



Le 6 mars 2017

M^{me} Anne-Marie Larochelle,
Secrétaire
Commission de l'aménagement du territoire
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires
3^e étage, Bureau 3.15
Québec (Québec) G1A 1A3

Commission de l'aménagement du territoire

Déposé le : 18 mai 2017
N° de dépôt : CAT-158
Secrétaire: [Signature]

Objet : Consultations sur le projet de loi 122

Nous vous écrivons relativement au projet de loi 122 déposé à l'Assemblée nationale en décembre 2016. Celui-ci propose diverses modifications aux lois municipales en vue d'augmenter les pouvoirs des municipalités en matière de planification et de zonage urbains.

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) représente une soixantaine de sociétés de chemin de fer marchandises, touristiques, de banlieue et intervilles au Canada, qui fournissent du travail à plus de 32 000 personnes, et compte plus de 60 fournisseurs et partenaires. L'ACFC a notamment pour objectif de faire connaître le secteur ferroviaire au grand public et aux décideurs publics.

Connue au Québec sous le nom Réseau des chemins de fer du Québec, l'ACFC a déposé un mémoire auprès de la Commission en avril 2011 dans le cadre des consultations relatives à l'avant-projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme, et a comparu devant elle à ce sujet. Nous joignons un sommaire de ce mémoire.

Nous souhaitons attirer à votre attention sensiblement sur les mêmes points car, malgré la réception favorable reçue lors de notre comparution, il reste beaucoup à faire pour assurer la cohabitation harmonieuse des chemins de fer et des municipalités et leurs résidents, ainsi que la pérennité du réseau ferroviaire québécois.

Le Québec et ses collectivités comptent sur les chemins de fer pour assurer un transport efficient des personnes et des biens. Dans cette perspective, il importe de respecter et de protéger la nature et l'intégrité des corridors et des triages ferroviaires et de reconnaître parallèlement que la qualité de vie et la compétitivité du Québec dépendent d'un essor et d'un développement vigoureux et durable des municipalités.



Lorsque des enjeux de proximité associés à la croissance et à l'expansion des installations ferroviaires ou des municipalités ne sont pas bien compris ni pris en compte, les problèmes qui en résultent peuvent souvent se révéler insolubles et perdurer.

La Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des Chemins de fer du Canada (ACFC) sont déterminées à faire démarche commune pour prévenir, atténuer et régler les enjeux de sécurité et de qualité de vie susceptibles de toucher les personnes qui habitent et travaillent dans des zones situées à proximité des activités ferroviaires. Dans le sillage des protocoles d'entente successifs intervenus depuis 2003, les deux organismes poursuivent leurs efforts concertés, comme en atteste le plus récent protocole d'entente de durée indéterminée signé en juillet 2016. Fondé en 2003, le Comité directeur de l'Initiative ACFC-FCM sur les questions de voisinage comporte une représentation égale de la FCM (représentants élus) et de l'ACFC (hauts représentants du secteur ferroviaire) et comprend des observateurs de Transports Canada et de l'Office des transports du Canada

En mai 2013, l'Initiative ACFC-FCM sur les questions de voisinage a produit une nouvelle version actualisée de ses *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* (les *Lignes directrices*) en vue d'aider les administrations municipales et les sociétés de chemin de fer à examiner et à définir les politiques générales de planification lors de l'aménagement de terrains à proximité d'installations ferroviaires. Elles visent également à établir un processus permettant de formuler des recommandations et de prendre des décisions propres aux sites de façon à aplanir les incompatibilités au titre de l'utilisation des terres dans le cas des aménagements situés à proximité de propriétés ferroviaires. Une des composantes clés de ces lignes directrices consiste dans un modèle de processus d'examen des nouveaux aménagements résidentiels, des aménagements sur terrains intercalaires et des conversions à proximité des corridors ferroviaires. On peut consulter ce document à l'adresse http://www.voisinage.ca/asset/image/reference/guidelines/fr/2013_05_27_Guidelines_NewDevelopment_F.pdf.

C'est avec fierté que nous constatons qu'à ce jour, plus de 50 collectivités à l'échelle du Canada ont intégré les *Lignes directrices* à leurs plans d'occupation du sol et que dix grandes villes ont emboîté le pas. Au Québec, l'agglomération de Montréal et les MRC de Roussillon et de Drummond ont adopté les *Lignes directrices*. Pour sa part, le gouvernement de la Saskatchewan a inclus les *Lignes directrices* dans l'un des cinq amendements proposés à sa Loi sur la planification et l'aménagement du territoire de 2007, actuellement en cours de révision.

À l'heure actuelle au Québec, on dénote l'absence d'un cadre d'examen global ou uniforme incluant politiques, approches et règlements applicables aux décisions d'aménagement dans des contextes où se posent des enjeux de voisinage avec les chemins de fer. Bien que les municipalités soient compétentes dans le domaine de la planification du territoire, une approche provinciale en la matière est nécessaire relativement aux enjeux liés à la proximité des activités ferroviaires, qui, de par leur nature même, sont continentaux plutôt que locaux. En particulier, il est nécessaire d'établir un processus d'examen portant précisément sur les projets d'aménagement résidentiel, surtout ceux qui comportent la conversion



d'anciens terrains à vocation industrielle ou commerciale ou qui sont situés sur des terrains intercalaires exigus.

L'adoption, au niveau provincial, des *Lignes directrices* de l'ACFC-FCM et leur intégration aux orientations stratégiques gouvernementales procureraient un cadre qui permette d'anticiper et de gérer efficacement les conflits de voisinage dans une optique qui renforce la sécurité et favorise l'essor des municipalités et des chemins de fer – deux facteurs essentiels à la prospérité économique future de la province.

Un effet similaire pourrait être obtenu, en incluant dans la loi à l'étude, l'obligation pour les municipalités de donner avis aux chemins de fer des diverses décisions potentielles en matière d'urbanisme, de lotissement et d'aménagement, afin de permettre à ces derniers de formuler des commentaires quant aux incidences de ces décisions sur la sécurité ferroviaire ou la cohabitation harmonieuse entre sociétés de chemins de fer et citoyens. Une telle formule permettrait d'éclairer les autorités municipales dans leurs prises de décisions.

Un rigoureux processus de planification favorise des réseaux de transport efficaces et permet d'éviter des problèmes de sécurité, de bruit et de vibrations. Amender le projet de loi 122 en y intégrant les *Lignes directrices*, ou inclure celles-ci dans les *orientations stratégiques gouvernementales*, et faire obligation aux municipalités d'aviser les chemins de fer de toute décision potentielle concernant la planification de l'usage des sols conférerait au Québec un statut de chef de file en sécurité ferroviaire et en aménagement du territoire.

Nous encourageons vivement votre gouvernement à adopter les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* de l'ACFC-FCM dans le cadre du projet de loi 122 ou de ses orientations stratégiques ou à les y intégrer.

Nous vous signalons par ailleurs que nous sommes toujours disposés à vous rencontrer pour discuter plus en détail des *Lignes directrices* et répondre à vos questions.

Sincères salutations,

Gérald Gauthier
Vice-Président
Association des chemins de fer du Canada

p.j - Sommaire

SOMMAIRE

Historiquement, le développement du territoire s'est fait autour des installations ferroviaires. Les chemins de fer ont joué un rôle primordial dans l'industrialisation et le développement du Québec et du reste de l'Amérique du Nord. Au sortir de la Deuxième Guerre mondiale, on a assisté à la construction d'un réseau routier tentaculaire permettant la circulation des biens et des personnes par route à travers le continent et entraînant un déclin partiel du mode ferroviaire, qui a connu son paroxysme au début des années 90.

Plus récemment, une croissance soutenue de l'économie, combinée aux problèmes de sûreté accrus depuis 2001, au désir de protéger l'environnement et à l'augmentation des prix du carburant, a entraîné une recrudescence de la demande de services ferroviaires, voyageurs et marchandises. Au même moment, on a constaté une augmentation marquée du nombre d'aménagements résidentiels, commerciaux et institutionnels à proximité des propriétés ferroviaires. Cette coexistence est malheureusement génératrice de conflits relatifs aux nuisances résultant des activités de transport, lesquelles sont la plupart du temps difficiles à atténuer sans compromettre la qualité des services ferroviaires, indispensables à la prospérité économique. Une prévention concertée et structurée peut éviter une exacerbation des relations futures entre citoyens, villes, municipalités et exploitants ferroviaires.

Au fil des années, les plaintes et recours contre les sociétés de chemin de fer, principalement en raison du bruit et des vibrations découlant de leur exploitation, n'ont cessé de se multiplier. En dépit des efforts des sociétés de chemin de fer pour répondre à ces doléances, la situation persiste et s'accroît. Bien qu'on ne puisse refaire le passé, on peut à l'avenir éviter certains problèmes en améliorant la communication entre les sociétés de chemin de fer et les municipalités, qui autorisent et encouragent le développement du territoire aux abords des voies et triages ferroviaires, et par le fait même la communication avec les citoyens de ces municipalités.

Selon le Réseau des chemins de fer du Québec (RCFQ), une intervention gouvernementale est requise. Le RCFQ suggère une approche législative semblable à celle de nos voisins d'Ontario, où les municipalités doivent donner avis aux sociétés de chemin de fer de tous travaux ou activités projetés à 300 mètres d'une voie ferrée. D'autres options existent aussi, et le RCFQ en propose quelques-unes.

En collaboration avec les municipalités, sous l'auspice de leur association respective, les sociétés de chemin de fer ont réalisé une étude, qui a permis de développer des lignes directrices et des meilleures pratiques relatives à ces développements projetés aux abords des propriétés ferroviaires. Le RCFQ croit que les autorités compétentes en matière d'aménagement du territoire devraient s'en inspirer, et recommande que les procédures et critères relatifs au bruit et à la vibration découlant de l'étude fassent partie des orientations gouvernementales.

Le RCFQ suggère de plus que les plans et les schémas d'aménagement incluent non seulement la planification du transport terrestre, mais aussi celle du développement résidentiel, commercial ou institutionnel aux abords d'une ligne ferroviaire et d'un triage existants.

Finalement, le RCFQ croit que pour protéger l'efficacité des corridors de transport ferroviaire, qui permettent à l'économie québécoise d'être présente sur les marchés d'exportation, et assurer leur pérennité, il faut assurer la préséance des lois adoptées par l'Assemblée nationale du Québec qui touchent aux aspects essentiels de l'exploitation ferroviaire sur tout autre texte législatif ou réglementaire incompatible.