

Le 8 avril 2025

PROJET / DRAFT

RÈGLEMENT / BY-LAW R-2025-875-21

**RÈGLEMENT MODIFIANT DE NOUVEAU LE
RÈGLEMENT 99-875 SUR LES PLANS
D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION
ARCHITECTURALE (PIIA) AUX FINS
D'AJOUTER DES DISPOSITIONS
CONCERNANT UNE PROPRIÉTÉ
ADJACENTE À UNE VOIE FERRÉE**

ATTENDU QU'il y a lieu d'assurer la concordance avec la disposition 4.8.3.1 du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal ;

ATTENDU QU'il y a lieu d'établir des objectifs et critères aux projets d'un usage sensible en bordure d'une voie ferrée ;

Le Règlement 99-875 sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, tel que modifié, est de nouveau modifié comme suit :

ARTICLE 1

L'article 5.1 du règlement est modifié par la suppression des mots « Chapitre 3 du ».

ARTICLE 2

L'article 5.1.1 du règlement est modifié par l'insertion après les mots « construction d'un bâtiment principal », des mots « ainsi que la construction, l'agrandissement ou l'ajout d'un usage pour abriter un usage sensible sur une propriété adjacente à une voie ferrée.».

ARTICLE 3

**BY-LAW TO FURTHER AMEND BY-LAW
99-875 RESPECTING SITE PLANNING
AND ARCHITECTURAL INTEGRATION
PROGRAMMES (SPAIP) IN ORDER TO
ADD PROVISIONS RELATING TO A
PROPERTY ADJACENT TO A RAILWAY
LINE**

WHEREAS it is necessary to ensure concordance with provision 4.8.3.1 of the Land Use and Development Plan of Agglomeration of Montréal;

WHEREAS it is necessary to establish objectives and criteria for projects involving a sensitive use bordering a railway line;

By-law 99-875 respecting Site Planning and Architectural Integration Programmes, as amended, is further amended as follows:

SECTION 1

Section 5.1 of the by-law is modified by deleting the words “Chapter 3 of”.

SECTION 2

Section 5.1.1 of the by-law is modified by inserting after the words “construction work of a main building”, the words “as well as the construction, enlargement or addition of a use to accommodate a sensitive use on a property adjacent to a railway line.”.

SECTION 3

Le chapitre 2 du règlement est modifié par l'addition de l'article suivant :

ARTICLE 6.16 – USAGE SENSIBLE SUR UNE PROPRIÉTÉ ADJACENTE À UNE VOIE FERRÉE

Objectif et critères applicables pour un projet de construction, d'agrandissement ou d'ajout d'un usage pour abriter un usage sensible sur une propriété adjacente à une voie ferrée tel qu'indiqué à l'Annexe C intitulée « Réseaux ferroviaire et routier à fort débit » du règlement de zonage.

L'analyse de l'objectif et des critères doit se faire en tenant compte d'une évaluation de la viabilité des aménagements qui inclut minimalement les informations prévues à l'Annexe 6 intitulée « Lignes directrices reliées à l'évaluation de la viabilité des aménagements à proximité des activités ferroviaires » du présent règlement.

Le terme « usage sensible » est défini au règlement de zonage.

Objectif :

- a) Assurer la sécurité des aménagements et des constructions et limiter les nuisances pour une propriété abritant un usage sensible adjacente à une voie ferrée.

Critères :

- a) Favoriser des mesures permettant d'accroître la sécurité (par exemple : distance des constructions, aménagements et équipements récréatifs par rapport à une voie ferrée, zones tampons) ;
- b) Prévoir des mesures permettant d'atténuer les nuisances liées aux bruits et aux vibrations (par exemple : orientation des

Chapter 2 of the by-law is modified by adding the following section:

SECTION 6.16 - SENSITIVE USE ON A PROPERTY ADJACENT TO A RAILWAY LINE

Applicable objectives and criteria for the construction, extension or addition of a use to accommodate a sensitive use on a property adjacent to a railway line as indicated in Appendix C entitled "Railway and heavily traveled roadway networks" of the zoning by-law.

The analysis of the objective and criteria must take into account an assessment of the viability of the development, which minimally includes the information set out in Schedule 6 entitled "Guidelines for Assessing the Viability of Developments in the Vicinity of Railway Operations" of the present by-law.

The term "sensitive use" is defined in the zoning by-law.

Objective :

- a) To ensure the safety of developments and constructions and limit the nuisances for a property accommodating a sensitive use adjacent to a railway line.

Criteria :

- a) Encourage measures allowing for the increase in safety (for example: distance of constructions, landscaping and recreational equipment from a railway line, buffer zones);
- b) Plan measures allowing for the mitigation of nuisances relating to noise and vibration (for example: orientation of

ouvertures, traitement des murs extérieurs, localisation des saillies, talus, écran antibruit, localisation des bâtiments accessoires) ;

- c) Favoriser des mesures qui réduisent l'impact visuel de la voie ferrée (par exemple : écran visuel, talus, clôture, aménagement paysager).

ARTICLE 4

Le règlement est modifié par l'addition, après « l'annexe 5 », de « l'annexe 6 » intitulée « Lignes directrices reliées à l'évaluation de la viabilité des aménagements à proximité des activités ferroviaires » et fait partie intégrante du règlement.

openings, treatment of exterior walls, location of projections, embankments, noise barrier, location of accessory building);

- c) Encourage measures that reduce the visual impact of the railway line (for example: visual screen, embankments, fence, landscaping).

SECTION 4

The by-law is modified by the addition after “Schedule 5”, of “Schedule 6” entitled “Guidelines for Assessing the Viability of Developments in the Vicinity of Railway Operations” and forms an integral part of the by-law.

ANNEXE 6 –LIGNES DIRECTRICES RELIÉES À L’ÉVALUATION DE LA VIABILITÉ DES AMÉNAGEMENTS À PROXIMITÉ DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES

L'occupation d'un terrain par un usage sensible à proximité des corridors ferroviaires peut comporter de nombreux défis, notamment en ce qui a trait à l'atténuation réussie de divers impacts associés aux activités ferroviaires et liés au bruit, aux vibrations et à la sécurité. L'évaluation de la viabilité des aménagements est un outil destiné à concevoir les mesures qui permettront d'atténuer efficacement ces impacts potentiels. De plus, l'évaluation a pour but d'analyser tout conflit qui pourrait résulter de la proximité des aménagements et du corridor ferroviaire et aussi des incidences possibles sur les activités du chemin de fer. L'évaluation de la viabilité des aménagements doit être effectuée par un professionnel qualifié (ex : un ingénieur).

L'évaluation de la viabilité des aménagements doit :

- 1) Déterminer tous les risques potentiels pour le chemin de fer exploitant, son personnel, ses clients et les futurs occupants de l'aménagement proposé ;
- 2) Prendre en compte les exigences d'exploitation des installations ferroviaires et du cycle de vie complet de l'aménagement ;
- 3) Cerner les enjeux liés à la conception et à la construction qui peuvent avoir une incidence sur la faisabilité du nouvel aménagement ;
- 4) Déterminer les risques potentiels liés à la sécurité et à l'intégrité d'exploitation du corridor ferroviaire et les mesures de contrôle de sécurité et caractéristiques de conception nécessaires pour atténuer ces risques et éviter les interruptions à long terme qui seraient attribuables à une défectuosité ou à une panne des éléments de la structure ;
- 5) Déterminer comment un incident pourrait être géré, le cas échéant.

La présente annexe indique les exigences minimales d'une évaluation de la viabilité des aménagements standards. Il peut être nécessaire de traiter d'autres aspects dans une telle évaluation, selon la nature particulière du site et de l'aménagement proposé. Ces aspects devraient être déterminés en collaboration avec la Ville et le propriétaire du chemin de fer concerné.

Renseignements sur le site

L'évaluation doit inclure une description détaillée de l'état du site afin d'assurer une excellente compréhension du contexte qui pourrait être la source de conflits. Elle devra minimalement faire état des éléments suivants :

- 1) État du site (tranchées, remblais, etc.) ;
- 2) Type de sol, caractéristiques géologiques ;
- 3) Caractéristiques topographiques ;
- 4) Tracé d'écoulement des eaux actuel du site et son drainage ;
- 5) Distance du site par rapport au corridor ferroviaire et aux autres infrastructures ferroviaires et services publics.

Renseignements sur les installations ferroviaires

L'évaluation doit inclure les différents éléments du corridor ferroviaire ou de toute autre installation ferroviaire afin de déterminer, de façon appropriée, les conflits possibles associés à tout nouvel aménagement à proximité des activités ferroviaires. L'évaluation devra minimalement faire état des facteurs suivants :

- 1) Géométrie et alignement de la voie ;
- 2) Présence d'aiguillages ou de points de jonction ;
- 3) Vitesse permise pour la voie, y compris tout changement possible ou prévu à celle-ci ;
- 4) Historique des déraillements à cet emplacement ou à d'autres emplacements similaires ;
- 5) Occupation des voies et les clientèles actuelles et futures prévues au cours des dix prochaines années ;
- 6) Précisions sur les améliorations ou travaux futurs ou prévus pour le corridor ou toute disposition de protection en vue d'une expansion future (indiquer s'il n'existe aucun plan de cette nature) ;
- 7) Topographie de la voie (dans une tranchée, sur un remblai ou à niveau).

Renseignements sur l'aménagement

L'évaluation doit inclure les renseignements sur le projet d'aménagement, notamment les éléments de conception et d'exploitation, afin de déterminer si les immeubles ont été conçus de façon à résister à tout conflit éventuel lié au corridor ferroviaire ou à éviter tout impact négatif sur l'infrastructure et les activités ferroviaires. L'évaluation doit minimalement inclure les renseignements suivants :

- 1) Distance de l'aménagement projeté du corridor ferroviaire ou de toute infrastructure ferroviaire ;
- 2) Dégagements et marges de recul de l'aménagement proposé par rapport au corridor ferroviaire ;
- 3) Toutes les caractéristiques de protection contre les collisions et les déraillements proposées pour le nouvel aménagement.

Renseignements sur la construction

L'évaluation doit inclure les détails relatifs à la construction sur un site à proximité d'un corridor ferroviaire afin de tenir compte des répercussions sur celui-ci. L'évaluation doit minimalement inclure les renseignements suivants relativement à l'empiètement sur le corridor :

- 1) S'il faut un accès au corridor ferroviaire ;
- 2) Si des matériaux doivent être soulevés au-dessus du corridor ferroviaire ;
- 3) S'il faut des passages ou des points d'accès temporaires pour les véhicules ;
- 4) S'il doit y avoir interruption des services ou de toute activité ferroviaire en raison de la construction.

En règle générale, l'empiètement sur un corridor ferroviaire n'est pas permis pour des travaux de construction et d'autres solutions doivent être déterminées. L'évaluation doit préciser :

- 1) La façon dont la sécurité du corridor ferroviaire sera assurée pendant la construction (notamment des précisions sur le type et la hauteur des clôtures de sécurité qui seront utilisées) ;
- 2) Les travaux de démolition, d'excavation et de construction d'ouvrages de retenue qui seront effectués à moins de 30 mètres du corridor ferroviaire, et le type et le volume de travaux ;
- 3) Relativement aux services publics :
 - a) si certains de ces services doivent franchir le corridor ferroviaire ;
 - b) si les travaux doivent entraver certains services ferroviaires ou publics ;
- 4) Relativement à la gestion des eaux de ruissellement, au drainage, et au contrôle de l'érosion et de la sédimentation : la façon dont les installations temporaires de gestion des eaux de ruissellement et de drainage fonctionneront; comment le contrôle de l'érosion et de la sédimentation sera assuré.

Détermination des dangers et des risques

L'évaluation doit inclure tous les dangers ou risques, en prenant en considération les blessures ou les décès ou les dommages aux infrastructures publiques et privées. Elle doit aussi comprendre des propositions de mesures d'atténuation pour chacun des risques identifiés. L'évaluation doit minimalement inclure les éléments suivants :

- 1) La sécurité des personnes qui se trouveront sur le site devant être aménagé et la possibilité de décès en cas de déraillement ;

- 2) Les dommages structuraux possibles à l'aménagement projeté en raison d'une collision attribuable à un déraillement ;
- 3) La possibilité que des intrus accèdent au corridor ferroviaire.

SCHEDULE 6 – GUIDELINES FOR ASSESSING THE VIABILITY OF DEVELOPMENTS IN THE VICINITY OF RAILWAY OPERATIONS

Sensitive uses located in proximity to railway corridors can pose many challenges, particularly in terms of successfully mitigating the various vibration, noise, and safety impacts associated with railway operations. The development viability assessment is a tool designed to provide effective solutions for dealing with these potential impacts. The development viability assessment must be carried out by a professional (e.g. engineer).

The development viability assessment must:

- 1) Identify all potential hazards to the operational railway, its staff, customers, and the future residents of the development;
- 2) Take into account the operational requirements of the railway facilities and the whole life cycle of development;
- 3) Identify design and construction issues that may impact on the feasibility of the new development;
- 4) Identify the potential risks and necessary safety controls and design measures required to reduce the risks to the safety and operational integrity of the railway corridor and avoid long-term disruptions to railway operations that would arise from a defect or failure of structure elements;
- 5) Identify how an incident can be managed if it were to occur.

The current schedule establishes the minimum generic requirements that must be addressed as part of a development viability assessment. There may be additional topics that will need to be addressed in such of an assessment, depending on the unique nature of the subject site and proposed development. These additional topics should be determined in consultation with the City and the owner of the affected railway.

Site details

The assessment must include a detailed understanding of the conditions of the site in order to generate a strong understanding of the context through which conflicts may arise. At a minimum, the assessment must consider the following factors:

- 1) Site condition (cutting, embankments, etc.);
- 2) Soil type, geology;
- 3) Topography;
- 4) Prevailing drainage patterns over the site;
- 5) Proximity to the railway corridor and other railway infrastructure/utilities.

Railway details

The assessment must include the details of the railway corridor or other railway facilities in order to properly determine the potential conflicts associated with a new development in close proximity to railway activities. At a minimum, the assessment must consider the following factors:

- 1) Track geometry and alignment;
- 2) The existence of switches or junctions;

- 3) Track speed, including any potential or anticipated changes to the track speed;
- 4) Derailment history of the site and of other sites similar in nature;
- 5) Current and future estimated usage and growth in patronage (10-year horizon);
- 6) Details of any future/planned corridor upgrades/works, or any protection of the corridor for future expansion, where no plans are in existence;
- 7) Topography of the track (i.e. is it in a cut, on an embankment, or at grade).

Development details

The assessment must include the details of the development itself, including its design and operational components. The assessment must indicate whether the building has been designed to withstand potential conflicts as a result of the railway corridor, as well as ensuring that the new development will not pose any adverse impacts upon the railway operations and infrastructure. At a minimum, the following information must be provided:

- 1) Proximity of the proposed development to the railway corridor or other railway infrastructure;
- 2) Clearances and setbacks of the proposed development to the railway corridor;
- 3) Any collision protection features proposed for the new development, to protect it in the case of a train derailment.

Construction details

The assessment must include the construction details of the site in proximity to a railway corridor as the construction impacts need to be considered. At a minimum, the following details must be provided with regard to the corridor encroachment:

- 1) Whether access to the railway corridor will be required;
- 2) Whether any materials will be lifted over the railway corridor;
- 3) Whether any temporary vehicle-crossing or access points are required;
- 4) Whether there will be any disruption to services or other railway operations as a result of construction.

Generally, encroachment within a railway corridor for construction purposes is not permitted and alternative construction options will need to be identified.

- 1) Provide details of how the security of the railway corridor will be maintained during construction, (i.e. by providing details about the type and height of security fencing to be used);
- 2) Provide details of any planned demolition, excavation and retaining works within 30 metres of the railway corridor and specify the type and quantity of works to be undertaken.
- 3) Services and utilities – provide details of:
 - a) whether any services or utilities will be required to cross the railway corridor;
 - b) whether any existing railway services/utilities will be interfered with.

- 4) Stormwater, drainage, sediment, and erosion control – provide details of how any temporary stormwater and drainage will operate during construction, and how sediment and erosion control will be managed.

Identify hazards and risks

The assessment must include any danger or risk, and take into consideration, injury or loss of life and damage to public and private infrastructure. It must also include mitigation measures for each of the risk identified. At a minimum, consideration must be given to:

- 1) The safety of people occupying the development and the potential for the loss of life in the event of a train derailment.
- 2) Potential structural damage to the proposed development resulting from a collision by a derailed train;
- 3) The ability of trespassers to enter into the railway corridor.