



**COMITÉ SUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE
SUR LE TERRITOIRE
DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

RECOMMANDATIONS

9 septembre 2014

TABLE DES MATIÈRES

ACRONYMES	4
SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS.....	5
INTRODUCTION	9
Mandat du comité.....	9
Composition du Comité.....	9
Travaux du comité.....	9
Autres travaux en cours et développements récents.....	10
RECOMMANDATIONS.....	11
Les prémisses	11
Les considérations.....	14
Les recommandations.....	17
ANNEXES	21

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 – Résolution CE13-149

Annexe 2 – Critère 1.5.2 du PMAD

Annexe 3 – Liste de la documentation

Annexe 4 – Liste des présentations

Annexe 5 – Liste des initiatives fédérales en matière de sécurité ferroviaire

Annexe 6 – Grille de sensibilité des usages

Annexe 7 – Classification du réseau ferroviaire

ACRONYMES

ASCQ	Association de la sécurité civile du Québec (ASCQ)
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local
CRAIM	Conseil pour la réduction des risques industriels
FQM	Fédération québécoise des municipalités
MDDELCCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques
MSP	Ministère de la Sécurité publique
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'occupation du territoire
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
RECO-Québec	Réseau d'échange en continuité des opérations du Québec
SAAQ	Société d'Assurance automobile du Québec
UMQ	Union des municipalités du Québec

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Le comité de travail sur la sécurité du transport ferroviaire, suite à ses travaux, émet sept recommandations au comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal. Ces recommandations misent sur un renforcement progressif de la capacité des agglomérations, MRC et municipalités à évaluer les risques et à identifier les mesures requises sur leur territoire afin d'améliorer la sécurité des personnes et des installations essentielles en présence de transport ferroviaire de matières dangereuses.

Les recommandations du comité de travail représentent des attentes et des exigences minimales proposées qui concilient le point de vue de plusieurs experts en la matière. Elles présentent une vision et un processus global de l'évaluation et de la gestion des risques, la généralisation des bonnes pratiques d'aménagement ainsi que le développement de l'expertise.

RECOMMANDATION 1 : FONDEMENTS D'UNE GESTION RESPONSABLE DES RISQUES

Demander à la CMM, aux MRC, aux agglomérations et aux municipalités de reconnaître les cinq principes suivants comme fondements d'une gestion responsable des risques en matière d'aménagement du territoire aux abords d'emprises ferroviaires où circulent des matières dangereuses :

- 1.1 L'établissement d'une distance séparatrice entre une emprise ferroviaire et un usage jugé sensible constitue dans l'état actuel des connaissances, la mesure d'aménagement du territoire la plus efficace pouvant accompagner les mesures de sécurisation du transport ferroviaire des matières dangereuses prises par le gouvernement du Canada.
- 1.2 La décision de prohiber ou de régir un usage à proximité d'une emprise ferroviaire doit tenir compte non seulement des matières transportées, mais également de la sensibilité de l'usage (vulnérabilité des populations et des services essentiels en cause, présence d'autres sources de risques à proximité et risques associés aux autres options de localisation, le cas échéant).
- 1.3 L'évaluation des risques doit tenir compte des effets probables sur la santé de la population en termes de décès et de lésions, ainsi que des conséquences probables (étendue et gravité) d'un incident sur les services essentiels et, plus globalement, sur le milieu environnant.
- 1.4 Une adéquation est requise entre les décisions d'aménagement aux abords des emprises ferroviaires où circulent des matières dangereuses, la capacité d'intervention des municipalités en cas de sinistre (personnel, équipements, planification des mesures d'urgence, etc.) et les obligations découlant des schémas de couverture de risque en sécurité incendie.
- 1.5 Les outils d'aménagement, dans une perspective intégrée de gestion des risques et de développement du territoire, doivent participer à la réduction des risques associés à la présence d'emprises ferroviaires sinon, à tout le moins, à ne pas en augmenter l'occurrence ni la gravité de ces risques.

RECOMMANDATION 2 : CLASSIFICATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE EN FONCTION DES RISQUES DE SÉCURITÉ CIVILE ET DES NUISANCES

Demander à l'administration de la Communauté métropolitaine de Montréal :

- 2.1 D'intégrer, lors d'une révision du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), la classification du réseau ferroviaire réalisée en 2014 et présentée à l'annexe 7.
- 2.2 De partager la classification du réseau ferroviaire et ses mises à jour subséquentes avec ses partenaires gouvernementaux, régionaux et municipaux.
- 2.3 De mettre en place un processus formel multipartite, incluant les propriétaires et les exploitants ferroviaires, afin d'assurer la mise à jour périodique de la classification du réseau ferroviaire ainsi que le partage d'information et de données permettant de suivre et d'anticiper la croissance du transport de matières dangereuses sur son territoire.
- 2.4 De produire et de rendre disponible un inventaire périodique des usages identifiés à la grille de sensibilité des usages présentée à l'annexe 6 et situés aux abords des emprises ferroviaires sur son territoire.

Inviter les MRC, les agglomérations et les municipalités :

- 2.5 À intégrer à leurs outils d'aménagement la classification du réseau ferroviaire réalisée en 2014 par la Communauté métropolitaine de Montréal.

RECOMMANDATION 3 : CLASSIFICATION DES BÂTIMENTS ET DES INSTALLATIONS EN FONCTION DE LEUR SENSIBILITÉ AUX RISQUES DE SÉCURITÉ CIVILE

Demander à la CMM, d'intégrer, lors d'une révision du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), la grille de sensibilité des usages présentée à l'annexe 6 et inviter les MRC, les agglomérations et les municipalités à intégrer cette grille à leurs outils d'aménagement. Cette grille constitue une classification en fonction du niveau de sensibilité à des risques de sécurité civile (sensibilité faible, moyenne, élevée et très élevée). Elle constitue le critère de base pour évaluer les risques de sécurité civile et définir les mesures de protection appropriées.

RECOMMANDATION 4 : ADOPTION DE RÈGLES D'AMÉNAGEMENT AUX ABORDS DES EMPRISES FERROVIAIRES

Demander à la CMM d'intégrer, lors d'une révision du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), les règles suivantes et inviter les MRC, les agglomérations et les municipalités à intégrer ces règles à leurs outils et pratiques d'aménagement:

- 4.1 La mise en place d'un accès adéquat des services d'urgence aux emprises ferroviaires comportant au moins une voie principale ou une voie secondaire ou une cours de triage :
 - Nouveau bâtiment, nouvelle installation et nouveau lotissement : accès obligatoire, si jugé requis par les services d'urgence, avant une autorisation.

- Modification d'une installation, d'un bâtiment ou d'un lotissement existant : accès recommandé, selon les conditions du milieu (faisabilité et coût) et les besoins des services d'urgence, avant une autorisation.
- 4.2 La mise en place d'une marge de recul minimale de 30 mètres pour les nouveaux bâtiments et les nouvelles installations de sensibilité moyenne, élevée et très élevée, conformément à la grille de sensibilité des usages présentée en annexe 6, calculée depuis la limite des emprises ferroviaires comportant au moins une voie principale, une voie secondaire ou une cours de triage, telle que déterminée à la classification du réseau ferroviaire présentée à l'annexe 7.
- 4.3 La prise en compte des risques associés au transport ferroviaire de matières dangereuses dans les plans de sécurité civile et les schémas de couverture de risques en sécurité incendie, pour les usages de sensibilité élevée et très élevée (bâtiments et installations), tant existants que nouveaux, identifiés à la grille de sensibilité des usages présentée à l'annexe 6 et situés aux abords d'une emprise ferroviaire comportant au moins une voie principale, une voie secondaire ou une cours de triage telle que déterminée à la hiérarchie du réseau présentée à l'annexe 7.

RECOMMANDATION 5 : IDENTIFICATION DES MEILLEURES PRATIQUES D'AMÉNAGEMENT AUX ABORDS DES EMPRISES FERROVIAIRES

Demander à la Communauté métropolitaine de Montréal de susciter rapidement la formation d'un comité regroupant les autorités gouvernementales compétentes et des acteurs du monde municipal, tel que l'Union des municipalités du Québec. Ce comité devra avoir pour mandat d'identifier, dans une perspective de sécurité civile, les meilleures pratiques d'aménagement aux abords des emprises ferroviaires conformément à la recommandation 1 « Fondements d'une gestion responsable des risques ». Il devra déposer ses conclusions au plus tard douze mois après le début de ses travaux.

Ce comité, appuyé d'experts du milieu professionnel et universitaire, compte tenu des besoins de recherches et de développement en matière de gestion de risques en aménagement du territoire, devra :

- 5.1 Proposer une ou plusieurs pratiques municipales d'aménagement aux abords des emprises ferroviaires incluant des modalités simples et efficaces d'évaluation des risques, des propositions de mesures de gestion et d'atténuation de ces risques, les distances à considérer le cas échéant entre les usages selon leur sensibilité et les emprises ferroviaires comportant au moins une voie principale, une voie secondaire ou une cours de triage tel que déterminé à la hiérarchie du réseau présentée à l'annexe 7, et finalement les moyens conséquents de mise en œuvre technique et légaux appropriés.
- 5.2 Illustrer un ou plusieurs cas types de bonnes pratiques d'aménagement en milieu urbain, suburbain et rural pour divers niveaux d'enjeux de sécurité civile et pour différents usages courants conformément à la grille de sensibilité des usages présentée à l'annexe 6.
- 5.3 Rédiger un guide de bonnes pratiques à l'intention des MRC/agglomérations et des municipalités.

5.4 Demander à la Communauté métropolitaine de Montréal de diffuser le guide de bonnes pratiques auprès des MRC/agglomérations et des municipalités, et de les inviter à l'intégrer à leurs outils et pratiques d'aménagement.

RECOMMANDATION 6: ÉMISSION DE PERMIS ASSOCIÉS À DES ÉVÉNEMENTS DE FOULES PONCTUELS MAJEURS

D'inviter les municipalités à tenir compte des risques associés à la présence d'une emprise ferroviaire comportant au moins une voie principale ou une voie secondaire ou une cours de triage lors de l'émission d'un permis associés à des événements de foules ponctuels majeurs.

RECOMMANDATION 7 : MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS

Inviter la Communauté à mettre en œuvre, à court terme, sur le territoire métropolitain, les recommandations du comité et à réviser le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en conséquence.

INTRODUCTION

Le Comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal, lors de la séance tenue le 22 août 2013, a adopté la résolution CE13-149. Cette résolution a été adoptée suite au déraillement tragique survenu, le 6 juillet 2013, au centre-ville de la municipalité de Lac-Mégantic. Elle prévoit notamment la mise en place d'un comité technique constitué de représentants en sécurité civile. Le texte complet de la résolution est joint en annexe 1. Suite à l'adoption de cette résolution, la Communauté a ainsi mis en place le comité sur la sécurité ferroviaire. Le comité a débuté ses travaux en janvier 2014.

Mandat du comité

Le comité a eu pour mandat de compléter, en ce qui a trait à la sécurité ferroviaire, l'identification des risques dont l'aire de contrainte chevauche plusieurs MRC et nécessite une harmonisation des mesures de protection dans un objectif de sécurité et de santé publique, tel que le prévoit le Plan métropolitain d'aménagement et de développement au critère 1.5.2 *Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC*. Le texte complet du critère 1.5.2 est présenté à l'annexe 2.

Composition du Comité

Les cinq secteurs composant la région de Montréal (agglomération de Montréal, agglomération de Longueuil, ville de Laval, couronne Sud et couronne Nord), le ministère de la Sécurité publique, le ministère des Transports du Québec et le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire ont été invités à désigner des représentants en matière de sécurité civile. Des représentants des directions régionales de santé publique des Agences de la santé et des services sociaux de la région de Montréal se sont joints aux activités du comité à titre d'organismes publics. Des aménagistes ont également participé aux travaux du comité. Finalement, des représentants du CRAIM ont également participé à quelques-unes des rencontres à titre d'observateurs et d'experts.

Travaux du comité

Le comité s'est réuni le 29 janvier, le 26 février, le 8 avril, 6 mai, le 16 juin et le 26 août 2014. Lors des travaux du comité, divers documents et présentations électroniques ont été portés à son attention. La liste de ces documents est présentée à l'annexe 3 et celle des présentations électroniques en annexe 4.

Pour l'ensemble de ses activités, le comité a pu également compter sur la collaboration du ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario (Local Government and Planning Policy Division, Provincial Policy Branch) et de la direction *Zoning and Environmental Planning* de la ville de Toronto.

Autres travaux en cours et développements récents

Le mandat du comité exécutif s'inscrit en parallèle des activités de différents partenaires portées à l'attention du comité pendant ses travaux, dont :

- La Table québécoise sur la sécurité ferroviaire et le transport des matières dangereuses sur laquelle siège le ministre des Transports du Québec, le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec, le ministre de la Sécurité publique du Québec, le président de l'Union des municipalités (UMQ) et le président de la Fédération québécoise des municipalités (FQM)¹.
- Le Chantier du renouvellement des orientations gouvernementales en aménagement du territoire².
- Le Comité sur la gestion des risques associés aux matières dangereuses (CGRMD) du gouvernement du Québec³.

Il s'agit d'une liste non exhaustive, le gouvernement du Québec ayant en place divers autres comités techniques spécialisés portant sur des problématiques particulières ayant trait aux matières dangereuses.

Parallèlement aux travaux du comité, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada ont également modifié le cadre réglementaire ou mis en place différentes initiatives portant sur la sécurité ferroviaire ou plus globalement sur la gestion des risques anthropiques. Le gouvernement du Québec a notamment adopté en 2014 la *Politique de sécurité civile 2014-2024* et le gouvernement du Canada a pris diverses initiatives en matière de transport ferroviaire dont l'Injonction ministérielle prise conformément à l'article 33 de la Loi sur la sécurité ferroviaire et l'Arrêté en vertu de l'article 19 de la Loi sur la sécurité ferroviaire (MO 14-01) portant sur la gestion des « trains clés ». La liste des principales initiatives fédérales, l'Arrêté ministériel MO 14-01 et l'Injonction ministérielle sont présentés en annexe 5.

Suite à l'évènement tragique de Lac-Mégantic, le Conseil municipal de la ville de Montréal et l'agglomération de Montréal ont également adopté des résolutions (résolutions CM13 0776, CM13 0865 et CG13 0368) portant sur l'intégration d'orientations et de normes minimales dans le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et dans son document complémentaire (SAD) visant la protection de la population en regard aux risques associés aux aménagements aux abords des voies ferrées, le tout en conformité avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

¹ Le groupe de travail technique a pour tâche d'aborder quatre grands axes prioritaires, soit l'encadrement du transport et des matières dangereuses, le partage d'information, l'aménagement du territoire et l'évaluation et la gestion du risque.

² Comprend 14 chantiers, dont 3 pilotés, par le MSP portant sur la sécurité des personnes et des biens : « glissements de terrain », « érosion littorale » et « risques industriels ».

³ Travaux et livrables prévus: rapport sur le contexte de gestion des MD et recommandations sur les conditions et moyens de mise en œuvre.

RECOMMANDATIONS

Les recommandations du comité s'appuient sur un ensemble de prémisses qui ont balisé sa réflexion et sur un ensemble de considérations émises pendant ses travaux. Le comité a finalement retenu sept recommandations.

Les prémisses

Attendu que (prémisse 1) le Plan métropolitain d'aménagement et de développement :

- rappelle, à son objectif 1.5, qu'un environnement sain et sécuritaire constitue une des conditions de base à la compétitivité et à l'attractivité de la région et qu'une meilleure planification des risques et des sinistres d'envergure devrait donc permettre de contribuer à la santé et à la sécurité publique ainsi qu'au bien-être général de la population ;
- identifie, à la carte 16, les équipements de transport de marchandises d'intérêt métropolitain et que le réseau ferroviaire est identifié sur cette carte;
- identifie le réseau ferroviaire illustré à la carte 11 comme source possible de risques à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général de la population et que le Plan précise, au critère 1.5.2, que ce réseau est sollicité pour le transport de marchandises dangereuses, est source de bruits et de vibrations, et que les abords de ce réseau doivent donc faire l'objet d'aménagement qui tient compte de ces risques et de ces nuisances;
- prévoit au critère 1.5.2 que la Communauté consulte ses partenaires régionaux afin d'identifier les risques dont l'aire de contrainte chevauche plusieurs MRC et nécessite une harmonisation des mesures de protection dans un objectif de sécurité et de santé publique;
- demande aux MRC et aux agglomérations de se doter de mesures permettant d'assurer une cohabitation harmonieuse des usages, dont le résidentiel, en optant pour une approche normative ou de performance qui fera état des distances minimales à respecter et des conditions permettant de réduire ces distances.
- énonce à l'objectif 2.3 que le maintien de l'intégrité physique et fonctionnelle des corridors ferroviaires est souhaité par la Communauté.

Attendu que (prémisse 2) le mémoire de la Communauté concernant la Porte Continentale, le Corridor de commerce Ontario-Québec et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement invite les gouvernements supérieurs à considérer parmi trois axes d'intervention prioritaire pour le Grand Montréal en matière de transport de marchandises, la réalisation et le financement des projets comportant des mesures de mitigation afin assurer l'harmonisation de l'interface entre l'urbanisation et les équipements et infrastructures stratégiques de transport des marchandises.

Attendu que (prémisse 3) les municipalités, les MRC, les agglomérations et les communautés sont des partenaires de la détermination des contraintes de nature anthropique, tel que signifié à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;

Attendu que (prémisse 4) les municipalités et les municipalités régionales de comté sont des partenaires de la gestion des risques, tel que signifié au chapitre IV de la Loi sur la sécurité civile (RLRQ, chapitre S-2.3.);

Attendu que (prémisse 5) le ministre de la Sécurité publique du Québec n'a pas encore déterminé les orientations à l'intention des autorités régionales et locales, portant sur la prévention des sinistres majeurs en vertu de l'article 64 de la section I du chapitre VI de la Loi sur la sécurité civile du Québec;

Attendu que (prémisse 6) le règlement prévu à l'article 8 du chapitre III *Les personnes dont les activités ou les biens sont générateurs de risque de sinistre majeur* de la Loi sur la sécurité civile du Québec n'est pas en vigueur;

Attendu que (prémisse 7) le comité a appuyé sa réflexion sur l'expérience de ses membres et la littérature technique disponible, et que le comité n'avait pas, dans les délais impartis, la capacité de mener des analyses ou des travaux de recherches supplémentaires;

Attendu que (prémisse 8) le comité a pris connaissance et appuyé sa réflexion sur le rapport déposé en 1988 au ministère des Transports du Canada par le Groupe de travail sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses dans la région de Toronto suite au déraillement ferroviaire de 1979 à Mississauga;

Attendu que (prémisse 9) le CRAIM affirme dans son document *Valeurs de référence de seuils d'effets réglementaires pour l'aménagement du territoire* publié en Mars 2013 que :

- « Le fait d'établir des distances appropriées entre les installations à risques industriels majeurs et les zones d'habitation constitue un moyen de diminuer les conséquences sur la population advenant un accident industriel. »(section 9.2, page 54);
- « Le CRAIM recommande, comme le rapport du CSC (Séminaire sur l'Aménagement du territoire et risques industriels majeurs associés aux matières dangereuses – 23 août 2009, Myriam Fernet, CSC Montréal) d'établir par réglementation, des seuils de sécurité pour l'aménagement du territoire. » (section 9.2, page 55);

Attendu que (prémisse 10) l'Alliance pour la gestion sécuritaire des matières dangereuses (A.G.S.D.M.), composée du CRAIM, de l'ASCQ et de RECO-Québec, dans le document *Recommandations pour une gestion sécuritaire des matières dangereuses* daté de janvier 2014, en page 10 de la section *La gestion sécuritaire des matières dangereuses – Recommandations* affirme que:

- « La présence de zones de séparation suffisantes entre les zones habitées ou utilisées par des membres du public et les installations qui présentent des risques d'accident impliquant des matières dangereuses est souvent le premier rempart contre les conséquences néfastes pour leur vie ou leur santé, surtout pour les phénomènes accidentels à cinétique rapide pour lesquels l'intervention efficace des services publics d'urgence est impossible à réaliser à temps. »;
- « Des règles claires d'aménagement du territoire en fonction de sources de risques impliquant des matières dangereuses (qu'elles soient en site fixe ou en déplacement par transport routier, ferroviaire, maritime ou par pipeline) doivent être adoptées par les autorités provinciales et appliquées avec rigueur au niveau municipal. »;

Attendu que (prémisse 11) le ministre des Transports du Canada a posé des gestes réglementaires depuis les événements de Lac-Mégantic dans le but de renforcer la sécurité et la sûreté du transport ferroviaire, et plus particulièrement il a établi des règles visant un transport plus sûr et sécuritaire des marchandises dangereuses par chemin de fer;

Attendu que (prémisse 12) la collaboration, entre la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fers du Canada, a mené en 2013 au dépôt de lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires; que ces lignes directrices invitent à la mise en place d'une marge de recul permettant l'installation de barrières de sécurité ayant pour but de réduire le risque associé aux incidents ferroviaires en interceptant ou en faisant dévier les wagons en déraillement afin de réduire ou d'éliminer les pertes de vie potentielles et les dommages à la propriété et également réduire au minimum la distance latérale sur laquelle les wagons et leur contenu peuvent se déplacer⁴.

⁴ Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires. Fédération canadienne des municipalités et Association des chemins de fer du Canada. Mai 2013. Section 3.6 Barrières de sécurité. Pages 36 et suivantes.

Les considérations

Dans le cadre de ses travaux, le comité a émis diverses observations qui ont guidé la préparation de ses recommandations. Afin de permettre une meilleure compréhension des enjeux et de la problématique rencontrée par le comité lors de la détermination de ces recommandations, ces observations méritent d'être rappelées. Pendant ses travaux le comité a ainsi considéré :

Considérant (considération 1) que le mandat octroyé au comité a pour objet des recommandations axées sur la santé, la sécurité et le bien-être général de la population;

Considérant (considération 2) qu'il y a lieu d'adopter une approche et des exigences minimales harmonisées pour l'ensemble du territoire de la CMM;

Considérant (considération 3) que les recommandations ont pour but de permettre à terme un transport de matières dangereuses par rail plus sécuritaire pour nos citoyens;

Considérant (considération 4) que le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec ont le pouvoir de réglementer le transport ferroviaire; que ce pouvoir permet d'améliorer la sécurité et diminuer les risques et les conséquences d'incidents associés au transport de matières dangereuses par rail; que toute mesure encadrant l'utilisation du sol et le lotissement aux abords des voies ferrées où transitent des matières dangereuses doit être considérée comme un moyen complémentaire et ne peut remplacer les pouvoirs et les responsabilités du gouvernement du Canada et du gouvernement du Québec en matière de transport ferroviaire des matières dangereuses; et qu'ainsi le risque de sécurité civile associé au transport ferroviaire des matières dangereuses est un enjeu qui interpelle le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec;

Considérant (considération 5) que la gestion des risques doit prendre en compte le partage prévu des responsabilités entre les divers outils locaux, régionaux et métropolitains d'aménagement et de développement du territoire ainsi que les outils locaux et régionaux de gestion des risques (plan d'urbanisme, schéma d'aménagement et de développement, plan métropolitain d'aménagement et de développement, plan de sécurité civile et schéma de sécurité civile);

Considérant (considération 6) qu'il faut distinguer les notions de « nuisances » et de « risques »; un risque de sécurité civile étant un événement pouvant compromettre la sécurité publique et le fonctionnement normal d'une communauté contrairement à une nuisance qui a pour conséquence d'induire une gêne pour les personnes qui la subissent, et que la prise en compte d'un risque de sécurité civile n'implique pas les mêmes mesures ni les mêmes ressources qu'une nuisance;

Considérant (considération 7) qu'il faut distinguer les abords déjà urbanisés des emprises ferroviaires et des abords vacants sujets à être développés, car ces deux types de territoires soulèvent, dans une perspective de sécurité civile, des enjeux et des difficultés différentes;

Considérant (considération 8) que la réflexion sur les risques anthropiques associés au réseau ferroviaire doit tenir compte des autres contraintes anthropiques présentes sur le territoire métropolitain;

Considérant (considération 9) que l'inventaire de l'occupation du territoire et des usages existants préparé par la CMM, et présenté au comité, démontre que des usages de sensibilité élevée se trouvent le long d'emprises ferroviaires existantes;

Considérant (considération 10) que le respect de la temporalité dans la planification du territoire, la prise en compte du rythme de transformation des milieux déjà urbanisés, devient la pierre angulaire de la réussite du projet d'harmonisation des mesures de protection des acteurs de l'aménagement du territoire à l'échelle locale, régionale et métropolitaine;

Considérant (considération 11) que les conséquences d'un incident associé à une infrastructure ferroviaire peuvent être amplifiées par la présence de populations vulnérables ou à mobilité réduite, de bâtiments de sécurité publique et d'infrastructures essentielles à proximité;

Considérant (considération 12) que l'approche proposée par le CRAIM dans le document « Les valeurs de référence de seuils d'effets pour la détermination de zones de planification des mesures d'urgence et d'aménagement du territoire - Recommandations du CRAIM - Mars 2013 » a été élaborée pour des sources de risques industriels fixes (installations et infrastructures), que dans le cadre de sa réflexion le CRAIM n'a pas considéré pour le moment la nature spécifique des sources de risques industriels mobiles (transport) et qu'ainsi il n'est pas possible de statuer sur la pertinence ou non de l'approche développée par le CRAIM pour de telles sources mobiles;

Considérant (considération 13) qu'il y a lieu d'améliorer la connaissance des risques et des méthodologies d'évaluation des risques pour les différentes catégories d'usages en relation avec le transport de matières dangereuses par chemins de fer afin d'améliorer la sécurité de la population et des infrastructures essentielles;

Considérant (considération 14) qu'une meilleure identification et gestion des risques à l'échelle métropolitaine devrait inclure le dépôt par les compagnies ferroviaires (propriétaires et exploitants) d'un bilan de situation sur l'état des voies et des équipements de transport ferroviaire ainsi que des matières dangereuses transportées incluant un effort de prospective sur celles potentiellement transportées à moyen terme;

Considérant (considérations 15) qu'il existe également une problématique liée à l'occupation du sol aux abords d'installations fixes à risque industriel majeur dont l'aire de contrainte chevauche plusieurs MRC et qu'ainsi l'enjeu lié aux matières dangereuses ne se limite pas au transport ferroviaire;

Considérant (considération 16) que les risques de réaction en chaîne résultant de la proximité d'installations ou d'infrastructures distinctes où se retrouvent des matières dangereuses, aussi appelée effet domino, sont en partie pris en compte par la réglementation provinciale et fédérale applicable à ses installations et ses infrastructures;

Considérant (considération 17) qu'il peut être préférable de parfois maintenir en place les installations et les infrastructures industrielles situées à proximité du réseau ferroviaire, si elles dépendent de ce réseau pour la livraison de matières dangereuses, afin de ne pas entraîner, de par leur relocalisation, d'autres formes de risques plus problématiques;

Considérant (considération 18) que la CMM a procédé à une classification du réseau ferroviaire sur son territoire en collaboration avec les propriétaires et les exploitants du réseau ferroviaire.

Les recommandations

Recommandation 1 : Fondements d'une gestion responsable des risques

Demander à la CMM, aux MRC, aux agglomérations et aux municipalités de reconnaître les cinq principes suivants comme fondements d'une gestion responsable des risques en matière d'aménagement du territoire aux abords d'emprises ferroviaires où circulent des matières dangereuses :

- 1.1 L'établissement d'une distance séparatrice entre une emprise ferroviaire et un usage jugé sensible constitue dans l'état actuel des connaissances, la mesure d'aménagement du territoire la plus efficace pouvant accompagner les mesures de sécurisation du transport ferroviaire des matières dangereuses prises par le gouvernement du Canada.
- 1.2 La décision de prohiber ou de régir un usage à proximité d'une emprise ferroviaire doit tenir compte non seulement des matières transportées, mais également de la sensibilité de l'usage (vulnérabilité des populations et des services essentiels en cause, présence d'autres sources de risques à proximité et risques associés aux autres options de localisations le cas échéant).
- 1.3 L'évaluation des risques doit tenir compte des effets probables sur la santé de la population en termes de décès (mortalité) et de lésions (morbidité), ainsi que des conséquences probables (étendue et gravité) d'un incident sur les services essentiels et, plus globalement, sur le milieu environnant.
- 1.4 Une adéquation est requise entre les décisions d'aménagement aux abords des emprises ferroviaires où circulent des matières dangereuses, la capacité d'intervention des municipalités en cas de sinistre (personnel, équipements, planification des mesures d'urgence, etc.) et les obligations découlant des schémas de couverture de risque en sécurité incendie.
- 1.5 Les outils d'aménagement, dans une perspective intégrée de gestion des risques et de développement du territoire, doivent participer à la réduction des risques associés à la présence d'emprises ferroviaires sinon, à tout le moins, à ne pas en augmenter l'occurrence ni la gravité.

Recommandation 2 : Classification du réseau ferroviaire en fonction des risques de sécurité civile et des nuisances

Demander à l'administration de la Communauté métropolitaine de Montréal :

- 2.1 D'intégrer, lors d'une révision du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), la classification du réseau ferroviaire réalisée en 2014 et présentée en annexe 7.
- 2.2 De partager la classification du réseau ferroviaire et ses mises à jour subséquentes avec ses partenaires gouvernementaux, régionaux et municipaux.
- 2.3 De mettre en place un processus formel multipartite, incluant les propriétaires et les exploitants ferroviaires, afin d'assurer la mise à jour périodique de la classification du réseau ferroviaire ainsi que le partage d'information et de données permettant de suivre et d'anticiper la croissance du transport de matières dangereuses sur son territoire.
- 2.4 De produire et de rendre disponible un inventaire périodique des usages identifiés à la grille de sensibilité des usages présentée à l'annexe 6 et situés aux abords des emprises ferroviaires sur son territoire.

Demander aux MRC, aux agglomérations et aux municipalités :

- 2.5 D'intégrer à leurs outils d'aménagement la classification du réseau ferroviaire réalisée en 2014 par la Communauté métropolitaine de Montréal.

Recommandation 3 : Classification des bâtiments et des installations en fonction de leur sensibilité aux risques de sécurité civile

Demander à la CMM, aux MRC, aux agglomérations et aux municipalités d'intégrer, à leurs outils d'aménagement, la grille de sensibilité des usages présentée à l'annexe 6. Cette grille constitue une classification en fonction du niveau de sensibilité à des risques de sécurité civile (sensibilité faible, moyenne, élevée et très élevée). Elle constitue le critère de base pour évaluer les risques de sécurité civile et définir les mesures de protection appropriées.

Recommandation 4 : Adoption de règles d'aménagement aux abords des emprises ferroviaires

Demander à la CMM, aux MRC, aux agglomérations et aux municipalités d'intégrer à leurs outils et pratiques d'aménagement les règles suivantes :

- 4.1 La mise en place d'un accès adéquat des services d'urgence aux emprises ferroviaires comportant au moins une voie principale ou une voie secondaire ou une cours de triage :
 - Nouveau bâtiment, nouvelle installation et nouveau lotissement : accès obligatoire, si jugé requis par les services d'urgence, avant une autorisation.
 - Modification d'une installation, d'un bâtiment ou d'un lotissement existant : accès recommandé, selon les conditions du milieu (faisabilité et coût) et les besoins des services d'urgence, avant une autorisation.

-
- 4.2 La mise en place d'une marge de recul minimale de 30 mètres pour les nouveaux bâtiments et les nouvelles installations de sensibilité moyenne, élevée et très élevée, conformément à la grille de sensibilité des usages présentée à l'annexe 6, calculée depuis la limite des emprises ferroviaires comportant au moins une voie principale, une voie secondaire ou une cours de triage, telle que déterminée à la classification du réseau ferroviaire présentée à l'annexe 7.
 - 4.3 La prise en compte des risques associés au transport ferroviaire de matières dangereuses dans les plans de sécurité civile et les schémas de couverture de risques en sécurité incendie, pour les usages de sensibilité élevée et très élevée (bâtiments et installations), tant existants que nouveaux, identifiés à la grille de sensibilité des usages présentée à l'annexe 6 et situés aux abords d'une emprise ferroviaire comportant au moins une voie principale, une voie secondaire ou une cours de triage telle que déterminée à la hiérarchie du réseau présentée à l'annexe 7.

Recommandation 5 : Identification des meilleures pratiques d'aménagement aux abords des emprises ferroviaires

Demander à la Communauté métropolitaine de Montréal de susciter rapidement la formation d'un comité regroupant les autorités gouvernementales compétentes et des acteurs du monde municipal, telle que l'Union des municipalités du Québec. Ce comité devra avoir pour mandat d'identifier, dans une perspective de sécurité civile, les meilleures pratiques d'aménagement aux abords des emprises ferroviaires conformément à la recommandation 1 « Fondements d'une gestion responsable des risques ». Il devra déposer ses conclusions au plus tard douze mois après le début de ses travaux.

Ce comité, appuyé d'experts du milieu professionnel et universitaire, compte tenu des besoins de recherches et de développement en matière de gestion de risques en aménagement du territoire, devra :

- 5.1 Proposer une ou plusieurs pratiques municipales d'aménagement aux abords des emprises ferroviaires incluant des modalités simples et efficaces d'évaluation des risques, des propositions de mesures de gestion et d'atténuation de ces risques, les distances à considérer le cas échéant entre les usages selon leur sensibilité et les emprises ferroviaires comportant au moins une voie principale, une voie secondaire ou une cours de triage telle que déterminée à la hiérarchie du réseau présentée à l'annexe 7, et finalement les moyens conséquents de mise en œuvre techniques et légaux appropriés.
- 5.2 Illustrer un ou plusieurs cas types de bonnes pratiques d'aménagement en milieu urbain, suburbain et rural pour divers niveaux d'enjeux de sécurité civile et pour différents usages courants conformément à la grille de sensibilité des usages présentée en annexe 6.
- 5.3 Rédiger un guide de bonnes pratiques à l'intention des MRC et des municipalités.
- 5.4 Demander à la Communauté métropolitaine de Montréal de diffuser le guide de bonnes pratiques auprès des MRC et des municipalités, et de les inviter à l'intégrer à leurs outils et pratiques d'aménagement.

Recommandation 6: Émission de permis associés à des événements de foules ponctuels majeurs

D'inviter les municipalités à tenir compte des risques associés à la présence d'une emprise ferroviaire comportant au moins une voie principale ou une voie secondaire ou une cours de triage lors de l'émission d'un permis associé à des événements de foules ponctuels majeurs.

Recommandation 7 : Mise en œuvre des recommandations

Inviter la Communauté à mettre en œuvre, à court terme, sur le territoire métropolitain, les recommandations du comité et à réviser le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en conséquence.

ANNEXES

- Annexe 1 Résolution CE13-149
- Annexe 2 Critère 1.5.2 du PMAD
- Annexe 3 Liste de la documentation
- Annexe 4 Liste des présentations
- Annexe 5 Liste des initiatives fédérales en matière de sécurité ferroviaire
- Annexe 6 Grille de sensibilité des usages
- Annexe 7 Classification du réseau ferroviaire

ANNEXE 1 : Résolution CE13-149



EXTRAIT du procès-verbal de la séance extraordinaire du comité exécutif
tenue le 22 août 2013 à 8 h 30

SONT PRÉSENTS

M. Laurent Blanchard, président, maire de la Ville de Montréal ;
Mme Caroline St-Hilaire, vice-présidente, mairesse de la Ville de
Longueuil ;
Mme Martine Beaugrand, mairesse de la Ville de Laval ;
M. Richard Deschamps, membre du comité exécutif de la Ville de
Montréal ;
M. Michel Gilbert, maire de la Ville de Mont-Saint-Hilaire ;
Mme Louise Harel, membre du conseil de la Ville de Montréal ;
M. Jean-Marc Robitaille, maire de la Ville de Terrebonne.

CE13-149

SÉCURITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE

ATTENDU QUE la tragédie de Lac-Mégantic met en lumière un enjeu
majeur de sécurité publique associé au transport par rail ;

ATTENDU QUE la région de Montréal, à l'instar de plusieurs régions
nord-américaines, s'est développée à partir d'infrastructures de
transport, dont le chemin de fer, et que cette proximité historique entre
les populations locales et le réseau ferroviaire est intrinsèque à la réalité
de ces régions ;

ATTENDU QUE le Plan métropolitain d'aménagement et de
développement rappelle, à son objectif 1.5, qu'un environnement sain et
sécuritaire constitue une des conditions de base à la compétitivité et à
l'attractivité de la région et qu'une meilleure planification des risques et
des sinistres d'envergure devrait donc permettre de contribuer à la
santé et à la sécurité publique ainsi qu'au bien-être général de la
population ;

ATTENDU QUE le Plan métropolitain d'aménagement et de
développement identifie le réseau ferroviaire illustré à la carte 11
comme source possible de risques à l'égard de la sécurité, de la santé et
du bien-être général de la population et que le Plan précise au critère
1.5.2 que ce réseau est sollicité pour le transport de marchandises
dangereuses, est source de bruit et de vibration, et que les abords de ce
réseau doivent donc faire l'objet d'un aménagement qui prend en
compte ces risques ;

ATTENDU QUE le Plan métropolitain d'aménagement et de
développement prévoit au critère 1.5.2 que la Communauté consulte ses
partenaires régionaux afin d'identifier les risques dont l'aire de
contrainte chevauche plusieurs MRC et nécessite une harmonisation des
mesures de protection dans un objectif de sécurité et de santé
publique ;

ATTENDU QUE le Plan métropolitain d'aménagement et de
développement identifie, à la carte 16, les équipements de transport de
marchandises d'intérêt métropolitain et que le réseau ferroviaire est
identifié sur cette carte ;

.../2

Ce procès-verbal n'a pas été approuvé.

EXTRAIT du procès-verbal de la séance extraordinaire du comité exécutif
tenue le 22 août 2013 à 8 h 30

CE13-149
Suite

ATTENDU QUE le réseau ferroviaire de la région est également utilisé pour le transport de passagers par train de banlieue et les services passagers nationaux et continentaux entre Montréal, l'ensemble du Canada et l'est des États-Unis, dont le corridor Québec-Windsor, et que la plus grande partie des liaisons ferroviaires destinées aux passagers partage les mêmes emprises sinon les mêmes voies ferrées que le transport ferroviaire des marchandises ;

ATTENDU QUE le maintien de l'intégrité physique et fonctionnelle des corridors ferroviaires est souhaité par la Communauté à l'objectif 2.3 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement et que le mémoire de la Communauté concernant la Porte Continentale, le Corridor de commerce Ontario-Québec et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement invite les gouvernements supérieurs à considérer parmi trois axes d'intervention prioritaire pour le Grand Montréal en matière de transport de marchandises, la réalisation et le financement des projets comportant des mesures de mitigation afin d'assurer l'harmonisation des interfaces entre l'urbanisation et les équipements et infrastructures stratégiques de transport des marchandises ;

ATTENDU QUE le programme conjoint fédéral-provincial de protection civile (PCPC) a pris fin en mars 2013, lequel programme avait pour but de soutenir financièrement les projets visant l'amélioration de la capacité d'intervention des municipalités, des MRC et des communautés métropolitaines en matière de sécurité civile ;

ATTENDU QUE la réglementation du transport routier et ferroviaire des matières dangereuses fait l'objet d'une entente entre les gouvernements du Québec et du Canada appelée *Accord relatif à l'exécution de la loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* signée en 2007 ;

ATTENDU QUE les liquides inflammables, tels que les produits pétroliers, ne constituent qu'une des neuf classes de matières dangereuses inscrites à l'annexe 1 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses de Transport Canada ;

ATTENDU QUE les municipalités et les municipalités régionales de comté sont des partenaires de la gestion des risques tel que signifié dans la Loi sur la sécurité civile (RLRQ, chapitre S-2.3.),

Il est résolu

D'appuyer la position de l'Union des municipalités du Québec émise le 11 juillet 2013 portant sur l'inspection systématique du système ferroviaire ainsi que la formation d'une coalition transfrontalière en vue du resserrement de la sécurité ferroviaire en milieu urbain ;

.../3

Ce procès-verbal n'a pas été approuvé.

EXTRAIT du procès-verbal de la séance extraordinaire du comité exécutif
tenue le 22 août 2013 à 8 h 30

CE13-149
suite

D'appuyer les travaux du Groupe de travail municipal en sécurité ferroviaire nationale de la Fédération canadienne des municipalités constitué de leaders municipaux de l'ensemble du pays qui a le mandat d'alimenter la réflexion et de cerner les problématiques liées au transport ferroviaire de matières dangereuses et qui permettra ainsi un apport stratégique à la Fédération afin qu'elle puisse transmettre au gouvernement fédéral les inquiétudes et les points de vue des municipalités en vue de bonifier le cadre réglementaire existant ;

De demander aux gouvernements du Québec et du Canada :

De prendre les moyens nécessaires, tant financiers que réglementaires, afin d'assurer un fonctionnement du réseau ferroviaire qui soit sécuritaire, pérenne et adapté à la réalité des milieux traversés ;

De partager toute information permettant aux municipalités, aux MRC et aux communautés métropolitaines d'optimiser leur planification territoriale ainsi que leurs ressources en matière de sécurité civile ;

De renouveler le programme conjoint fédéral-provincial de protection civile (PCPC), lequel a pris fin en mars 2013.

De former un comité de travail ayant pour mandat de compléter l'identification des risques dont l'aire de contrainte chevauche plusieurs MRC et nécessite une harmonisation des mesures de protection dans un objectif de sécurité et de santé publique tel que le prévoit le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, ce comité devant être formé de représentants en matière de sécurité civile provenant des cinq secteurs géographiques de la Communauté, soit de Montréal, de Laval, de Longueuil ainsi que des couronnes Nord et Sud, du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire du Québec et du ministère de la Sécurité publique du Québec, lesquels inviteront au besoin tout autre organisme public dont l'expertise sera jugée nécessaire.

Certifié conforme

Secrétaire

Ce procès-verbal n'a pas été approuvé.

ANNEXE 2 : Critère 1.5.2 du PMAD

Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC⁵

Les problématiques liées aux catastrophes possibles d'ordre technologique sont déjà prises en charge par les instances régionales. La Loi sur la sécurité civile⁶ introduit un nouvel outil de planification régionale, soit le schéma de sécurité civile. Ce schéma, qui peut être réalisé par les municipalités régionales de comté, en collaboration avec les autorités locales, s'inscrit dans une démarche visant spécifiquement à améliorer la connaissance des risques de sinistre majeur présents sur le territoire et à établir des objectifs de réduction de la vulnérabilité.

Plusieurs MRC, agglomérations et municipalités du territoire de la Communauté ont déjà complété ou amorcé l'élaboration d'un schéma de sécurité civile et la Communauté entend consulter ses partenaires régionaux afin d'identifier les risques dont l'aire de contrainte chevauche plusieurs MRC et nécessite une harmonisation des mesures de protection dans un objectif de sécurité et de santé publiques.

Le PMAD identifie le réseau routier et le réseau ferroviaire illustrés à la carte 11 comme sources possibles de risques à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général de la population. En effet, ces réseaux sont sollicités pour le transport de marchandises dangereuses et sont source de bruit et de vibration. Les abords de ce réseau doivent donc faire l'objet d'un aménagement qui prend en compte ces risques. La Communauté demande donc aux MRC et aux agglomérations de se doter de mesures permettant d'assurer une cohabitation harmonieuse des usages, dont le résidentiel, en optant pour une approche normative ou de performance qui fera état des distances minimales à respecter et des conditions permettant de réduire ces distances⁷.

⁵ Pour consulter la version complète du PMAD :
http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111208_pmad.pdf

⁶ L.Q. 2001, chapitre 76 sanctionnée le 20 décembre 2001.

⁷ Les MRC et les agglomérations pourront notamment s'inspirer de la politique provinciale sur le bruit routier :
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/politique_bruit.pdf

ANNEXE 3 : Liste de la documentation

- « Groupe de travail sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses dans la région de Toronto », Rapport final, gouvernement du Canada, 1988, 188 pages
- « Study of Buffer Zone Protection and Ways and Means of Preventing Future 'Corridor' Encroachment », DELCAN et McCarthy And McCarthy, Barristers & Solicitors, 1986, 16 pages
- « Valeurs de référence de seuils d'effets réglementaires pour l'aménagement du territoire », Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs (CRAIM), 2013, 62 pages.
- « Déclaration de principes provinciale 2014 adopté en vertu de la section 3 de la loi ontarienne sur l'aménagement du territoire – Provincial Policy Statement, 2014 issued under section 3 of the Ontario Planning Act », 2014, 56 pages
- Ontario Planning Act, R.S.O. 1990, c. P.13 http://www.e-laws.gov.on.ca/html/statutes/english/elaws_statutes_90p13_e.htm#BK79
- Ontario Municipal Board Commission des affaires municipales de l'Ontario. Décision no 1061. Frank Renz and Diane Renz / Township of Essa. 31 juillet 2003.
- Ontario Municipal Board Commission des affaires municipales de l'Ontario. Décision no 3067. Irwing Himel and Melvyn Himel / City of Toronto / Canadian national Railway and Canadian Pacific Railway. 22 novembre 2005
- « Recommandations pour une gestion sécuritaire des matières dangereuses », Alliance pour la gestion sécuritaire des matières dangereuses (A.G.S.D.M.), 2014, 18 pages;
- Résolution CM13 0776 et résolution CM13 0865 du conseil municipal de la Ville de Montréal a adopté le 27 août 2013
- Résolution CG13 0368 de l'agglomération de Montréal a adopté le 29 août 2013
- Le transport ferroviaire de marchandises dangereuses sur l'île de Laval: risques potentiels pour la santé de la population (Direction régionale de santé publique (Laval - Rapport - juin 1993)
- Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires. Fédération canadienne des municipalités et Association des chemins de fer du Canada. Mai 2013. 111 pages

ANNEXE 4 : Liste des présentations

- 29 janvier 2014 :
 - Mise en contexte et état des connaissances (CMM)
- 26 février 2014
 - Loi sur la sécurité civile - Plans de sécurité civile - Schémas de couverture de risques en sécurité incendie (Ministère de la Sécurité civile)
 - Approche de l'agglomération de Longueuil concernant la gestion du risque de sinistre majeur portant sur le transport ferroviaire et le risque industriel majeur (Agglomération de Longueuil)
 - Préparation du schéma d'aménagement et de développement et avis du centre de sécurité de l'agglomération de Montréal
 - Rapport de 1988 du « Groupe de travail sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses dans la région de Toronto » portant sur le déraillement de Mississauga de 1979 (CMM)
 - Travaux et mission du CRAIM – Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs (CRAIM)
- 8 avril 2014
 - Première proposition de grille des usages sensibles (CMM)
 - Carte préliminaire du réseau ferroviaire métropolitain classifié (CMM, 8 avril 2014)
 - Portrait actualisé des données d'aménagement aux abords du réseau ferroviaire (CMM)
 - Gestion des risques associés aux matières dangereuses – Différentes démarches en cours (Ministère de la Sécurité civile)
 - Compléments d'information : Gouvernement de l'Ontario (Planning Act), Toronto et autres municipalités ontariennes (réglementation), Gouvernement de l'Ontario (exigences du Provincial Policy Statement 2014), Direction régionale de Laval de la Santé publique (Le transport ferroviaire de marchandises dangereuses sur l'île de Laval: risques potentiels pour la santé de la population, juin 1993), Différentes distances et localisation des décès à Lac-Mégantic (CMM)
- 6 mai 2014
 - Deuxième proposition de grille des usages sensibles (CMM)
 - Compléments d'information : Gouvernement de l'Ontario (définition du terme « usages sensibles » du Provincial Policy Statement 2014 (CMM)
 - Rappel du mandat du comité et du critère 1.5.2 du PMAD (CMM)
 - Proposition de table des matières du rapport du Comité (CMM)
 - Proposition d'une première série de recommandations (CMM)

- 16 juin 2014
 - Point d'information : la société immobilière groupe Grosvenor (CMM)
 - Document d'orientation de l'Organisation de coopération et de développement économiques (CMM)
 - Troisième proposition de grille des usages sensibles (CMM)
 - Proposition de recommandations modifiées suite aux commentaires des partenaires (CMM)

- 26 août 2014
 - Point d'information sur la méthodologie: avis du centre risque et performance de l'école polytechnique (CMM)
 - Point d'information sur la méthodologie: Avis reçus de certains membres du comité (CMM)
 - Proposition de recommandations finale (CMM)

ANNEXE 5 : Liste des initiatives fédérales en matière de sécurité ferroviaire

- OTTAWA, le 23 avril 2014 /CNW/ - L'honorable Lisa Raitt, ministre des Transports, a annoncé aujourd'hui des mesures décisives en réponse aux recommandations initiales formulées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada dans le cadre de son enquête en cours sur le déraillement de train survenu à Lac-Mégantic.

À la suite de cet accident tragique de l'été dernier, Transports Canada a pris des mesures immédiates afin de protéger les Canadiens et les collectivités établies le long des chemins de fer de notre pays. Le gouvernement du Canada poursuit son travail en mettant en place des mesures concrètes pour renforcer davantage la réglementation et la surveillance du Canada en matière de sécurité ferroviaire et de transport des marchandises dangereuses. Dès maintenant, Transports Canada :

- donnera un ordre préventif afin de retirer du service de transport des marchandises dangereuses les wagons-citernes DOT-111 qui sont les moins résistants aux impacts;
 - exigera que les wagons-citernes DOT-111 qui servent à transporter du pétrole brut et de l'éthanol et qui ne respectent pas la norme publiée en janvier 2014 dans la Partie I de la Gazette du Canada, ou toute autre norme future, soient retirés du service, ou modernisés au cours des trois prochaines années;
 - donnera un ordre préventif afin d'exiger que des plans d'intervention d'urgence soient mis en place pour le pétrole brut, l'essence, le diesel, le carburant d'aviation et l'éthanol;
 - créera un groupe de travail qui réunira les intervenants concernés, notamment les municipalités, les premiers intervenants, les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs, pour renforcer la capacité d'intervention d'urgence au pays;
 - exigera que les compagnies de chemin de fer diminuent la vitesse des trains qui transportent des marchandises dangereuses et qu'elles adoptent d'autres pratiques d'exploitation importantes.
- OTTAWA, le 16 mai 2014 /CNW/ - L'honorable Lisa Raitt, ministre des Transports, propose un règlement qui fournira à Transports Canada de nouveaux outils d'application de la loi à l'égard des compagnies de chemin de fer qui contreviennent à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Aux termes du projet de Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire, de nouvelles amendes allant jusqu'à 250 000 \$ pourront être imposées, ce qui renforcera la capacité de Transports Canada de faire respecter promptement les exigences en matière de sécurité. Les secteurs maritime et aérien ont déjà recours à ce type de sanctions administratives qui constituent une procédure plus rapide qu'une poursuite judiciaire.
- OTTAWA, le 14 mars 2014 /CNW/ - L'honorable Lisa Raitt, ministre des Transports, propose un nouveau règlement visant à renforcer la surveillance de la sécurité ferroviaire au Canada. Aux termes du règlement proposé, les compagnies de chemin de fer devront être titulaires d'un certificat d'exploitation de chemin de fer valide pour utiliser un chemin de fer sous réglementation fédérale au Canada. Les compagnies de chemin de fer sont tenues de se conformer aux normes essentielles en matière de sécurité; les certificats d'exploitation de chemin de fer constituent un autre moyen de s'assurer que le plus haut niveau de sécurité est



maintenu. Si une infraction grave à la sécurité est constatée, Transports Canada pourrait mettre immédiatement fin aux activités d'une compagnie en suspendant ou en annulant le certificat qu'elle détient.

- OTTAWA, le 7 février 2014 /CNW/ - L'honorable Lisa Raitt, ministre des Transports, propose aujourd'hui un règlement sur les passages à niveau qui instaurerait de nouvelles normes de sécurité s'appliquant aux passages à niveau sous réglementation fédérale. Par passage à niveau, on entend le croisement d'une voie ferrée et d'une route se faisant au même niveau.



Transport Canada

Transports Canada

Acting Assistant
Deputy Minister

Sous-ministre
adjointe intérimaire

Safety and Security

Sécurité et sûreté

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N8

APR 23 2014

Voir la liste ci-jointe.

Madame, Monsieur,

L'accident qui a eu lieu en juillet 2013 à Lac-Mégantic ainsi que d'autres incidents ferroviaires qui se sont produits au Canada et aux États-Unis ont révélé les vulnérabilités du transport des marchandises dangereuses.

Transports Canada a déjà instauré plusieurs mesures visant à renforcer la sécurité, mais juge que d'autres mesures sont nécessaires pour prévenir de tels incidents et en atténuer les conséquences.

L'article 33 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) confère au ministre des Transports le pouvoir d'adresser une injonction ministérielle à une compagnie de chemin de fer s'il est d'avis que la sécurité ferroviaire risque d'être compromise de façon imminente.

Bien que les enquêtes sur ces événements ferroviaires ne soient pas terminées et que par conséquent, nous ignorons toujours les causes exactes de ces incidents, je reste convaincu de l'efficacité du régime réglementaire applicable au transport ferroviaire au Canada. Je suis toutefois d'avis que pour continuer d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble du transport ferroviaire, il est urgent que les compagnies de chemin de fer améliorent leurs pratiques de manière à garantir la sécurité et la sûreté du transport des marchandises dangereuses.

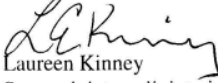
.../2

- 2 -

Par conséquent, en vertu de l'article 33 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, j'adresse l'injonction ministérielle ci-jointe à l'intention des compagnies de chemin de fer citées en annexe A.

Si vous avez des questions concernant l'injonction ministérielle, veuillez communiquer avec M. Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire, par téléphone au 613 998-2984 ou par courriel à luc.bourdon@tc.gc.ca.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.



Laureen Kinney
Sous-ministre adjointe intérimaire,
Sécurité et sûreté



Annexe A

6970184 Canada Ltd.
Agence métropolitaine de transport
Amtrak
Chemin de fer Arnaud
Battle River Railway
Big Sky Railway Operated by Last Mountain Railway
Boundary Trail Railway Company
Burlington Northern Santa Fe Railway Co.
Canadien National
Canadien Pacific Railway Company
Cando Contracting Ltd. (Barrie-Collingwood)
CANDO Ltd.
Canpotex
Cape Breton and Central Nova Scotia Railway
Capital Railway
Carlton Trail Railway
Central Manitoba Railway Inc.
Chemin de fer Charlevoix
Chemin de fer Québec Gatineau
Chemin de fer Roberval Saguenay (Rio Tinto Alcan)
Chemin de fer Sartigan
CSX Intermodal Terminals Inc.
CSX Transportation Inc.
Eastern Maine Railway
Essar Steel Algoma
Essex Terminal Railway Company
GO Transit
Goderich and Exeter Railway Company Limited
Great Canadian Railtour Company Ltd.
Great Sandhills Railway
Great Western Railway Ltd.
Hudson Bay Railway Company
Huron Central
Huron Central Railway Inc.
International Bridge and Terminal Company
Keewatin Railway Company
Kettle Falls International Railway Company
La Compagnie du Chemin de fer Québec Central
Lake Line Railway Company
Last Mountain Railway (101115529 Saskatchewan Ltd.)
Minnesota, Dakota & Western Railway Company
Montreal, Maine & Atlantic Railway
Nipissing Central Railway Company



- 2 -

Norfolk Southern Railway Company
Northwood Pulp Mill Canfor
Ontario Northland
Ontario Southland Railway Inc.
Ontario Southland Railway Inc.
Orford Express
Port Colborne Railway (Part of Trillium)
Port Stanley Terminal Railway Incorporated
Prairie Dog Central Railway
Quebec North Shore and Labrador Railway Company
RaiLink Canada Ltd.
RailServe
Rio Tinto Alcan
Société du chemin de fer de la Gaspésie
South Simcoe Railway Heritage Corporation
Southern Ontario Locomotive Restoration Society
Southern Rails Cooperative Ltd.
Southern Railway of British Columbia (and Southern Railway of Vancouver Island Limited)
Chemin de fer St-Laurent et Atlantique
Stewart Southern Railway
Sydney Coal Railway Inc.
The Toronto Terminals Railway Company Limited
Thunder Rail Ltd. (Arborfield)
Torch River Rail Inc.
Trillium Railway
Transport Ferroviaire Tshiuéti INC
Union Pacific Railroad Company
VIA Rail Canada
Wabush Lake Railway Company, Limited
West Coast Express Ltd.
West Coast Railway Museum
White Pass and Yukon Route
York-Durham Heritage Railway Association

Injonction ministérielle prise conformément à l'article 33 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*

Transport ferroviaire de marchandises dangereuses

Destinataires : Toutes les compagnies de chemin de fer et les compagnies de chemin de fer locales

L'article 33 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) confère au ministre des Transports le pouvoir d'adresser une injonction ministérielle à l'intention de toute compagnie s'il juge qu'il y a un risque immédiat de compromettre la sécurité ferroviaire ou la sûreté du transport ferroviaire.

L'accident survenu à Lac-Mégantic en juillet 2013 et les incidents ferroviaires récents qui se sont produits au Canada et aux États-Unis ont démontré que les accidents liés au transport de marchandises dangereuses présentent un risque élevé de décès et de dommages pour les collectivités et l'environnement.

Bien que les enquêtes sur ces accidents ferroviaires soient en cours et que, par conséquent, les causes exactes demeurent inconnues pour l'instant, je reste convaincue de l'efficacité du régime de réglementation applicable au transport ferroviaire au Canada. Je suis toutefois d'avis que, pour continuer d'assurer la sécurité et la sûreté du transport ferroviaire, il est urgent que les compagnies de chemin de fer améliorent leurs pratiques d'exploitation de manière à garantir la sécurité et la sûreté du transport des marchandises dangereuses.

Conformément à l'article 33 de la LSF, toutes les compagnies sont enjointes par les présentes de faire ce qui suit :

1. Ne pas exploiter un train clé à une vitesse supérieure à 50 milles à l'heure (mi/h).
2. Faire en sorte que le train clé demeure sur la voie principale aux points de rencontre ou de dépassement, sauf si la voie d'évitement respecte les exigences de Transports Canada relatives aux voies de catégorie 2, conformément au *Règlement concernant la sécurité de la voie*. Si la voie d'évitement ne respecte pas ces exigences, le train clé peut être exploité sur la voie d'évitement à une vitesse ne dépassant pas 15 mi/h plutôt que de demeurer sur la voie principale lorsque ce n'est pas possible sur le plan opérationnel ou lorsque le train autre que le train clé est un train de voyageurs.
3. Ne pas exploiter un train clé si aucun wagon n'est doté de roulements à rouleaux.

.../2

- 2 -

4. Inspecter les paliers d'un train clé qui ont été signalés comme étant défectueux par un détecteur de paliers défectueux en bordure de la voie. Si une telle inspection confirme que le palier d'un wagon d'un train clé est défectueux, les compagnies doivent dételer ce wagon du train clé ou exploiter ce dernier seulement à une vitesse sécuritaire ne dépassant pas 15 mi/h jusqu'à ce que le wagon dont le palier est défectueux soit stationné. Si le résultat de l'inspection effectuée par un détecteur de paliers défectueux en bordure de la voie ne confirme pas la présence d'un défaut dans un palier, les compagnies ne doivent pas exploiter le train clé à une vitesse supérieure à 30 mi/h jusqu'au prochain détecteur. Si deux détecteurs consécutifs signalent un défaut dans le palier du même wagon d'un train clé, les compagnies doivent dételer ce wagon du train clé ou exploiter ce dernier seulement à une vitesse sécuritaire ne dépassant pas 15 mi/h jusqu'à ce que le wagon dont le palier est défectueux soit stationné.
5. Avant l'échéance de la présente injonction ministérielle, inspecter la voie principale de tout itinéraire clé emprunté par un train clé au moyen d'un véhicule lourd de contrôle de l'état géométrique de la voie et d'un détecteur de défauts de rail. Dans le cas où le véhicule lourd de contrôle de l'état géométrique de la voie n'est pas disponible, les compagnies doivent, avant l'échéance de la présente injonction ministérielle, inspecter la voie principale de tout itinéraire clé emprunté par un train clé au moins une fois à l'aide d'un détecteur de défauts de rail et au moins deux fois, à un intervalle d'au plus 100 jours entre les inspections, à l'aide d'un véhicule léger de contrôle de l'état géométrique de la voie.
6. Lorsque c'est raisonnable de le faire, limiter la vitesse à 4 mi/h pendant l'attelage des wagons chargés de marchandises dangereuses.
7. Terminer, dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la présente injonction ministérielle, une évaluation des risques qui déterminera le niveau de risque associé à chaque itinéraire clé que les compagnies utilisent pour exploiter un train clé. L'évaluation des risques doit :
 - indiquer tous les risques pour la sécurité et la sûreté associés à cet itinéraire, y compris le volume de marchandises transportées, les catégories de voies, le calendrier d'entretien de la voie et la courbure de voie sur cet itinéraire ainsi que les zones importantes ou sensibles sur le plan environnemental, la densité de population, la capacité d'intervention d'urgence et les zones présentant des conséquences graves le long de cet itinéraire;

.../3

- 3 -

- indiquer et comparer les itinéraires de rechange aux fins de sécurité et de sûreté;
- tenir compte de changements d'exploitation ferroviaire potentiels ou futurs, par exemple les nouveaux clients transportant des marchandises visées par un plan d'intervention d'urgence en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, ou de changements municipaux attribuables à la croissance de la population en vue d'appliquer des restrictions d'itinéraire.

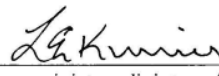
Aux fins de la présente injonction ministérielle,

« train clé » s'entend d'une locomotive attelée à des wagons comprenant, selon le cas :

- a) au moins un wagon-citerne chargé de marchandises dangereuses appartenant à la classe 2.3, Gaz toxiques, et de marchandises dangereuses toxiques par inhalation assujetties à la disposition particulière 23 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*;
- b) au moins vingt wagons-citernes chargés ou citernes mobiles intermodales chargées de marchandises dangereuses, comme définies dans la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, ou toute combinaison de ceux-ci comprenant au moins vingt wagons-citernes chargés et citernes mobiles intermodales chargées.

« Itinéraire clé » s'entend d'une voie qui, sur une période d'un an, est utilisée pour transporter au moins 10 000 wagons-citernes chargés ou citernes mobiles intermodales chargées de marchandises dangereuses, comme définies dans la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, ou toute combinaison de ceux-ci comprenant au moins 10 000 wagons-citernes chargés et citernes mobiles intermodales chargées.

Conformément à l'article 33 de la LSF, la présente injonction ministérielle prend effet immédiatement et demeurera en vigueur jusqu'au 23 octobre 2014 à 23 h 59, HNE.



Sous-ministre adjointe par intérim
Sécurité et sûreté

APR 23 2014

Date



Transport Canada

Transports Canada

Acting Assistant
Deputy Minister

Sous-ministre
adjoindte intérimaire

Safety and Security

Sécurité et sûreté

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N8

APR 23 2014

Voir la liste ci-jointe.

Madame, Monsieur,

À la suite de l'accident de Lac-Mégantic de juillet 2013 et d'autres incidents ferroviaires survenus récemment au Canada et aux États-Unis, Transports Canada a déterminé que les compagnies de chemin de fer, nationales autant que locales, devaient élaborer des règles et, le cas échéant, réviser les règles en vigueur dans le but de renforcer la sécurité et la sûreté du transport ferroviaire, et plus particulièrement les règles visant à assurer le transport sûr et sécuritaire des marchandises dangereuses.

Un arrêté rédigé en vertu du paragraphe 19(1) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et signé au nom du ministre est joint à la présente lettre pour que vous y donniez suite. Cet arrêté enjoint à toutes les entreprises de chemin de fer, tant nationales que locales, d'élaborer des règles et, le cas échéant de réviser les règles en vigueur concernant le transport des marchandises dangereuses. Les règles doivent être présentées à la ministre à des fins d'approbation dans les 180 jours suivant la date d'établissement du présent arrêté. Ce délai permettra aux compagnies de chemin de fer de disposer du temps nécessaire pour consulter les associations et les organisations compétentes; ou pour les compagnies de chemin de fer locales de consulter les compagnies propriétaires des voies ferrées qu'elles exploitent et pour qui la mise en œuvre de ces nouvelles règles aura une incidence, avant de présenter ces règles à la ministre, conformément au paragraphe 19(2) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.


.../2



- 2 -

Si vous avez des questions au sujet du processus de réglementation, n'hésitez pas à communiquer avec M^{me} Susan Archer, directrice, Affaires réglementaires, Direction de la sécurité ferroviaire par téléphone au 613 990-8690 ou par courriel à susan.archer@tc.gc.ca ; ou si vous souhaitez discuter des questions techniques liées au dossier, veuillez communiquer avec M. Luc Bourdon, directeur général, Direction de la sécurité ferroviaire par téléphone au 613 998-2984 ou par courriel à luc.bourdon@tc.gc.ca.

Je vous remercie à l'avance de votre coopération et vous prie d'agréer mes salutations distinguées.


Laureen Kinney
Sous-ministre adjointe intérimaire,
Sécurité et sûreté

Pièces jointes

MO 14-01

MINISTRE DES TRANSPORTS
ARRÊTÉ EN VERTU DE L'ARTICLE 19 DE LA
LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

L'alinéa 19(1)a) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* habilite le ministre des Transports à enjoindre une compagnie de chemin de fer ou une compagnie de chemin de fer locale d'établir des règles concernant l'un des domaines visés aux paragraphes 18(1) ou 18(2.1) de la Loi, soit de modifier de telles règles.

Conformément aux dispositions de l'alinéa 19(1)a) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, toutes les compagnies de chemin de fer et les compagnies de chemin de fer locales sont instruites par la présente d'établir des règles quant à la sécurité et la sûreté de l'exploitation de leurs trains transportant certaines marchandises dangereuses et certains liquides inflammables.

Les règles doivent reposer sur une évaluation des risques pour la sécurité et la sûreté, et doivent au minimum :

1. régir l'itinéraire et la vitesse de tout train clé à 50 milles à l'heure (mi/h) ou moindre, y compris sans s'y limiter, une autre limite de vitesse établit à 40 mi/h ou moindre pour tout train clé transportant un wagon-citerne chargé DOT-111 ou plus contenant ce qui suit : UN1170 ÉTHANOL, UN1202 CARBURANT DIESEL, UN1203 ESSENCE, UN1267 PÉTROLE BRUT, UN1268 DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A., UN1863 CARBURANT, AVIATION, MOTEUR À TURBINE, UN1993 LIQUIDES INFLAMMABLES, N.S.A., UN3295 HYDROCARBONES, LIQUIDE, N.S.A., ou UN3475 ÉTHANOL ET ESSENCE EN MÉLANGE vers les secteurs désignés comme étant à risque élevé dans le cadre du processus d'évaluation des risques. Les wagons-citernes DOT-111 sont ceux de spécification pré-CPC 1232/TP18477.
2. exiger des évaluations des risques initiales et des mises à jour périodiques en fonction de changements importants pour déterminer le niveau de risque associé à chaque itinéraire sur lequel un train clé est exploité par la compagnie, et dans le

.../2

- 2 -

cadre de telles évaluations des risques :

- déterminer les risques de sécurité et de sûreté liés à l'itinéraire, notamment :
 1. le volume de marchandises dangereuses transportées;
 2. la densité du trafic ferroviaire;
 3. la longueur de l'itinéraire;
 4. la présence et les caractéristiques d'installations ferroviaires;
 5. le type de voie, la catégorie et le calendrier d'entretien;
 6. la dénivellation et la courbure de la voie;
 7. la présence ou l'absence de signaux et de systèmes de commande intégrale des trains le long de l'itinéraire (les « territoires obscurs » par rapport aux territoires de signalisation);
 8. la présence ou l'absence de détecteurs de menace en bordure de la voie;
 9. le nombre et les types de passages à niveau;
 10. les territoires à voie simple par rapport aux territoires à voie double;
 11. la fréquence et l'emplacement des branchements de voie;
 12. la proximité des lieux d'importance nationale et des aléas naturels;
 13. les zones écosensibles ou importantes;
 14. la densité de la population le long de l'itinéraire;
 15. les activités le long de l'itinéraire (stations, événements, lieux de rassemblement);
 16. la capacité d'intervention en cas d'urgence le long de l'itinéraire;
 17. les zones à conséquence élevée le long de l'itinéraire;
 18. la présence de trafic passagers le long de l'itinéraire (voie partagée);
 19. la vitesse de l'exploitation des trains;
 20. la proximité d'installations d'entreposage ou de réparation en cours de route;
 21. les menaces connues, notamment tout scénario de menace non public;
 22. les mesures en place pour atténuer les risques pour la sécurité et la sûreté apparents;
 23. la disponibilité d'itinéraires de rechange praticables;
 24. les incidents antérieurs;
 25. le temps global passé en transit;
 26. la formation et le niveau de compétence des équipages;
 27. l'incidence sur le trafic et la congestion du réseau ferroviaire;

.../3

- 3 -

28. les géorisques;
 - déterminer et comparer les itinéraires de rechange, le cas échéant;
 - déterminer les facteurs possibles et les futurs changements opérationnels ferroviaires comme : les nouveaux clients transportant des marchandises assujetties à un plan d'intervention d'urgence; le nouveau plan en vertu de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*; la croissance de la population;
 - inclure un processus de consultation auprès de la Fédération canadienne des municipalités sur la façon d'incorporer les commentaires des municipalités concernant leurs préoccupations à l'égard de la sécurité et de la sûreté dans les évaluations des risques.
3. intégrer des exigences pour tout train clé aux points de croisement ou de dépassement.
4. exiger des détecteurs de défectuosité en bordure de la voie à des intervalles minimaux précis le long des itinéraires clés.
5. Prévoir des exigences de sécurité minimales pour les itinéraires clés sur lesquels un train clé est exploité, notamment une augmentation de la fréquence minimale d'inspection de la voie principale.

Aux fins du présent arrêté,

« train clé » s'entend d'une locomotive attelée à des wagons comprenant, selon le cas :

- a) au moins un wagon-citerne chargé de marchandises dangereuses appartenant à la classe 2.3, Gaz toxiques, et de marchandises dangereuses toxiques par inhalation assujetties à la disposition particulière 23 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*;
- b) au moins vingt wagons-citernes chargés ou citernes mobiles intermodales chargées de marchandises dangereuses, comme définies dans la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, ou toute combinaison de ceux-ci comprenant au moins vingt wagons-citernes chargés et citernes mobiles intermodales chargées.

« Itinéraire clé » s'entend d'une voie qui, sur une période d'un an, est utilisée pour transporter au moins 10 000 wagons-citernes chargés ou citernes mobiles intermodales chargées de marchandises dangereuses, comme définies dans la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, ou toute combinaison de ceux-ci comprenant au moins 10 000 wagons-citernes chargés et citernes mobiles intermodales chargées.

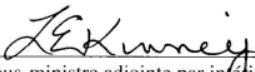
.../4

- 4 -

Le paragraphe 19(2) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* prévoit que la compagnie ne peut procéder au dépôt de règles qu'après avoir donné aux entités ci-après la possibilité, pendant soixante jours, de lui faire part de leurs observations :

- a) dans le cas d'une compagnie de chemin de fer, les organisations intéressées susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre des règles;
- b) dans le cas d'une compagnie de chemin de fer locale, la compagnie de chemin de fer sur la ligne de laquelle elle exploite du matériel ferroviaire et qui est susceptible d'être touchée par la mise en œuvre des règles.

Conformément aux dispositions du paragraphe 19(1) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, les règles doivent être déposées auprès du ministre, pour approbation, dans les 180 jours suivant la date du présent arrêté.



Sous-ministre adjointe par intérim
Sécurité et sûreté

APR 23 2014

Date

ANNEXE 6 : Grille de sensibilité des usages

GRILLE DE SENSIBILITÉ DES USAGES					
SENSIBILITÉ FAIBLE	SENSIBILITÉ MOYENNE	SENSIBILITÉ ÉLEVÉE	SENSIBILITÉ TRÈS ÉLEVÉE		
<p>BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS A ACCÈS LIMITÉS OU A USAGE OCCASIONNEL</p> <p>A l'exception des bâtiments et installations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - occupés principalement par des clientèles à mobilité réduite ou vulnérables; - de sécurité civile, publique et incendie. 	<p>BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS DE FAIBLE DENSITÉ</p> <p>A l'exception des bâtiments et installations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - occupés principalement par des clientèles à mobilité réduite ou vulnérables; - de sécurité civile, publique et incendie. 	<p>BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS DE MOYENNE ET HAUTE DENSITÉ</p> <p>A l'exception des bâtiments et installations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - occupés principalement par des clientèles à mobilité réduite ou vulnérables; - de sécurité civile, publique et incendie. 	<p>BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS A RISQUES</p> <p>STE.1</p>	<p>BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS OCCUPÉS PAR DES CLIENTÈLES A MOBILITÉ RÉDUITE OU VULNÉRABLES</p> <p>STE.2</p>	<p>BÂTIMENTS, INSTALLATIONS ET INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES DE SÉCURITÉ PUBLIQUE, DE SÉCURITÉ CIVILE ET DE SÉCURITÉ INCENDIE</p> <p>STE.3</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Bâtiments et installations d'entreposage et de fabrication : <ul style="list-style-type: none"> - interdit au public; - qui ne contiennent pas de produits toxiques, explosifs ou dangereux en quantité suffisante pour représenter un danger pour le public s'ils se libèrent. (référence : OMB 2006 tableau 4.1.2.1.0) • Espaces verts et parcs. • Terrains de golf. • Stationnements extérieurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Bâtiments et installations d'entreposage et de fabrication : <ul style="list-style-type: none"> - ouvert au public; - d'un étage - qui ne contiennent pas de produits toxiques, explosifs ou dangereux en quantité suffisante pour représenter un danger pour le public s'ils se libèrent. (référence : OMB 2006 tableau 4.1.2.1.0) • Installations sportives et récréatives sans service d'hébergement. • Bâtiments résidentiels : <ul style="list-style-type: none"> - plus de 10 unités de logement ou moins à l'hectare brutes. • Bâtiments commerciaux et institutionnels d'un étage sans service d'hébergement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bâtiments et installations d'entreposage et de fabrication : <ul style="list-style-type: none"> - ouvert au public; - de deux étages et plus; - qui ne contiennent pas de produits toxiques, explosifs ou dangereux en quantité suffisante pour représenter un danger pour le public s'ils se libèrent. (référence : OMB 2006 tableau 4.1.2.1.0) • Installations sportives et récréatives avec service d'hébergement. • Bâtiments résidentiels : <ul style="list-style-type: none"> - plus de 10 unités de logement à l'hectare brutes. • Bâtiments commerciaux et institutionnels d'un étage avec service d'hébergement. • Bâtiments commerciaux et institutionnels de deux étages et plus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bâtiments et installations d'entreposage et de fabrication : <ul style="list-style-type: none"> - qui contiennent des produits toxiques, explosifs ou dangereux en quantité suffisante pour représenter un danger pour le public s'ils se libèrent. (référence : OMB 2006 tableau 4.1.2.1.0) 	<ul style="list-style-type: none"> • Établissements de soins et de santé : <ul style="list-style-type: none"> - Centres hospitaliers de soins psychiatriques (CHSP); - Centres d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD); - Centres de réadaptation (CR); - Centres jeunesse; - CLSC; - Résidences supervisées hébergeant en chambre des personnes qui requièrent des services d'aide à la personne et qui peuvent nécessiter une assistance pour leur évacuation en raison de l'âge ou d'un handicap physique ou intellectuel. • Établissements préscolaires et scolaires <ul style="list-style-type: none"> - Ecoles préscolaires et primaires; - Ecoles secondaires; - Centres de la petite enfance et garderies. • Établissements de détention : <ul style="list-style-type: none"> - Prisons et établissements correctionnels. • Bâtiments commerciaux, récréatifs ou sportifs occupés principalement par des clientèles à mobilité réduite ou vulnérables. 	<p>STE.3A - BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS DESTINÉS À ACCUEILLIR DU PUBLIC OU DU PERSONNEL SPÉCIALISÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centres hospitaliers de soins généraux et spécialisés (CHSGS); • Centre de traitement, d'entreposage et de distribution de produits sanguins; • Bâtiments désignés à des fins de refuge de protection civile. • Centres opérationnels de services ambulanciers et pré-hospitaliers; • Postes de pompiers; • Postes de police et postes de sauvetage; • Centres de coordination de la sécurité civile; • Centre de communication d'urgence (ex. : centre de communication 911); <p>STE.3B - INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrepôt de matériel d'urgence; • Installations de captation, de traitement et de stockage d'eau potable; • Installations critiques de télécommunication; • Installations critiques de production et de distribution électriques; • Installations critique de production et de stockage d'énergie (énergies fossiles) • Installations de contrôle des systèmes de transport terrestre, aérien et maritime.

Grille de sensibilité des usages pour les fins du critère 1.5.2 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

CMM 14 juillet 2014

Note : Les bâtiments et installations visés à la grille de sensibilité des usages comprennent non seulement les bâtiments et les installations abritant l'usage principal, mais également les bâtiments et installations annexes essentiels aux activités normales et sécuritaires de l'usage principal.

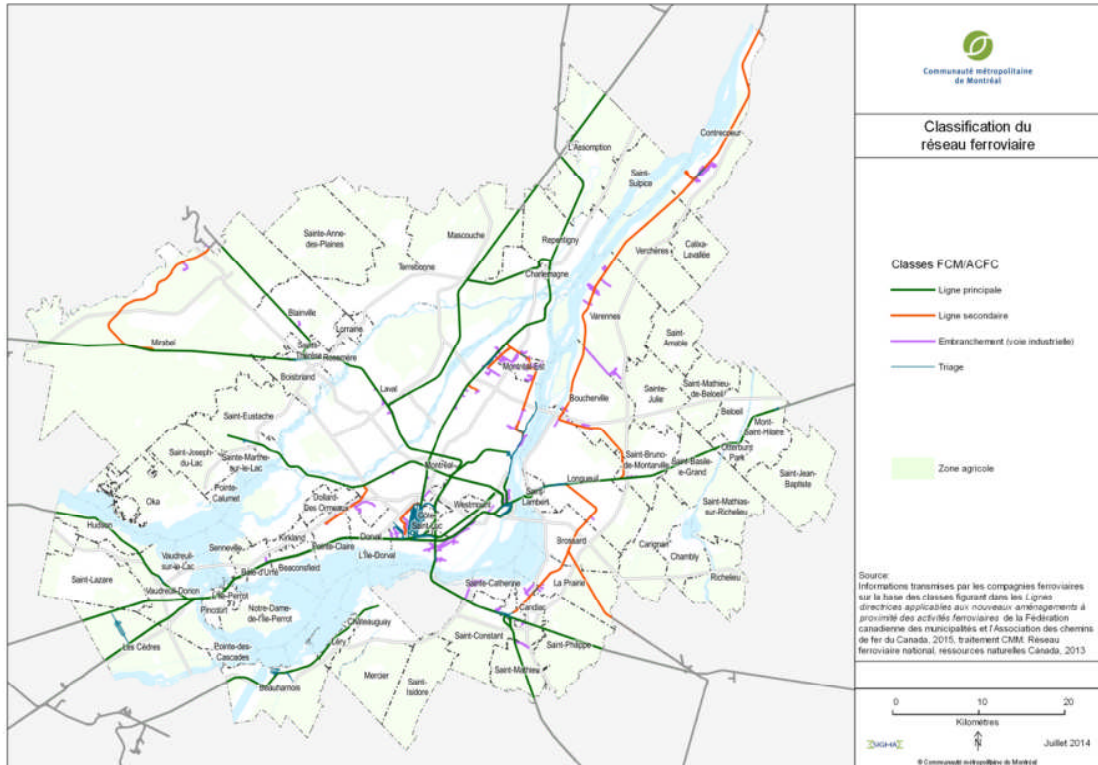
ANNEXE 7 : Classification du réseau ferroviaire

Classification des voies ferrées situées sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal :

- Ligne principale :
 - Trafic généralement supérieur à 5 trains par jour
 - Hautes vitesses, dépassant souvent les 80 km/h
- Ligne secondaire :
 - Trafic généralement inférieur à 5 trains par jour
 - Vitesses plus lentes, habituellement limitées à 50 km/h
 - Trains d'un tonnage léger à moyen
- Embranchement :
 - Trafic non prévu, sur demande seulement
 - Vitesses plus lentes, limitées à 24 km/h
 - Trains courts d'un tonnage léger
- Triage

Cette classification a été réalisée en 2014 en collaboration avec les compagnies ferroviaires. Elle est en outre conforme à la classification proposée dans le document « Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires » publiée en mai 2013 par la FCM et l'ACFC.

Cartographie de la classification du réseau ferroviaire sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal



Source : Information transmise par les compagnies ferroviaires, 2014, traitement CMM

Réseau ferroviaire national, ressources naturelles Canada, 2013.