Waterside Village Rapport «All Aboard Florida»
Par Michael Shane, 25 septembre 2013

Le 19 septembre dernier j'ai assisté à la réunion du «Palm Beach County Municipal Planning Organization » (MPO). Ce groupe est constitué de fonctionnaires représentant le comté et d'élus locaux qui ont comme responsabilité de planifier le transport dans le comté de Palm Beach. Chaque région urbaine des États-Unis a un tel organisme qui agit à titre de liaison entre les communautés, les citoyens et les départements des transports de l'État (DOTs).

Lors de cette réunion, un rapport concernant le projet « All Aboard Florida » a été présenté. Comme vous le savez, nous avons appris il y a quelques mois que la compagnie Florida East Coast Railway (FEC), laquelle possède le chemin de fer qui longe notre communauté, avait commencé la planification et la construction d'une ligne de transport ferroviaire à grande vitesse qui reliera éventuellement Miami à Orlando. Le calendrier actuel des travaux prévoit que, dès le début 2015, il sera possible de franchir la distance entre Miami et Orlando en trois heures. Éventuellement, la ligne sera étendue jusqu'à Tampa et Jacksonville. De plus, le Tri-Rail, service local de liaison ferroviaire, projette d'utiliser cette même voie ferrée pour ses trains afin de faciliter l'accès aux centres urbains du sud-est de la Floride, ce qui n'est pas nécessairement le cas actuellement puisque la ligne employée est à l'ouest de la I-95.

Il y a en ce moment entre 14 et 18 passages quotidiens de convois de marchandises sur la voie qui longe Waterside. Lorsque le projet « All Aboard Florida » sera complété, il y aura environ 36 passages quotidiens supplémentaires. Les nouveaux trains seront courts (moins de mille pieds), rapides (79 mph) et feront en sorte de fermer les intersections de Miner et Lantana pendant environ 1 minute à toutes les 20 minutes.

Notre communauté, comme toutes les municipalités sur le trajet de la ligne de la FEC est très préoccupée par les inconvénients reliés à la poussière et à la saleté causées par les trains de même que par le bruit des sifflets qui doivent être actionnés (règlement de l'Administration fédérale des chemins de fer) à chaque intersection pendant 10 à 20 secondes. Ces inconvénients affecteront négativement la qualité de vie de tous ceux qui sont à proximité de la voie ferrée.

Des mois de travail de persuasion de ma part ainsi que de la part d'autres citoyens concernés ont permis de convaincre les élus responsables de protéger leurs commettants contre ces intrusions dans leurs vies par des compagnies privées de transport et des progrès ont ainsi été constatés pour la réduction de la pollution sonore engendrée par les sifflets de locomotives.

L'établissement d'une zone dite « silencieuse » a été défini comme étant la solution à cette pollution sonore. Afin de devenir admissible à cette désignation de zone silencieuse, il faudra ajouter des mesures de protection à chaque intersection (meilleures et plus nombreuse barrières, barrières intermédiaires, meilleurs signaux, meilleure synchronisation des signaux et plusieurs autres améliorations possibles), Cette désignation ferait en sorte de faire taire les sifflets tout en respectant les règlements fédéraux de sécurité.

Toute municipalité qui réclamera la désignation de zone silencieuse devra faire faire à ses frais une évaluation des intersections par des ingénieurs, soumettre un projet des améliorations de sécurité, installer (toujours à ses frais) les nouveaux éléments et s'engager à les maintenir en bon état et à entretenir les intersections.

Lors de la réunion du 19 septembre, le MPO a résolu d'allouer 500 000 $ pour l'étude des intersections dans le comté de Palm Beach afin d'identifier les modifications requises pour chacune et d'en évaluer les coûts. De plus la compagnie ferroviaire (FEC) a accepté de payer une partie des travaux afin d'améliorer les infrastructures situées aux intersections pour les rendre conformes à un seuil minimal de sécurité ce qui réduira les coûts d'une transformation en zone silencieuse.

Il semble donc que toutes les parties ont conclu que la zone silencieuse serait la meilleure solution. Il reste donc à évaluer les coûts et trouver le financement nécessaire. Toutes les solutions sont envisagées, y compris les subventions fédérales, les fonds de transport de l'État, les taxations municipales, etc.

Pour la première fois je suis prudemment confiant que le projet d' »All Aboard Florida » n'aura pas trop d'effets négatifs sur la qualité de vie à Waterside et n'aura pas les répercussions négatives que nous craignions sur la valeur marchande de nos propriétés.

La partie n'est pas gagnée et il peut encore y avoir des moments pénibles si le financement est difficile à obtenir ou si les rapports d'ingénierie déterminent qu'il est impossible de rendre les intersections suffisamment sécuritaires pour les rendre admissibles à la désignation de zone silencieuse. Pour le moment, les choses avancent dans la bonne direction.

Je continuerai, au cours des prochains mois, à assister aux réunions avec des représentants de la ville d'Hypoluxo et des autres paliers de gouvernement dans le but de les garder concentrés sur les effets dévastateurs du bruit des trains sur la qualité de vie des résidents du comté de Palm Beach.

Michael Shane