

Mardi 20 juillet 2010

Dans le but de minimiser les impacts ferroviaires sur les secteurs résidentiels avoisinant l'actuel garage des trains de banlieue de la ligne Delson/Candiac – Montréal de l'AMT présentement localisé dans les installations ferroviaires du CP, à l'ouest de la rue Principales Sud, l'AMT avait annoncé la relocalisation de son garage ferroviaire pour le 30 juin 2010.

Depuis plusieurs mois, l'AMT et la Ville de Delson sont à la recherche d'un site temporaire permettant la relocalisation du garage de l'AMT. Plusieurs sites ont été analysés et des pourparlers ont eu lieu avec des propriétaires fonciers susceptible de pouvoir accueillir les installations ferroviaires de l'AMT. De longues et intenses négociations entre les intervenants de ce dossier ont permis de trouver une solution à cette problématique.

La Ville de Delson est heureuse d'annoncer à sa population qu'en date du 16 juillet 2010, nous avons signé un protocole d'entente permettant la relocalisation du garage de l'AMT dans le parc industriel de Delson. Notons que cette entente est temporaire et qu'elle permettra à l'AMT de disposer de trois années afin de trouver un site permanent pour la relocalisation du garage des trains de la ligne Delson/Candiac – Montréal. Nous vous tiendrons informé de la date de la relocalisation du garage de l'AMT.

[Communiqué de l'AMT.](#)

Jeudi le 14 janvier 2010

Suite à la rencontre du mardi 12 janvier 2010 entre les différents intervenants concernant le garage des trains à Delson, l'AMT et le CP ont tenu compte de la demande des citoyens de fermer les locomotives durant le week-end.

Ainsi, après évaluation et vérifications techniques, Mme Mélanie Nadeau, directrice des Affaires publiques à l'Agence métropolitaine de transport, nous informe de la solution proposée, à savoir :

Vous prendrez note que cette solution est assortie de certaines exceptions qui sont incontournables afin d'assurer la fiabilité du train de banlieue Montréal/Delson-Candiac.

Cette procédure sera en vigueur du 15 janvier au 15 mars 2010.

NOUVELLE PROCÉDURE :

Vendredi soir : les locomotives seront arrêtées et branchées.

Samedi (jour et nuit) : les locomotives seront arrêtées et branchées.

Dimanche :

- *À -15 °C ou plus froid, les locomotives seront démarrées à 18 h et seront en marche jusqu'au lundi matin.*
- *À -14 °C ou plus chaud, les locomotives seront démarrées entre 14 h et 19 h et fonctionneront pour une période d'environ 2 heures pour s'assurer qu'elles sont en bon état de marche pour le lendemain matin.*
- *À noter que nous basons notre planification sur les prévisions d'Environnement Canada, le vendredi après-midi.*

Exceptions :

- *En cas de froid intense et prolongé soit une température de -25 °C ou plus froid pour une bonne partie du week-end, les locomotives devront être fonctionnelles toute la fin de semaine pour assurer que le service de train de banlieue sera offert le lundi matin.*
- *Dans les cas de tempête de neige de plus de 10 cm, nous devons laisser les locomotives marcher tout le week-end. Nous pourrons nous adapter au cours du week-end si la tempête de neige ne dure qu'une journée ou une nuit. En effet, lorsque que nous partons les locomotives le lundi matin, il ne doit pas y avoir de neige accumulée sur le toit de la locomotive car, le cas échéant, la neige serait aspirée par le système de ventilation et affecterait les composantes électroniques ainsi que les moteurs de traction : cela causerait une défaillance technique automatiquement.*
- *Tel que stipulé dans nos courriels précédents, en cas de problème mécanique sur une locomotive, celle-ci sera fonctionnelle toute la fin de semaine. Le cas échéant, nous tenterons dans la mesure du possible, de vous informer par courriel à l'avance.*

La planification pour déterminer l'option retenue sera faite à tous les vendredis après-midi par les responsables à l'AMT et au CP. Ceux-ci transféreront l'information aux Affaires publiques de l'AMT et nous vous confirmerons par courriel l'option retenue pour le week-end à venir. C'est Mme Claude Pelletier qui vous transmettra l'information chaque vendredi pour la durée de cette nouvelle procédure.

Dossier concernant la relocalisation du garage pour l'entreposage des locomotives de l'AMT

Mardi le 12 janvier 2010

Une rencontre s'est tenue à l'hôtel de ville le 12 janvier 2010 avec les dirigeants du CP, de l'AMT, les députés provincial et fédéral, le Comité des citoyens, le maire et le directeur général de la Ville pour discuter de la problématique causée par le bruit des locomotives pour les résidents du secteur situé à proximité des voies ferrées où sont entreposées lesdites locomotives. Le but de cette rencontre était de trouver des moyens, à court terme, pour minimiser les inconvénients causés aux résidents de ce secteur en attendant le déplacement permanent de ces locomotives, prévu le 30 juin 2010. Des pistes de solution ont été évoquées et une confirmation est attendue lors d'une rencontre prévue au cours du mois en cours.

Jeudi le 10 décembre 2009

En date du 8 décembre 2009, le conseil municipal a adopté la [résolution 506-09](#). Une lettre, accompagnée de la dite résolution, a été envoyée à M. Michel Spénard, directeur au CP, l'invitant à participer à une rencontre concernant la relocalisation des trains, à court terme, pour la période hivernale, avec les divers intervenants, députés, dirigeants du CP, de l'AMT, le Comité du train. M. Spénard a accepté ladite rencontre qui devrait se tenir la deuxième semaine de janvier 2010.

En date du 12 novembre 2009

L'Agence métropolitaine de Transport nous informe des actions prévues d'ici juin 2010, date à laquelle les locomotives seront déplacées. Voici ce qu'elle nous écrit :

À court terme (d'ici le déménagement des trains prévu le 30 juin 2010)

- L'AMT s'assurera auprès du CP du respect des normes relatives au roulement des locomotives ;

- L'AMT effectuera un suivi serré pour que les locomotives ne soient démarrées que lorsque requis, soit :

Été : 45 à 60 minutes avant le départ ;

Plus de -15°C : 2 heures avant ;

-15°C ou moins, prévision de chute de neige de 10cm ou plus, ou problèmes mécanique pouvant réduire la fiabilité du service : toute la nuit*

*Compte tenu de la vétusté de notre flotte de locomotives, cette procédure est incontournable pour garantir le service à nos clients en période hivernale.

À moyen terme

Le 30 juin : installation dans un site transitoire pour une période d'environ 4-5 mois.

À long terme

Installation dans un site permanent à l'automne 2010 (5 sites sont présentement à l'étude).

En date du 6 novembre 2009

L'Agence métropolitaine de Transport a accepté de déléguer des représentants au Comité de suivi mis sur pied afin de traiter de la problématique de bruit.

En date du 28 octobre 2009

Suite à une conversation téléphonique entre le représentant de l'AMT et le maire, Monsieur Gilles Meloche, ce dernier a obtenu la confirmation que les locomotives seront déplacées au 30 juin 2010.

Également, une date de rencontre du Comité de suivi sera établie dans les prochains jours.

En du 26 octobre 2009

La permanence de la ligne Candiac/Delson, dont l'entrée en vigueur s'est effectuée à compter du 1^{er} juillet dernier, amènera la réalisation de plusieurs travaux d'envergures pour l'AMT qui permettront l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

Une des problématiques à régler dans le cadre de la permanence du train de banlieue consiste en l'atténuation du bruit des locomotives des trains de l'AMT lors de leur entreposage. Les wagons du train de banlieue sont entreposés à proximité des résidences sises dans le secteur situé près de la rue de la Station, du côté sud de la Ville, et les locomotives fonctionnent dès l'aube, et ce de façon continue durant plusieurs heures. La paix et la tranquillité des citoyens de ce secteur s'en trouvent sérieusement hypothéquées depuis ce temps.

De cette situation résulte bon nombre de plaintes des citoyens de ce secteur, et ce de façon récurrente. La Ville de Delson est intervenue auprès des dirigeants de l'AMT à plusieurs reprises quant aux bruits de ces locomotives. La Ville a bien sûr logé les plaintes de ses citoyens et parlé aux divers intervenants dans ce dossier, soit l'AMT, qui nous assurait qu'il s'agissait d'une situation temporaire puisqu'elle était à la recherche d'un site permanent pour l'entreposage de ses locomotives et que l'échéancier est très serré pour s'y conformer, soit le printemps 2010.

Comme vous le savez probablement, dans le cadre du projet pilote d'implantation du train de banlieue dans notre secteur, l'AMT a procédé à l'implantation d'équipement temporaire qui devra être relocalisé suite à la permanence du train de banlieue. Il en est ainsi pour le garage des trains à proximité du stationnement incitatif.

De plus, une résolution a été adoptée par le conseil municipal à la séance du 1^{er} octobre dernier pour demander formellement à l'AMT de régler la problématique reliée au bruit des locomotives à court, moyen et long terme. L'appui du député de La Prairie a également été assuré pour le règlement de ce dossier. Un suivi de ses actions a été demandé à l'AMT dans le dossier de relocalisation du garage et qu'elle puisse présenter à la population de Delson des mesures d'atténuation à court et moyen terme.

Dossier Sifflement des trains

La Ville de Delson, suite à de nombreuses plaintes des citoyens résidant dans le secteur sud de la ville, à proximité des voies ferrées, quant au sifflement des trains, a présenté en novembre 2000 une première demande au Canadien Pacifique afin d'analyser la possibilité de faire cesser le sifflement des trains. Suite à cette demande, une série de travaux ont été réalisés au niveau de la rue des Roitelets. Depuis, la Ville de Delson a multiplié les démarches afin d'obtenir l'arrêt du sifflement des trains sur son territoire.

En mai 2006, dans le cadre d'une nouvelle procédure afin de demander un règlement anti-sifflet, la Ville de Delson a mandaté la firme de consultant UMA pour la réalisation d'une étude de faisabilité pour l'abolition du sifflement de locomotive. Lors de la remise de l'étude de faisabilité de la firme UMA en octobre 2006, le consultant est d'avis que, suite à la réalisation de certains travaux, il n'y a pas de raison pour que le chemin de fer refuse d'émettre les instructions nécessaires à l'abolition du sifflet de locomotives. L'étude de faisabilité est donc présentée au CP en janvier 2007. Suite aux recommandations de la firme UMA, la Ville a rapidement procédé à certains travaux demandés, localisés à l'extérieur de l'emprise ferroviaire, afin de se plier aux exigences requises. Quant aux travaux requis par le CP sur ses terrains, nous sommes toujours en attente des commentaires de ce dernier afin qu'ils puissent être complétés.

Dans ce dossier, la Ville a même demandé l'aide de Transport Canada afin de s'assurer que le CP utilisait le sifflement conformément à la réglementation. Ainsi, une vérification de l'emploi du sifflement a été faite par un représentant de Transport Canada sur une période de 48 heures consécutives. Celle-ci a démontré que le CP n'utilisait pas le sifflet des trains de façon abusive.

Dans la liste de ses actions, la Ville de Delson a par la suite présenté une demande de médiation à Transport Canada en septembre 2007 et un médiateur a été nommé par Transport Canada. Toutefois, considérant que nous étions en attente des commentaires du CP concernant l'étude de faisabilité, le médiateur a établi qu'il n'y avait, à ce jour, aucun litige à entendre dans le cadre d'une médiation puisque la Ville est en attente des commentaires du CP.

Suite au dépôt de notre étude de faisabilité pour l'abolition du sifflement de locomotive en janvier 2007, une première rencontre entre le CP et les représentants de la Ville a eu lieu en juin 2008. Lors de cette rencontre le CP n'a pas commenté l'étude de faisabilité mais a plutôt parlé de la faisabilité de fermer une partie de la rue de la Station, limitant ainsi les interactions entre le ferroviaire et les automobilistes.

L'analyse de notre étude de faisabilité par le CP s'est donc poursuivie jusqu'à l'automne 2009. Le 6 octobre dernier, lors d'une rencontre entre les représentants du CP et la Ville de Delson, le CP a commenté, pour la première fois, trois des quatre intersections ferroviaires analysées dans le cadre de l'étude de faisabilité. Les commentaires du CP transmis lors de cette rencontre tendent vers ceux de l'étude de faisabilité. De plus, le CP s'est engagé à présenter ses commentaires officiellement par écrit dans les trois semaines suivant cette rencontre.

Prochaines étapes

La réception des commentaires officiels du CP sur l'étude de faisabilité est une étape essentielle à la poursuite de ce dossier et le CP s'est engagé à les transmettre à très courte échéance. Par la suite, l'étude de faisabilité ainsi que les commentaires du CP seront transmis à Transport Canada pour analyse et recommandation. Dans l'éventualité de l'acceptation des conclusions de l'étude par Transport Canada, le CP devra réaliser l'estimation des coûts des travaux dans son emprise, la signature des autorisations et la réalisation des travaux. Ce n'est qu'à la fin des travaux qu'il y aura émission de la directive anti-sifflement de locomotive.