 7.08 | 11.392 | 4.393 | 2.687 | 1.770 | 0.000 | | | | | | | | | | | |
| | boul. Jacques-Cartier | | 6.38 | 6.72 | 10.812 | 4.972 | 3.266 | 2.349 | 0.579 | 0.000 | | | | | | | | | | |
| | rue de la Province | | 7.06 | 6.04 | 9.718 | 6.066 | 4.360 | 3.443 | 1.673 | 1.094 | 0.000 | | | | | | | | | |
| | rue de la Métropole | | 7.45 | 5.65 | 9.091 | 6.693 | 4.988 | 4.071 | 2.301 | 1.722 | 0.628 | 0.000 | | | | | | | | |
| | ent. Camion Robert | Rue privée | 8.17 | 4.93 | 7.932 | 7.852 | 6.146 | 5.229 | 3.459 | 2.880 | 1.786 | 0.386 | | | | | | | | |
| entre A20 et R132 | rue de la Barre | | 8.41 | 4.69 | 7.546 | 8.238 | 6.533 | 5.615 | 3.846 | 3.266 | 2.172 | 0.402 | 0.000 | | | | | | | |
| | rue Vaudreuil | Aiguillage | 8.42 | 4.68 | 7.530 | 8.254 | 6.549 | 5.632 | 3.862 | 3.282 | 2.188 | 0.708 | 0.016 | | | | | | | |
| | pass. Dollard | Passage piétons | 8.61 | 4.49 | 7.224 | 8.560 | 6.854 | 5.937 | 4.167 | 3.588 | 2.494 | 1.062 | 0.322 | | | | | | | |
| | pass. Denis-Véronneau | Passage piétons | 8.83 | 4.27 | 6.870 | 8.914 | 7.208 | 6.291 | 4.521 | 3.942 | 2.848 | 1.191 | 0.676 | | | | | | | |
| | pass. des Vétérans | Passage piétons | 8.91 | 4.19 | 6.742 | 9.043 | 7.337 | 6.420 | 4.650 | 4.071 | 2.977 | 1.384 | 0.805 | | | | | | | |
| | rue Cicot | | 9.03 | 4.07 | 6.549 | 9.236 | 7.530 | 6.613 | 4.843 | 4.264 | 3.170 | 2.430 | 0.998 | 0.000 | | | | | | |
| | pass. Desmarteau | Passage piétons | 9.68 | 3.42 | 5.503 | 10.282 | 8.576 | 7.659 | 5.889 | 5.310 | 4.216 | 2.671 | 2.043 | 1.046 | | | | | | |
| | boul. de Montarville | | 9.83 | 3.27 | 5.261 | 10.523 | 8.817 | 7.900 | 6.130 | 5.551 | 4.457 | 3.025 | 2.285 | 1.287 | 0.000 | | | | | |
| | pass. des Seigneurs | Passage piétons | 10.05 | 3.05 | 4.907 | 10.877 | 9.171 | 8.254 | 6.484 | 5.905 | 4.811 | 3.282 | 2.639 | 1.641 | 0.354 | | | | | |
| au nord de R132 | rue Pierre-Boucher | | 10.21 | 2.89 | 4.650 | 11.134 | 9.429 | 8.512 | 6.742 | 6.162 | 5.068 | 3.475 | 2.896 | 1.899 | 0.611 | 0.000 | | | | |
| | pass. Lafontaine | Passage piétons | 10.33 | 2.77 | 4.457 | 11.327 | 9.622 | 8.705 | 6.935 | 6.356 | 5.261 | 3.797 | 3.089 | 2.092 | 0.805 | 0.193 | | | | |
| | rue de Montbrun | | 10.53 | 2.57 | 4.135 | 11.649 | 9.944 | 9.026 | 7.257 | 6.677 | 5.583 | 4.360 | 3.411 | 2.414 | 1.126 | 0.515 | 0.000 | | | |
| | rue de Varennes | | 10.88 | 2.22 | 3.572 | 12.212 | 10.507 | 9.590 | 7.820 | 7.241 | 6.146 | 4.666 | 3.974 | 2.977 | 1.689 | 1.078 | 0.563 | 0.000 | | |
| | pass. de Léry-du Fort | Passage piétons | 11.07 | 2.03 | 3.266 | 12.518 | 10.812 | 9.895 | 8.125 | 7.546 | 6.452 | 5.471 | 4.280 | 3.282 | 1.995 | 1.384 | 0.869 | 0.306 | | |
| | rue de Mézy | | 11.57 | 1.53 | 2.462 | 13.323 | 11.617 | 10.700 | 8.930 | 8.351 | 7.257 | 6.002 | 5.084 | 4.087 | 2.800 | 2.188 | 1.673 | 1.110 | 0.000 | |
| | rue d'Argenson | | 11.9 | 1.2 | 1.931 | 13.853 | 12.148 | 11.231 | 9.461 | 8.882 | 7.788 | 7.932 | 5.615 | 4.618 | 3.331 | 2.719 | 2.204 | 1.641 | 0.531 | 0.000 |
| | ch. Rivière-aux-Pins | Aiguillage | 13.1 | 0 | 0.000 | 15.784 | 14.079 | 13.162 | 11.392 | 10.812 | 9.718 | 7.932 | 7.546 | 6.549 | 5.261 | 4.650 | 4.135 | 3.572 | 2.462 | 1.931 |

Passage à niveau bloqué en phase 1 (convois de 3050 mètres)

Passage à niveau bloqué additionnel en phase 2 (convois de 4270 mètres)

SEULEMENT LES PASSAGES À NIVEAU ROUTIERS COMPRIS ENTRE LA LIMITE NORD ET LA LIMITE EST DU TERRITOIRE DE LA VILLE DE BOUCHERVILLE

Tableau 3 : Identification des passages à niveau routiers bloqués - Trains circulant en direction nord-ouest

| Tronçon | Passage à niveau | Remarque | Point miliaire | Distance (mille) | Distance (km) | Tête du train à rue d'Argenson | Tête du train à rue de Mésy | Tête du train à rue de Varennes | Tête du train à rue de Montbrun | Tête du train à rue Pierre-Boucher | Tête du train à boul. de Montarville | Tête du train à rue Cicot | Tête du train à rue de la Barre | Tête du train à rue de la Métropole | Tête du train à rue de la Province | Tête du train à boul. Jacques-Cartier | Tête du train à rue Volta | Tête du train à ch. du Tremblay | Tête du train à rue J.-A.-Bombardier | Tête du train à ch. de Bretagne |
|-------------------------|-----------------------|----------|-------------------|---------------------|------------------|-----------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|---|------------------------------|------------------------------------|--|---------------------------------------|--|------------------------------|------------------------------------|---|------------------------------------|
| au nord de R132 | rue d'Argenson | | 11.9 | 1.2 | 1.931 | 0.000 | | | | | | | | | | | | | | |
| | rue de Mésy | | 11.57 | 1.53 | 2.462 | 0.531 | 0.000 | | | | | | | | | | | | | |
| | rue de Varennes | | 10.88 | 2.22 | 3.572 | 1.641 | 1.110 | 0.000 | | | | | | | | | | | | |
| | rue de Montbrun | | 10.53 | 2.57 | 4.135 | 2.204 | 1.673 | 0.563 | 0.000 | | | | | | | | | | | |
| | rue Pierre-Boucher | | 10.21 | 2.89 | 4.650 | 2.719 | 2.188 | 1.078 | 0.515 | 0.000 | | | | | | | | | | |
| | boul. de Montarville | | 9.83 | 3.27 | 5.261 | 3.331 | 2.800 | 1.689 | 1.126 | 0.611 | 0.000 | | | | | | | | | |
| entre AZ0 et R132 | rue Cicot | | 9.03 | 4.07 | 6.549 | 4.618 | 4.087 | 2.977 | 2.414 | 1.899 | 1.287 | 0.000 | | | | | | | | |
| | rue de la Barre | | 8.41 | 4.69 | 7.546 | 5.615 | 5.084 | 3.974 | 3.411 | 2.896 | 2.285 | 0.998 | 0.000 | | | | | | | |
| au sud de AZ0 | rue de la Métropole | | 7.45 | 5.65 | 9.091 | 7.160 | 6.629 | 5.519 | 4.956 | 4.441 | 3.829 | 2.542 | 1.545 | 0.000 | | | | | | |
| | rue de la Province | | 7.06 | 6.04 | 9.718 | 7.788 | 7.257 | 6.146 | 5.583 | 5.068 | 4.457 | 3.170 | 2.172 | 0.628 | 0.000 | | | | | |
| | boul. Jacques-Cartier | | 6.38 | 6.72 | 10.812 | 8.882 | 8.351 | 7.241 | 6.677 | 6.162 | 5.551 | 4.264 | 3.266 | 1.722 | 1.094 | 0.000 | | | | |
| | rue Volta | | 6.02 | 7.08 | 11.392 | 9.461 | 8.930 | 7.820 | 7.257 | 6.742 | 6.130 | 4.843 | 3.846 | 2.301 | 1.673 | 0.579 | 0.000 | | | |
| | ch. du Tremblay | | 4.92 | 8.18 | 13.162 | 11.231 | 10.700 | 9.590 | 9.026 | 8.512 | 7.900 | 6.613 | 5.615 | 4.071 | 3.443 | 2.349 | 1.770 | 0.000 | | |
| | rue J.-A.-Bombardier | | 4.35 | 8.75 | 14.079 | 12.148 | 11.617 | 10.507 | 9.944 | 9.429 | 8.817 | 7.530 | 6.533 | 4.988 | 4.360 | 3.266 | 2.687 | 0.917 | 0.000 | |
| | ch. de Bretagne | | 3.29 | 9.81 | 15.784 | 13.853 | 13.323 | 12.212 | 11.649 | 11.134 | 10.523 | 9.236 | 8.238 | 6.693 | 6.066 | 4.972 | 4.393 | 2.623 | 1.706 | 0.000 |

Passage à niveau routier bloqué en phase 1 (convois de 3050 mètres)

Passage à niveau routier bloqué additionnel en phase 2 (convois de 4270 mètres)

Tableau 4 : Identification des passages à niveau routiers bloqués - Trains circulant en direction sud-est

| Secteur | Passage à niveau | Remarque | Point miliaire | Distance (mille) | Distance (km) | Tête du train à ch. de Bretagne | Tête du train à rue J.-A.-Bombardier | Tête du train à ch. du Tremblay | Tête du train à rue Volta | Tête du train à boul. Jacques-Cartier | Tête du train à rue de la Province | Tête du train à rue de la Métropole | Tête du train à rue de la Barre | Tête du train à rue Cicot | Tête du train à boul. de Montarville | Tête du train à rue Pierre-Boucher | Tête du train à rue de Montbrun | Tête du train à rue de Varennes | Tête du train à rue de Mésy | Tête du train à rue d'Argenson |
|-------------------------|-----------------------|----------|-------------------|---------------------|------------------|------------------------------------|---|------------------------------------|------------------------------|--|---------------------------------------|--|------------------------------------|------------------------------|---|---------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| au sud de AZ0 | ch. de Bretagne | | 3.29 | 9.81 | 15.784 | 0.000 | | | | | | | | | | | | | | |
| | rue J.-A.-Bombardier | | 4.35 | 8.75 | 14.079 | 1.706 | 0.000 | | | | | | | | | | | | | |
| | ch. du Tremblay | | 4.92 | 8.18 | 13.162 | 2.623 | 0.917 | 0.000 | | | | | | | | | | | | |
| | rue Volta | | 6.02 | 7.08 | 11.392 | 4.393 | 2.687 | 1.770 | 0.000 | | | | | | | | | | | |
| | boul. Jacques-Cartier | | 6.38 | 6.72 | 10.812 | 4.972 | 3.266 | 2.349 | 0.579 | 0.000 | | | | | | | | | | |
| | rue de la Province | | 7.06 | 6.04 | 9.718 | 6.066 | 4.360 | 3.443 | 1.673 | 1.094 | 0.000 | | | | | | | | | |
| | rue de la Métropole | | 7.45 | 5.65 | 9.091 | 6.693 | 4.988 | 4.071 | 2.301 | 1.722 | 0.628 | 0.000 | | | | | | | | |
| entre AZ0 et R132 | rue de la Barre | | 8.41 | 4.69 | 7.546 | 8.238 | 6.533 | 5.615 | 3.846 | 3.266 | 2.172 | 0.402 | 0.000 | | | | | | | |
| | rue Cicot | | 9.03 | 4.07 | 6.549 | 9.236 | 7.530 | 6.613 | 4.843 | 4.264 | 3.170 | 2.430 | 0.998 | 0.000 | | | | | | |
| au nord de R132 | boul. de Montarville | | 9.83 | 3.27 | 5.261 | 10.523 | 8.817 | 7.900 | 6.130 | 5.551 | 4.457 | 3.025 | 2.285 | 1.287 | 0.000 | | | | | |
| | rue Pierre-Boucher | | 10.21 | 2.89 | 4.650 | 11.134 | 9.429 | 8.512 | 6.742 | 6.162 | 5.068 | 3.475 | 2.896 | 1.899 | 0.611 | 0.000 | | | | |
| | rue de Montbrun | | 10.53 | 2.57 | 4.135 | 11.649 | 9.944 | 9.026 | 7.257 | 6.677 | 5.583 | 4.360 | 3.411 | 2.414 | 1.126 | 0.515 | 0.000 | | | |
| | rue de Varennes | | 10.88 | 2.22 | 3.572 | 12.212 | 10.507 | 9.590 | 7.820 | 7.241 | 6.146 | 4.666 | 3.974 | 2.977 | 1.689 | 1.078 | 0.563 | 0.000 | | |
| | rue de Mésy | | 11.57 | 1.53 | 2.462 | 13.323 | 11.617 | 10.700 | 8.930 | 8.351 | 7.257 | 6.002 | 5.084 | 4.087 | 2.800 | 2.188 | 1.673 | 1.110 | 0.000 | |
| | rue d'Argenson | | 11.9 | 1.2 | 1.931 | 13.853 | 12.148 | 11.231 | 9.461 | 8.882 | 7.788 | 7.932 | 5.615 | 4.618 | 3.331 | 2.719 | 2.204 | 1.641 | 0.531 | 0.000 |

Passage à niveau routier bloqué en phase 1 (convois de 3050 mètres)

Passage à niveau routier bloqué additionnel en phase 2 (convois de 4270 mètres)



Annexe 5

Niveaux sonores mesurés sur l'île de Montréal

**FIGURE 1. NIVEAUX SONORES MESURÉS LE JOUR ($L_{\text{JOUR}, 16\text{H}}$)
SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL, ÉTÉ 2010**

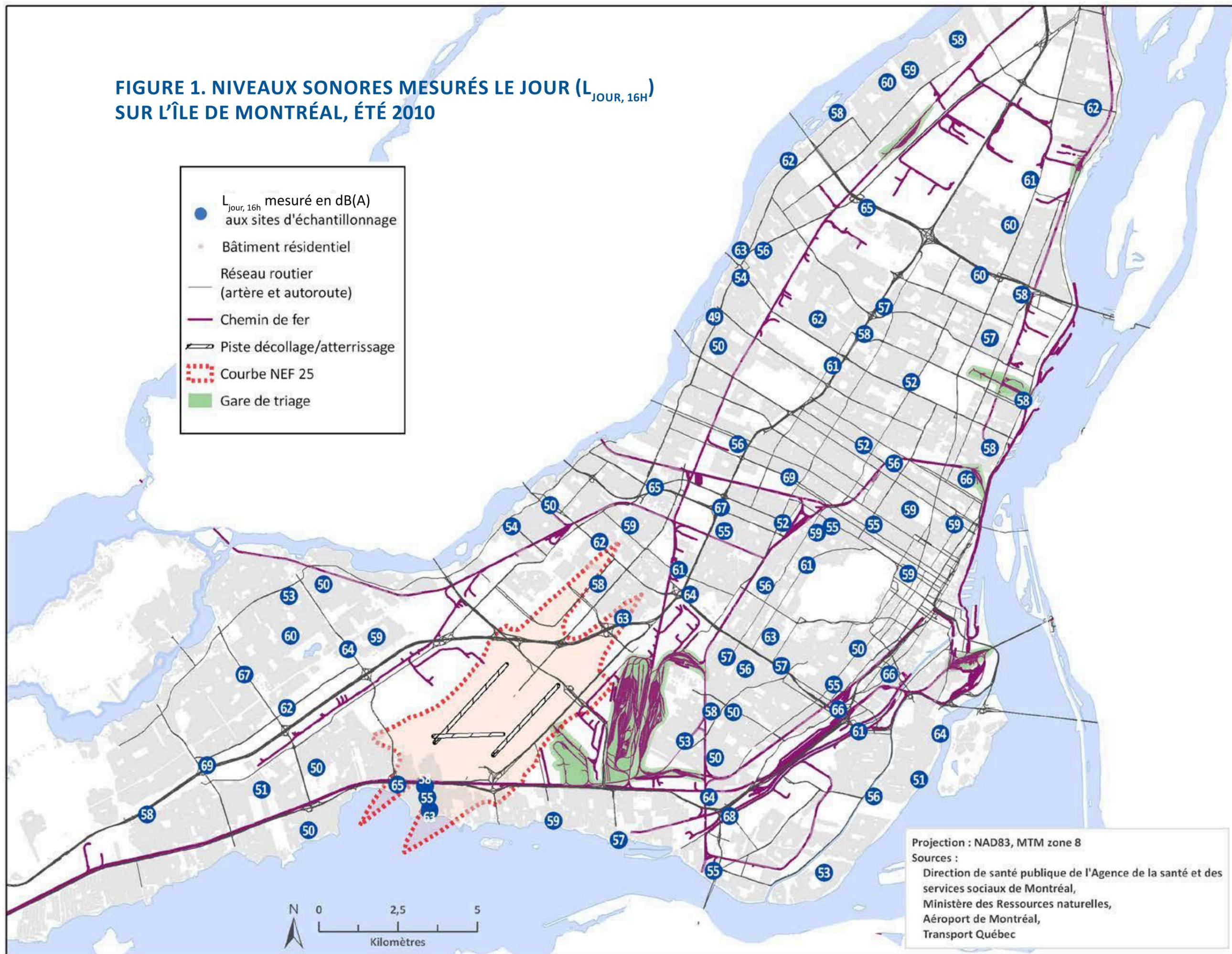


FIGURE 2. NIVEAUX SONORES MESURÉS LA NUIT (L_{NUIT})
SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL, ÉTÉ 2010

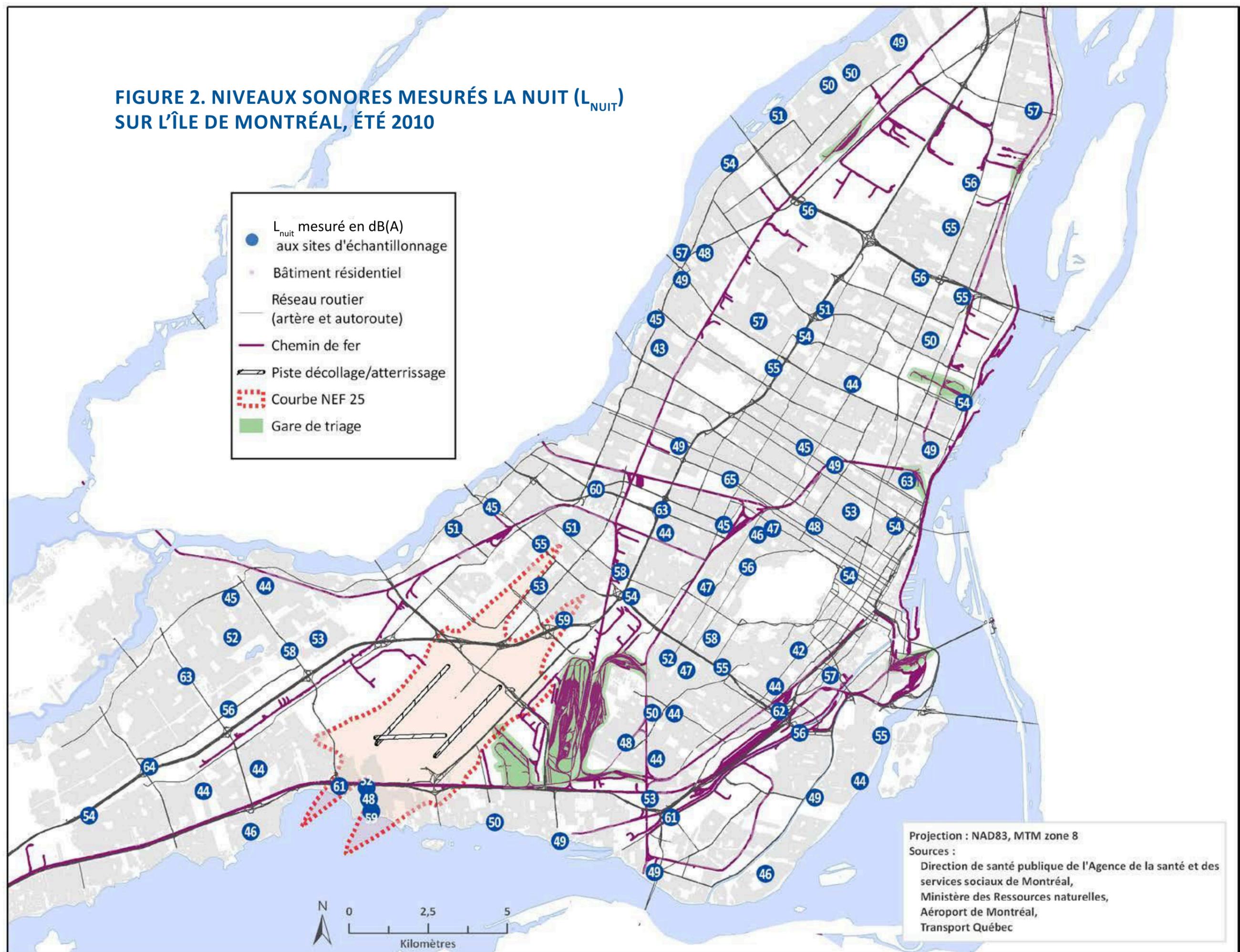
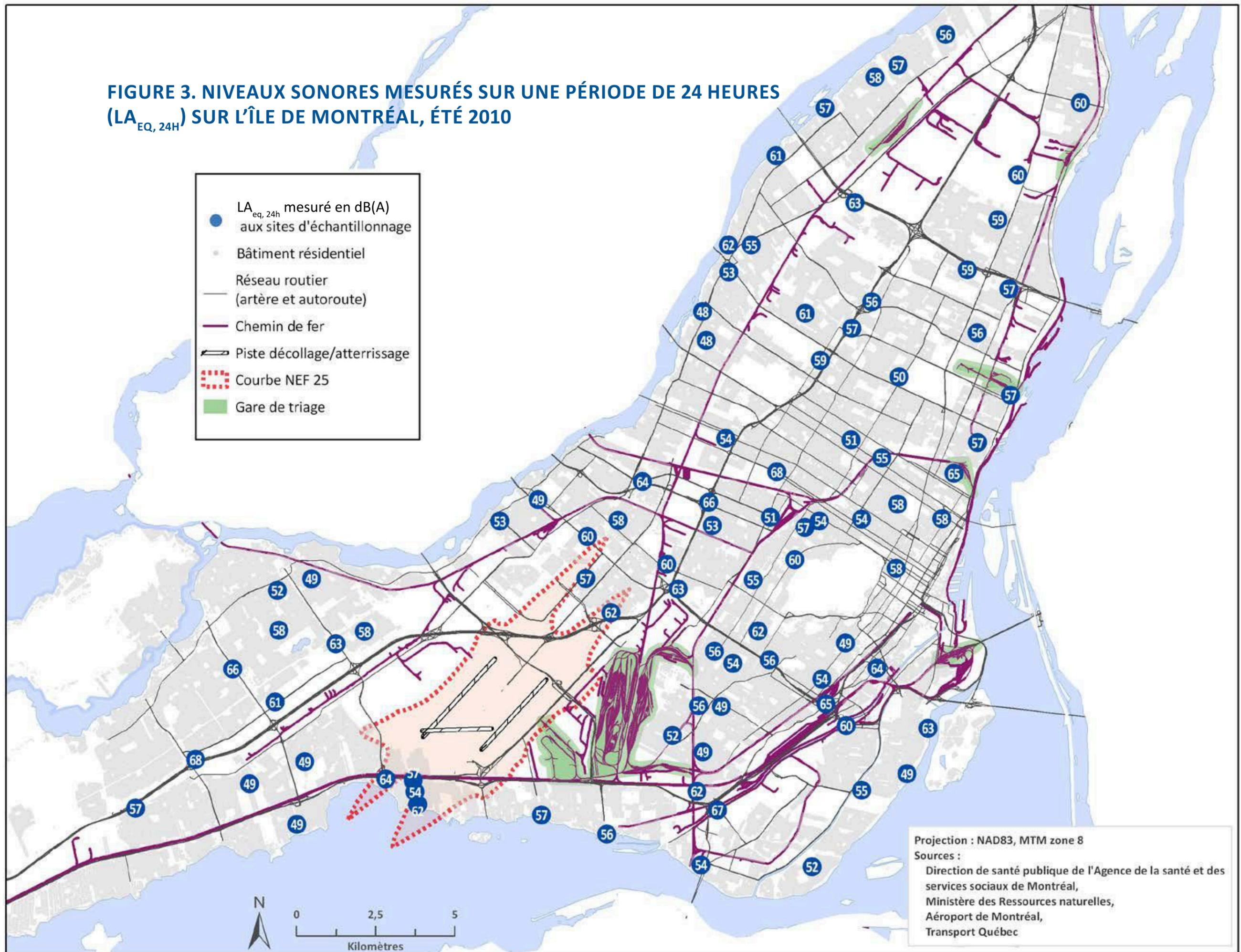


FIGURE 3. NIVEAUX SONORES MESURÉS SUR UNE PÉRIODE DE 24 HEURES ($LA_{eq, 24H}$) SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL, ÉTÉ 2010





Annexe 6

Incidents ferroviaires sur la subdivision Sorel depuis 1983

| No | Année | Résumé | Subdivision | PM | Présence de feu | Perte de carburant | Type de voie ferrée | Période de la journée | Décès | Blessure grave | Blessure mineure | Blessure motocycliste | Blessure conducteur/passager de véhicule motorisé | Blessure suite à une intrusion | Rue | Action du conducteur | Nombre d'occupants | Type de véhicule |
|----|-------|---|-------------|-------|-----------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------|-------|----------------|------------------|-----------------------|---|--------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------|-----------------------|
| 1 | 2019 | INCENDIES | SOREL | 18.4 | 1 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 2 | 2019 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.3 | 0 | 0 | TRIAJE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 3 | 2019 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.3 | 0 | 0 | TRIAJE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 4 | 2019 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 5.2 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 5 | 2019 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 29.9 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 6 | 2019 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 44.3 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | NUIT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 7 | 2019 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.4 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 8 | 2019 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 44.4 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | NUIT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 9 | 2019 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.45 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 2018 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE (AUCUN DOMMAGE) | SOREL | 17.2 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 11 | 2017 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE (AUCUN DOMMAGE) | SOREL | 44.4 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 12 | 2017 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 18.4 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | NUIT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 13 | 2017 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 8.41 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | LA BARRE STREET | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | AUTOMOBILE |
| 14 | 2017 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 6.85 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | NUIT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 15 | 2016 | COLLISION EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 7.3 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 16 | 2016 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 17 | 2015 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.45 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 18 | 2015 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17.27 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 19 | 2015 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.45 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | NUIT | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | RUE METROPOLE | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | AUTOMOBILE |
| 20 | 2015 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 14.17 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | NUIT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | MONTEE STE JULIE | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | AUTOMOBILE |
| 21 | 2015 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 36.4 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | PRIVATE | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | VÉHICULE TOUT TERRAIN |
| 22 | 2015 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE (AUCUN DOMMAGE) | SOREL | 28.3 | 0 | 0 | TRIAJE | AUBE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 23 | 2014 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 8.4 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | NUIT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 24 | 2014 | DERAILEMENT - VEHICULES D'ENTRETIEN (AUCUN DOMMAGE) | SOREL | 28.3 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 25 | 2014 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.45 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | RUE METROPOLE | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | SEMI-REMORQUE |
| 26 | 2014 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 27 | 2013 | FUITE DE MARCHANDISES DANGEREUSES | SOREL | 17.14 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 28 | 2013 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.33 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | NUIT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 29 | 2012 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 44.07 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ST LOUIS STREET | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | SEMI-REMORQUE |
| 30 | 2011 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.8 | 0 | 0 | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 31 | 2011 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 8.17 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | SEMI-REMORQUE |
| 32 | 2011 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 32.33 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | CAMION |
| 33 | 2011 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 5.22 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 34 | 2010 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 7.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 35 | 2010 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 16.41 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | MARIE-VICTORIN RD | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 2 | AUTOMOBILE |
| 36 | 2010 | FUITE DE MARCHANDISES DANGEREUSES | SOREL | 28.25 | 0 | 0 | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 37 | 2010 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 5.93 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 38 | 2010 | INTRUS | SOREL | 30.95 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | | | | |
| 39 | 2010 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 40 | 2010 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.8 | 0 | 0 | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 41 | 2009 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 16.46 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | AUTOMOBILE |
| 42 | 2009 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 21.9 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 43 | 2009 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.46 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 44 | 2009 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 45 | 2009 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 44.07 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 46 | 2008 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 47 | 2007 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 48 | 2006 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 39 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 49 | 2006 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.41 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 50 | 2006 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.8 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 51 | 2006 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.8 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 52 | 2005 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.46 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 53 | 2005 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 45.48 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 54 | 2004 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 44.07 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 55 | 2004 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 7.5 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 56 | 2004 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.8 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 57 | 2004 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.41 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 58 | 2004 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 59 | 2003 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 60 | 2002 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.8 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 61 | 2001 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 40 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 62 | 2001 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 63 | 2006 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 64 | 2006 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.8 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 65 | 2006 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 8.09 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 66 | 2007 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 44.07 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | MARIE VICTORIN | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | SEMI-REMORQUE |
| 67 | 2007 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 29.41 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 68 | 2007 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 8.41 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | LA BARRE STREET | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | AUTOMOBILE |
| 69 | 2007 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.8 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 70 | 2006 | DERAILEMENTS EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 7.06 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 71 | 2006 | INCENDIES | SOREL | 28.8 | 1 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 72 | 2005 | EMPLOYE | SOREL | 19.3 | 0 | 0 | TRIAJE | | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 73 | 2005 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 42.17 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 74 | 2005 | COLLISION DE VEHICULES D'ENTRETIEN | SOREL | 28.8 | 0 | 0 | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 75 | 2005 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 76 | 2005 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 17.25 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | N/A | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | FOURGONNETTE |
| 77 | 2005 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 35.57 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | ST ROCH ROAD | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | AUTOMOBILE |
| 78 | 2005 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 22.95 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | CALIXA LAVALLEE ST. | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | AUTOMOBILE |

| No | Année | Résumé | Subdivision | PM | Présence de feu | Perte de carburant | Type de voie ferrée | Période de la journée | Décès | Blessure grave | Blessure mineure | Blessure motocycliste | Blessure conducteur/passager de véhicule motorisé | Blessure suite à une intrusion | Rue | Action du conducteur | Nombre d'occupants | Type de véhicule |
|-----|-------|------------------------------------|-------------|-------|-----------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------|-------|----------------|------------------|-----------------------|---|--------------------------------|----------------------|------------------------------|--------------------|------------------|
| 79 | 2005 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.45 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | RUE METROPOLE | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | AUTOMOBILE |
| 80 | 2005 | MATERIEL ROULANT PARTI A LA DERIVE | SOREL | 5.93 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 81 | 2004 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 82 | 2004 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 10.4 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 83 | 2004 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 22.95 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | CALIXA LAVALLEE ST. | COINCÉ SUR LA VOIE | 0 | AUTOMOBILE |
| 84 | 2004 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 85 | 2003 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 86 | 2003 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 87 | 2002 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 29.87 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | LA POMME D OR ROAD | GLISSÉ SUR LA VOIE | 1 | AUTOMOBILE |
| 88 | 2002 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 18.18 | 0 | 0 | TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 89 | 2002 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.06 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | DE PROVINCE STREET | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | AUTOMOBILE |
| 90 | 2002 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 43.65 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | RUE DES ERABLES | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 21 | AUTOMOBILE |
| 91 | 2001 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 7.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 92 | 2001 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 10.53 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | MONTBRUN STREET | EN PERTE DE VIT. SUR LA VOIE | 2 | AUTOMOBILE |
| 93 | 2001 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 8.4 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 94 | 2001 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 95 | 2001 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 96 | 2001 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 35.57 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | ST ROCH ROAD | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | AUTOMOBILE |
| 97 | 2001 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 98 | 2001 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 45.4 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | ST ROCH ROAD | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | AUTOMOBILE |
| 99 | 2000 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 8.4 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 100 | 2000 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 101 | 2000 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 18.38 | 0 | 0 | TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 102 | 2000 | FUITE DE MARCHANDISES DANGEREUSES | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 103 | 2000 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 18 | 0 | 0 | TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 104 | 2000 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 105 | 2000 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 6.38 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | JACQUES CARTIER BLVD | AUTRE | 1 | AUTOMOBILE |
| 106 | 1999 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 46 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 1 | AUTOMOBILE |
| 107 | 1999 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 0.34 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | DU CANAL RANGE ROAD | AUTRE | 1 | AUTOMOBILE |
| 108 | 1999 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 5.2 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 109 | 1999 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 10.21 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | PIERRE BOUCHER ST. | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | 3 | AUTOMOBILE |
| 110 | 1999 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 111 | 1998 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 112 | 1998 | DERAILEMENTS EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.14 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 113 | 1998 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 7.45 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | NUIT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 114 | 1998 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 115 | 1998 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.06 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | DE PROVINCE STREET | EN PERTE DE VIT. SUR LA VOIE | 1 | AUTOMOBILE |
| 116 | 1998 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | TRIAGE | NUIT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 117 | 1997 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.41 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 118 | 1997 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 44.07 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 119 | 1997 | COLLISION EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 5.9 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | NUIT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 120 | 1994 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 6.38 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | JACQUES CARTIER BLVD | | | AUTOMOBILE |
| 121 | 1997 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.8 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 122 | 1997 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 35.57 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | ST ROCH ROAD | GLISSÉ SUR LA VOIE | 1 | CAMION |
| 123 | 1996 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 28.08 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 132 | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | CAMION |
| 124 | 1996 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 11.57 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | DE MEZY STREET | AUTRE | | AUTOMOBILE |
| 125 | 1996 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.8 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 126 | 1996 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 7.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 127 | 1995 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 128 | 1996 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 8.41 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | NUIT | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | LA BARRE STREET | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | AUTOMOBILE |
| 129 | 1995 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.9 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 130 | 1995 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.57 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 131 | 1995 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.45 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | NUIT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | METROPOLE STREET | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | AUTOMOBILE |
| 132 | 1995 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 18.25 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 133 | 1995 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 18.25 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 134 | 1994 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17.16 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 135 | 1994 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 136 | 1994 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.5 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 137 | 1994 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 6.02 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | VOLTA STREET. | AUTRE | | AUTOMOBILE |
| 138 | 1993 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 15.8 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | QUEVILLON STREET | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | CAMION |
| 139 | 1993 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 15.3 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ST EUGENE STREET | CONTOURNÉ DISP. D'AVERT. | | AUTOMOBILE |
| 140 | 1993 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 15.3 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ST EUGENE STREET | CONTOURNÉ DISP. D'AVERT. | | AUTOMOBILE |
| 141 | 1993 | DERAILEMENTS EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.39 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 142 | 1993 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 8.4 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 143 | 1993 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 8.4 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 144 | 1993 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 3.29 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | NUIT | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | DE BRETAGNE STREET | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | AUTOMOBILE |
| 145 | 1993 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 3.29 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | NUIT | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | DE BRETAGNE STREET | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | AUTOMOBILE |
| 146 | 1993 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17.08 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 147 | 1993 | DERAILEMENTS EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 34.65 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 148 | 1993 | DERAILEMENTS EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 34.65 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 149 | 1993 | DERAILEMENTS EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 34.65 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 150 | 1993 | DERAILEMENTS EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 34.65 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 151 | 1993 | DERAILEMENTS EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 34.65 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 152 | 1993 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 3.29 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | DE BRETAGNE STREET | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | CAMION |
| 153 | 1993 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 44.55 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 154 | 1992 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 28.08 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | AUBE | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 132 | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | AUTOMOBILE |
| 155 | 1992 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.74 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 156 | 1992 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 28.33 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | | | | |
| 157 | 1992 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.3 | 0 | 0 | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | SEMI-REMORQUE |
| 158 | 1992 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 44.27 | 0 | 1 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | ST LOUIS STREET | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | SEMI-REMORQUE |
| 159 | 1992 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17 | 0 | 0 | TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 160 | 1992 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 6.38 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | JACQUES CARTIER BLVD | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | AUTOMOBILE |
| 161 | 1992 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 6.38 | 0 | 0 | VOIE PRINCIPALE | JOUR | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | JACQUES CARTIER BLVD | NE S'EST PAS ARRÊTÉ | | AUTOMOBILE |

| No | Année | Résumé | Subdivision | PM | Présence de feu | Perte de carburant | Type de voie ferrée | Période de la journée | Décès | Blessure grave | Blessure mineure | Blessure motocycliste | Blessure conducteur/passager de véhicule motorisé | Blessure suite à une intrusion | Rue | Action du conducteur | Nombre d'occupants | Type de véhicule |
|-----|-------|-----------------------------------|-------------|-------|-----------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------|-------|----------------|------------------|-----------------------|---|--------------------------------|----------------------|----------------------|--------------------|------------------|
| 162 | 1992 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 45 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | JOUR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 163 | 1992 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 44.5 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 164 | 1992 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.7 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 165 | 1992 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17.16 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 166 | 1991 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 15.3 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ST EUGENE STREET | | | AUTOMOBILE |
| 167 | 1991 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.41 | | | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 168 | 1991 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 8.4 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 169 | 1991 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 170 | 1991 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.6 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 171 | 1991 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 10.21 | | | | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | PIERRE BOUCHER ST. | | | AUTOMOBILE |
| 172 | 1991 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 15.38 | | | | | | | | | | | | | | |
| 173 | 1991 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.75 | | | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 174 | 1990 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.75 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 175 | 1990 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17.3 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 176 | 1990 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 10.21 | | | | | 0 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | PIERRE BOUCHER ST. | | | BICYCLETTE |
| 177 | 1990 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 44.55 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 178 | 1990 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 45.4 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 179 | 1990 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.7 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 180 | 1990 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 45.42 | | | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 181 | 1990 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.68 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | INDUSTRIEL BLVD | | | AUTOMOBILE |
| 182 | 1989 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.8 | | | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 183 | 1989 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 16.51 | | | | | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | | | | CAMION |
| 184 | 1989 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.68 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ROLAND THERRIEN BLVD | | | AUTOMOBILE |
| 185 | 1989 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 16.14 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | MONTEE PICARDIE | | | AUTOMOBILE |
| 186 | 1989 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 16.14 | | | | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | MONTEE PICARDIE | | | AUTOMOBILE |
| 187 | 1989 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17.4 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 188 | 1989 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 28.8 | | | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 189 | 1989 | COLLISION EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 97.4 | | | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 190 | 1988 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.68 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | LORNE AVE | | | AUTOMOBILE |
| 191 | 1988 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 15.3 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ST EUGENE STREET | | | AUTOMOBILE |
| 192 | 1988 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 15.3 | | | | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | ST EUGENE STREET | | | AUTOMOBILE |
| 193 | 1988 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.45 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | METROPOLE STREET | | | AUTOMOBILE |
| 194 | 1988 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17.25 | | | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 195 | 1988 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 16.67 | | | | | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | | | | CAMION |
| 196 | 1988 | COLLISION EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17.68 | | | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 197 | 1988 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 46.31 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ELIZABETH STREET | | | AUTOMOBILE |
| 198 | 1988 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 9.2 | | | | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | | | | CAMION LOURD |
| 199 | 1988 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.57 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 200 | 1988 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.57 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 201 | 1987 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 15.38 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 202 | 1987 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.68 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ROLAND THERRIEN BLVD | | | AUTOMOBILE |
| 203 | 1987 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.57 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 204 | 1987 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17.01 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 205 | 1987 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 9.83 | | | | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | MONTARVILLE STREET | | | AUTOMOBILE |
| 206 | 1987 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 15.4 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 207 | 1987 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17.3 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 208 | 1987 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 15.5 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 209 | 1986 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 14.54 | | | | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | HWY 132 | | | AUTOMOBILE |
| 210 | 1986 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 28.08 | | | | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 132 | | | AUTOMOBILE |
| 211 | 1985 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 13.1 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | HWY 3A | | | AUTOMOBILE |
| 212 | 1984 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 46.34 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | VICTORIA STREET | | | AUTOMOBILE |
| 213 | 1984 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 14.54 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | HWY 132 | | | AUTOMOBILE |
| 214 | 1984 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 15.3 | | | | | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | ST EUGENE STREET | | | AUTOMOBILE |
| 215 | 1984 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 7.68 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ROLAND THERRIEN BLVD | | | AUTOMOBILE |
| 216 | 1983 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 41.11 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | GRANDE RIVIERES ROAD | | | AUTOMOBILE |
| 217 | 1987 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 17.5 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 218 | 1987 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 10.53 | | | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | MONTBRUN STREET | | | AUTOMOBILE |
| 219 | 1987 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 45.42 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 220 | 1986 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.6 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 221 | 1986 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 16.6 | | | VOIE AUTRE PRINC. OU TRIAGE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 222 | 1986 | COLLISION HORS DE VOIE PRINCIPALE | SOREL | 29.04 | | | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 223 | 1985 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 84 | | | | | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | | | | |
| 224 | 1985 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 15.4 | | | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 225 | 1984 | COLLISION EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 15.45 | | | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 226 | 1984 | INTRUS | SOREL | 0 | | | TRIAJE | | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | | | | |
| 227 | 1983 | DERAILEMENT HORS VOIE PRINCIPALE | SOREL | 45.3 | | | TRIAJE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 228 | 1983 | INTRUS | SOREL | 32.2 | | | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | | | | |
| 229 | 1983 | DERAILEMENTS EN VOIE PRINCIPALE | SOREL | 84 | | | VOIE PRINCIPALE | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 230 | 1983 | ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU | SOREL | 28.08 | | | | | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | | | | AUTOBUS |



1 800 463-2839
info@norda.com

norda.com