

RAPPORT DU
COMITÉ STRATÉGIQUE

**Suivi de l'étude sur le
transport des matières dangereuses
sur le territoire de la
Communauté métropolitaine de Québec**

16 juin 2017



MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Québec, le 1^{er} décembre 2017

Monsieur Régis Labeaume
Président
Communauté métropolitaine de Québec
Le Delta 3
2875, boul. Laurier, 10^e étage, bureau D3-1000
Québec (Québec) G1V 2M2

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du comité stratégique sur le suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.

Le plan stratégique qui découle des réflexions des membres du comité propose un ensemble de mesures destinées à rehausser le niveau de préparation des municipalités de la CMQ face aux risques inhérents au transport des matières dangereuses sur leurs territoires. Le comité recommande tout particulièrement de maintenir un canal de communication permanent entre les différents paliers gouvernementaux et municipaux sur les enjeux inhérents au transport et à l'entreposage des matières dangereuses.

Je tiens à remercier chacun des représentants des organisations invitées autour de la table pour leur excellente collaboration. Leur implication soutenue aura permis d'assurer à l'intérieur de délais serrés le bon déroulement du mandat du comité. Je me dois de souligner que la réalisation de ce mandat s'est avérée particulièrement complexe, compte tenu du nombre important d'acteurs et de paliers gouvernementaux concernés par ce sujet. Les différentes organisations n'ont pas le même niveau de préoccupation à cet égard et ne fonctionnent pas toutes au même rythme.

D'ailleurs, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, il est apparu opportun d'inviter des représentants de certaines organisations identifiées dans l'étude de la CMQ sur le transport des matières dangereuses, dont l'Office national de l'énergie et Contrôle routier Québec, à partager de l'information pertinente avec les membres du comité stratégique. Il va de soi, par ailleurs, que les contraintes inhérentes à cette démarche n'auront pas permis d'entendre le point de vue de l'ensemble des organismes publics intéressés par la question des matières dangereuses. De même, il a été convenu de tirer au clair l'implication de chaque palier des gouvernements et de leurs organisations avant d'effectuer d'éventuelles rencontres avec des représentants de l'industrie.

Enfin, il y a lieu de souligner que les travaux du comité stratégique ont conduit à prendre acte de certains enjeux qui n'avaient pas été explicitement mentionnés dans l'étude sur le transport des matières dangereuses. Cela confirme qu'un travail qui porte sur des enjeux aussi importants et aussi changeants demeure en perpétuel progrès.



Robert Masson, directeur général et trésorier
Communauté métropolitaine de Québec

MEMBRES DU COMITÉ STRATÉGIQUE

Transports Canada

- **Louis Weber-Houde**, coordonnateur régional des préparatifs d'urgence

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

- **Yanick Blouin**, directeur général, Direction générale du transport routier des marchandises

Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

- **Jean Dionne**, directeur, Région de la Capitale-Nationale

Ministère de la Sécurité publique

- **France-Sylvie Loisel**, directrice régionale de la Sécurité civile et de la sécurité incendie de la Capitale-Nationale, de Chaudière-Appalaches et du Nunavik,

Ministère de la Santé et des Services sociaux

- **D^{re} Isabelle Goupil-Sormany**, adjointe médicale au directeur de la Santé publique et coordonnatrice en santé environnementale
- **Hélène Caumartin**, dossier sécurité civile

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques¹

- **Marie Germain**, directrice générale adjointe, Capitale-Nationale

Ville de Québec

- **Carolynne Larouche**, directrice par intérim, Bureau de la sécurité civile
- **Annie Caron**, urbaniste, conseillère en urbanisme, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire et de l'environnement

Ville de Lévis

- **Sany Maltais**, adjointe au directeur, Sécurité civile

Communauté métropolitaine de Québec

- **Nabila Bachiri**, Ph.D., conseillère senior en mobilité durable, présidente du comité stratégique²
- **Gilles Paré**, urbaniste, secrétaire du comité stratégique

¹ M. Alain Boutin de la Direction de la Capitale-Nationale a assisté à la première rencontre du comité en date du 6 octobre 2016, et ce en remplacement de Mme Marie Germain. Le 22 novembre 2016, un courrier de la sous-ministre informait la Direction générale de la CMQ que le MDDELCC ne se sent pas interpellé car aucune action ne le concerne et qu'en conséquence, aucun représentant ne participera aux travaux du comité stratégique.

² Mme Nabila Bachiri dirige les réunions du comité stratégique depuis le 17 novembre 2016. Les deux premières rencontres, tenues les 13 et 28 octobre 2016, ont été présidées par M. Jean Couture.

PERSONNES INVITÉES³

Ministère de la Sécurité publique

- **Dominique Gauthier**, conseillère en sécurité civile
- **Steve Boivin**, conseiller-expert et adjoint aux opérations, Direction des opérations, Direction générale de la Sécurité civile et de la Sécurité incendie
- **Steeve Hétu**, conseiller en gestion de risques

Transports Canada

- **Arezki Belounis**, inspecteur maritime principal, Sécurité maritime – Région du Québec
- **Gary Fuller**, gestionnaire du transport de marchandises dangereuses – Région du Québec
- **John Harbour**, inspecteur, Sécurité maritime, Cargaisons et prévention de la pollution
- **Ève Poirier**, gestionnaire du transport des marchandises dangereuses – Région du Québec
- **Pierre Pratte**, inspecteur du transport de marchandises dangereuses – Administration centrale

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

- **Josée Hallé**, directrice générale, Direction générale du transport maritime, aérien et ferroviaire
- **Dave Henry**, directeur, Direction des politiques économiques
- **Jean-Marc Bissonnette**, directeur, Direction du transport ferroviaire
- **Raynald Boies**, ingénieur, Direction générale du transport routier des marchandises
- **Rachid Raffa-Touhami**, professionnel, Direction du transport maritime et de la mise en valeur du Saint-Laurent
- **Claudel Gagnon**, professionnel, Direction générale du transport routier des marchandises

Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

- **Fabio Jimenez**, urbaniste, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire

Société de l'assurance automobile du Québec - Contrôle routier Québec

- **Lieutenant Stéphane d'Amours**, coordonnateur aux opérations locales

Office national de l'énergie

- **Nicolas Chebroux**, spécialiste en gestion des urgences, Bureau régional de Montréal

³ Ces personnes ont participé à certaines rencontres du comité stratégique à titre d'experts-conseils sur des sujets spécifiques. Par ailleurs, il convient de noter que Mme Dominique Gauthier et MM. Fabio Jimenez et Steve Boivin ont participé aux réunions du comité stratégique sur une base régulière.

TABLE DES MATIÈRES

MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL	ii
MEMBRES DU COMITÉ STRATÉGIQUE	iii
PERSONNES INVITÉES.....	iv
TABLE DES MATIÈRES.....	v
LISTE DES TABLEAUX	vi
LISTE DES FIGURES.....	vi
ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS.....	vii
PLAN STRATÉGIQUE.....	viii
1. MISE EN CONTEXTE.....	1
1.1. LE MANDAT DU COMITÉ STRATÉGIQUE.....	2
1.1.1. Les membres	3
1.1.2. Le mode de fonctionnement.....	4
1.1.3. Les personnes invitées	5
2. PRINCIPAUX ENJEUX	7
2.1. Mieux connaître les risques.....	7
2.1.1. Appliquer les dispositions de la Loi sur la sécurité civile et la sécurité incendie	8
2.1.2. Optimiser les mécanismes de communication et de partage des données .	9
2.1.2.1. Transport ferroviaire	9
2.1.2.2. Transport routier	14
2.1.2.3. Transport par pipeline	15
2.1.2.4. Transport maritime	16
2.2. Diminuer les risques d'accident.....	17
2.2.1. Assurer la sécurité des passages à niveau	17
2.2.2. Contrôler l'intrusion sur les voies ferroviaires	19
2.2.3. Désigner des corridors de transport de matières dangereuses	20
2.2.3.1. Transport ferroviaire.....	20
2.2.3.2. Transport routier	21
2.3. Limiter les conséquences des accidents	24
2.3.1. Limiter l'exposition aux risques par l'aménagement du territoire	24
2.3.2. Protéger les prises d'eau potable et les unités de traitement des eaux	27
2.3.3. Améliorer la communication des risques.....	29
3. Conclusion	31

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	Résolution et communiqué de presse de la CMQ	32
ANNEXE 2	Mesures proposées dans l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ	35
ANNEXE 3	Synthèse des actions entreprises par les partenaires et améliorations possibles	39
ANNEXE 4	Recueil des documents déposés lors des rencontres du comité stratégique	40
ANNEXE 5	Liste des potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique	48

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Principales activités et calendrier de rencontres du comité stratégique
-----------	---

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec
Figure 2	Exemples d'usages compatibles dans une marge de recul
Figure 3	Exemple d'aménagement d'un mur de protection d'usages sensibles pour les activités ferroviaires

ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

ACFC	Association des chemins de fer du Canada
ACIC	Association canadienne de l'industrie de la chimie
CANUTEC	Centre canadien d'urgence transport
CIUSSS	Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux
CMQ	Communauté métropolitaine de Québec
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CRQ	Contrôle routier Québec
CRTC	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
DSPublique	Direction de Santé publique de la Capitale-Nationale
GCC	Garde côtière canadienne
FQM	Fédération québécoise des municipalités
ITR	Infrastructure, technologie et de recherche
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
MDDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
MSSS	Ministère de la Santé et des Services Sociaux
MSP	Ministère de la Sécurité publique
ONÉ	Office national de l'énergie
PIL	Planification d'intervention localisée
PASF	Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire
RAA	Réseau d'avertissement et d'alerte
SGS	Système de gestion de la sécurité ferroviaire
SQ	Sûreté du Québec
TC	Transports Canada
TMD	Transport des matières dangereuses
UMQ	Union des municipalités du Québec

Veuillez prendre note qu'afin d'alléger le texte, seuls les acronymes seront utilisés dans ce rapport.

PLAN STRATÉGIQUE				
Suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec				
VOLET 1 : La CMQ devrait encourager toute action gouvernementale et supporter l'application de toute initiative ou réglementation visant à rehausser le niveau de préparation des municipalités				
PROPOSITION D' ACTIONS À ENTREPRENDRE			PRIORITÉ (sur une échelle de 1 à 3)	
MIEUX CONNAÎTRE LES RISQUES				
Rehausser le niveau de préparation des municipalités par l'application des dispositions de la Loi sur la sécurité civile et de la Loi sur la sécurité incendie			Administratif	Politique
1	Demander au ministère de la Sécurité publique (MSP) d'évaluer la possibilité d'appliquer les dispositions de l'article 8 de la Loi sur la sécurité civile en mettant en place un encadrement réglementaire qui définit les activités et les biens générateurs de risque de sinistre majeur qui devraient être déclarés aux municipalités et les procédures de réduction de risque, le cas échéant			2
2	À défaut d'établir les schémas de sécurité civile, demander au MSP d'intégrer graduellement l'aléa matières dangereuses (sites fixes et transport) dans les schémas de couverture de risques ¹ des MRC			2
3	Demander au MSP un échéancier des travaux relatifs à la révision de la Loi sur la sécurité civile			3
4	Demander au MSP de poursuivre les travaux en vue de l'adoption du Règlement sur les procédures d'alerte et de mobilisation et les moyens de secours minimaux pour protéger la sécurité des personnes et des biens en cas de sinistre		En cours	
5	Demander au MSP d'évaluer les possibilités d'assurer un financement pour la mise en œuvre du Règlement sur les procédures d'alerte et de mobilisation et les moyens de secours minimaux pour protéger la sécurité des personnes et des biens en cas de sinistre			3
Rehausser le niveau de préparation des municipalités de la CMQ par un meilleur partage de l'information relative aux matières dangereuses qui circulent sur leurs territoires				
TRANSPORT FERROVIAIRE				
6	Demander à Transports Canada un amendement réglementaire visant à rendre disponible à l'agent de la planification des mesures d'urgence / coordonnateur local des mesures d'urgence désigné de chaque compétence ² , les analyses de risques réalisées par les compagnies ferroviaires en vertu du Règlement sur les trains et les itinéraires clés			1
7	Suite aux analyses de risques réalisées par les compagnies ferroviaires, demander à Transports Canada un amendement réglementaire visant à rendre disponible à l'agent de la planification des mesures d'urgence / coordonnateur local des mesures d'urgence désigné de chaque compétence les mesures que ces dernières comptent mettre en place pour réduire l'exposition des municipalités aux risques, ainsi que la liste des mesures correctives prises ou requises liées aux risques pouvant avoir une incidence de sécurité publique sur le territoire de la municipalité concernée			1
8	Demander à Transports Canada d'étendre le partage des données et analyses de risques prévus au Règlement sur les trains et les itinéraires clés aux ministères et organismes du gouvernement du Québec qui œuvrent en santé et sécurité publique en vue d'améliorer l'évaluation du risque, la planification des mesures d'urgence et les activités relatives à la formation			3
TRANSPORT ROUTIER				
9	Demander au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et à Transports Canada de collaborer en vue de la mise à jour des données portant sur le transport des marchandises dangereuses par voies routières et de considérer la façon d'alléger le processus requis pour ce type d'inventaires en faisant appel notamment aux nouvelles technologies			1
10	Demander au MTMDET de publiciser davantage la procédure permettant aux MRC d'obtenir les données à jour sur le transport routier des matières dangereuses		1	
11	Faire connaître l'initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence en matière de transport (TRANSCAER) ³ dans la région de Québec		2	
TRANSPORT PAR PIPELINE				
12	Demander à l'Office national de l'énergie (ONÉ) de rendre disponible au coordonnateur local des mesures d'urgence désigné de chaque compétence, les analyses de risques réalisées par les exploitants de canalisations qui auront été homologuées au préalable par l'ONÉ		1	1
13	Demander à l'ONÉ de rendre disponible aux MRC du territoire de la CMQ, notamment via le ministère de la Sécurité publique du Québec (MSP) qui a déjà une plate-forme de partage avec les municipalités, l'inventaire des tracés géoréférencés des oléoducs et gazoducs		2	2
14	Faire valoir auprès de l'ONÉ l'avis des municipalités lorsque les tracés des pipelines ne sont pas conformes à leurs outils d'aménagement ou lorsque ces tracés impactent leur développement futur		2	2
TRANSPORT MARITIME				
15	Demander à Transports Canada d'élaborer un mécanisme de partage des données et des analyses de risques relatives au transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent pour le territoire de la CMQ en considérant le besoin pour les municipalités d'obtenir ces informations eu égard à leurs tâches et responsabilités en cette matière			1
16	Demander à la Garde côtière canadienne de préciser les critères d'évaluation en lien avec les différents niveaux d'alerte (environnemental et sécurité publique) afin de guider les municipalités dans leur préparation et mobilisation éventuelles		1	1

¹ Plus communément connue sous l'appellation : schémas de couverture de risques en sécurité incendie.
² « Compétence » est définie dans l'ordre no 36 comme étant « une municipalité et toute autre forme semblable de gouvernement local qui assume la responsabilité première de la planification des mesures d'urgence pour un secteur géographique ».
³ TRANSCAER a été lancée au Canada en 1985 et est dirigée par l'Association canadienne de l'industrie de la chimie (ACIC) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Les entreprises de camionnage font partie de l'ACIC.

PLAN STRATÉGIQUE			
Suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec			
DIMINUER LES RISQUES D'ACCIDENTS			
Assurer la sécurité aux passages à niveau			
17	Publiciser davantage les programmes d'aide gouvernementale puisque les municipalités tout comme les gouvernements provinciaux, les organismes à but non lucratif (OBNL) et les particuliers peuvent avoir accès au Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire de Transports Canada	1	
18	Favoriser un partage des renseignements clés en matière de sécurité entre les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie, notamment dans le cadre de l'évaluation de l'état des passages à niveau	2	
Contrôler l'intrusion sur les voies ferroviaires			
19	Faire connaître davantage les programmes de sensibilisation « Gareautrain » et « TransCaer » pour prévenir notamment les incidents dus à l'intrusion sur les voies ferrées et sensibiliser les collectivités sur les dangers relatifs au transport	1	
Désigner des corridors routiers de transport de matières dangereuses			
20	Considérer la possibilité de proposer des trajets alternatifs aux générateurs de risques en se basant sur des analyses de risques détaillées afin de déterminer le corridor à emprunter où les conséquences d'un accident seraient diminuées	2	2
21	Demander au MTMDET d'étudier tous les facteurs qui limiteraient les accidents impliquant des marchandises dangereuses, d'élaborer des stratégies d'atténuation des risques, puis de modifier les règles en conséquence		1
DIMINUER LES CONSÉQUENCES DES D'ACCIDENTS			
Limiter l'exposition aux risques par l'aménagement du territoire			
22	Demander au ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) d'intégrer aux nouvelles orientations en matière d'aménagement du territoire les enjeux spécifiquement liés au transport de matières dangereuses tout en précisant les attentes gouvernementales pour ce type de transport, incluant le transport terrestre, maritime et les pipelines ainsi que les sites fixes s'y rapportant, et en offrant un cadre propice au maintien de la sécurité et du bien-être publics.		1
Protéger les prises d'eau potable et les unités de traitement des eaux			
23	Demander à la Garde côtière canadienne d'augmenter le niveau d'efficacité du Réseau d'avertissement et d'alerte (RAA) en informant les MRC et le MSP et ce au même titre que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MDDELCC) lors d'un déclenchement d'une alerte; le MSP aurait une plus grande conscience des enjeux municipaux, tels que la protection des prises d'eau et la sécurité des populations riveraines; (le MDDELCC aurait une conscience plutôt environnementale)	1	1
Améliorer la communication des risques			
24	Élaborer un plan de communication des risques concerté sur le territoire de la CMQ afin d'assurer une meilleure préparation face aux risques et informer le public des mesures à prendre en cas d'alerte	1	1
25	Demander au gouvernement du Québec d'inventorier les bases de données portant sur les matières dangereuses transportées sur le territoire de la CMQ, d'en assurer le partage avec les autorités compétentes qui assurent la sécurité des citoyens (MRC, MSP, santé publique, MDDELCC) et de former les intervenants pour que ces données puissent être exploitées de façon appropriée.	1	1
VOLET 2 : La CMQ devrait maintenir un canal de communication permanent entre les différents paliers gouvernementaux sur les enjeux inhérents aux matières dangereuses (transport et sites fixes)			
PROPOSITION D' ACTIONS À ENTREPRENDRE			
Assurer une veille stratégique des actions gouvernementales qui seront mises en place et des initiatives issues du milieu de la pratique			
1	Maintenir le comité stratégique qui, à moins d'évènements exceptionnels, siégerait deux fois par année. Son mandat consisterait à : - Partager les résultats des travaux du comité avec les municipalités du territoire de la CMQ, notamment les modifications réglementaires, les programmes de subvention et de sensibilisation; - Assurer le suivi des potentiels d'amélioration proposés dans le plan stratégique; - Marquer un temps d'arrêt une fois par année (forum ou colloque d'une journée) pour couvrir les deux volets suivants : - Assurer le suivi des actions gouvernementales qui seront mises en place, notamment les modifications réglementaires, les programmes de subvention et de sensibilisation; - Assurer le suivi de toute initiative qui sera issue du milieu de la pratique permettant de rehausser le niveau de préparation des municipalités et limiter les conséquences d'éventuels accidents; - Considérer, la possibilité de créer des comités ad hoc de type comité mixte municipalité industrie sur des enjeux de sécurité publique qui seraient communs à plus d'une composante du territoire de la CMQ et considérer la possibilité de demander au MSP d'assurer un financement provenant du Cadre pour la prévention de sinistres 2013-2020; - Considérer la possibilité de contacter TransCaer, qui est une initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence en matière de transport, pour organiser un événement sur le territoire de la CMQ (formation gratuite aux pompiers, policiers et au personnel médical d'urgence); - En attendant la mise en place des nouvelles orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, considérer la pertinence de recommander au conseil de la CMQ d'adopter le guide 2013 portant sur les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et de la Fédération canadienne des municipalités (FCM); - Se concerter sur les bonnes pratiques pour améliorer la communication des risques à la population.		
Rehausser le niveau de préparation des municipalités et limiter les conséquences d'éventuels accidents			
2	En se basant sur les travaux du comité stratégique et du plan stratégique proposé : - Les Villes de Québec et de Lévis réaliseraient des plans stratégique à l'échelle de leurs territoires respectifs; - Les Villes de Québec et de Lévis assureraient un partage de leurs connaissances et apprentissages avec les municipalités de la CMQ et les partenaires (ex., plan particulier d'intervention, procédure d'intervention, exercices, etc.); - La Ville de Lévis mettrait en place un projet pilote en créant un comité ad hoc de type comité mixte municipalité industrie sur le transport routier des matières dangereuses sur son territoire - La CMQ assumerait un rôle de coordination pour faciliter la concertation entre ses composantes et partenaires sur des enjeux de sécurité publique communs;		

1. MISE EN CONTEXTE

Après l'accident ferroviaire survenu à Lac-Mégantic en 2013, la CMQ a fait réaliser une étude afin de mieux connaître les risques inhérents au transport de matières dangereuses sur son territoire et d'identifier des pistes de solution pour réduire ces risques⁴.

Les objectifs de cette étude se déclinaient en trois énoncés précis :

- Dresser un portrait représentatif des matières dangereuses qui circulent sur les réseaux du territoire de la CMQ et y transitent (voies routières, ferroviaires, maritimes et par pipeline);
- Analyser les risques liés au transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ, en identifiant notamment les tronçons/corridors de transport à risques;
- Proposer des mesures de prévention pour réduire ces risques et des pistes d'intervention permettant d'atténuer les conséquences d'éventuels accidents.

L'étude a relevé des enjeux de taille, notamment en ce qui a trait à l'absence de données récentes sur les volumes, la fréquence et le type de matières dangereuses transportées. Il est, de ce fait, particulièrement difficile de produire un portrait à jour du transport de matières dangereuses sur le territoire. L'étude a mis également en relief la vulnérabilité du territoire en cas d'accident impliquant des matières dangereuses, notamment aux abords des voies routières et ferroviaires.

À la lumière de ces constats, le président de la CMQ a interpellé les ministres fédéral et provincial qui ont compétence en matière de transport des marchandises dangereuses, pour leur demander de mettre en place des mesures pour améliorer les connaissances relatives à la sécurité de ce transport autant par voies routières, ferroviaires, maritimes que par pipeline. Il a été demandé également à ce que leurs instances adaptent les politiques et règlements afin d'obliger les générateurs de risques à fournir aux autorités compétentes, non seulement des données à jour des matières dangereuses qui circulent, mais aussi d'exiger d'eux qu'ils réalisent, en collaboration avec les instances municipales, des évaluations de risques pour les itinéraires qu'ils empruntent.

Après avoir pris acte du rapport final de l'étude, les élus de la CMQ ont annoncé en septembre 2016 la mise en place d'un comité stratégique composé principalement des responsables municipaux et gouvernementaux de la sécurité publique, de l'aménagement du territoire et du transport pour assurer le suivi des 37 mesures proposées dans ce rapport (*Annexes 1 et 2*).

C'est dans cette optique que la collaboration des gouvernements a été sollicitée pour désigner des représentants au sein du comité stratégique qui est composé des MTMDET, MAMOT, MSP, MSSS, MDDELCC et de TC afin qu'ils désignent un ou des représentants en autorité au sein de leurs organisations pour siéger au comité stratégique mis en place par la CMQ. Les villes de Québec et de Lévis ont aussi désigné des représentants municipaux pour siéger à ce comité.

Le présent rapport présente tout d'abord le mandat du comité stratégique, sa composition et son mode de fonctionnement. Il expose ensuite les travaux du comité stratégique notamment en faisant état des actions entreprises par les différents intervenants pour répondre aux principaux enjeux soulevés qui sont liés au transport des matières dangereuses et évaluer les potentiels d'amélioration qui seraient à apporter. Ces dernières sont principalement ancrées dans la première dimension de sécurité civile qui en compte quatre, à savoir : 1) la prévention dans laquelle est associée la notion d'atténuation; 2) la préparation; 3) l'intervention; et enfin 4) le

⁴ CPCS. *Transport des matières dangereuses dans le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*. Préparé pour le compte de la Communauté métropolitaine de Québec. Rapport final, Réf. : CPCS 14044, 17 février 2016, vi +132 p.

<http://www.cmquebec.qc.ca/media/document/2403/rapport-final-tmd.pdf>

rétablissement. Cependant, certains potentiels d'amélioration ont également été proposés pour renforcer la préparation ou la communication lors de l'intervention.

Le rapport présente également un plan stratégique en vue d'évaluer, de synthétiser, de prioriser et d'assurer le suivi de la mise en œuvre des mesures identifiées dans l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ.

1.1. LE MANDAT DU COMITÉ STRATÉGIQUE

Tel que mentionné, pour l'exercice de son mandat, le comité a invité des experts du gouvernement et de certains organismes paragouvernementaux. Certains ont assuré un accompagnement des travaux de manière régulière en participant activement aux discussions.

Ces experts ont eu pour rôle d'apporter des éclaircissements, notamment sur la portée prévisible des mesures proposées dans l'étude et sur leur arrimage avec le mandat des organisations compétentes en transport des matières dangereuses.

L'apport des experts aura permis d'aider le comité dans l'accomplissement de son mandat qui consiste principalement à :

- ***Ordonnancer les mesures proposées dans le rapport sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ en lien avec les champs de compétences de chaque direction et organisme.***

Le comité stratégique a passé en revue l'ensemble des mesures proposées dans l'étude afin de les ordonnancer selon des enjeux principaux. Il était aussi question d'identifier les organisations ayant des compétences pour répondre aux enjeux soulevés. Les experts invités ont aidé le comité à mieux comprendre les actions menées notamment par leurs organisations.

- ***Identifier et interpeller au besoin des intervenants clés afin de discuter des mesures à mettre éventuellement en œuvre et qui seraient spécifiques au territoire de la CMQ.***

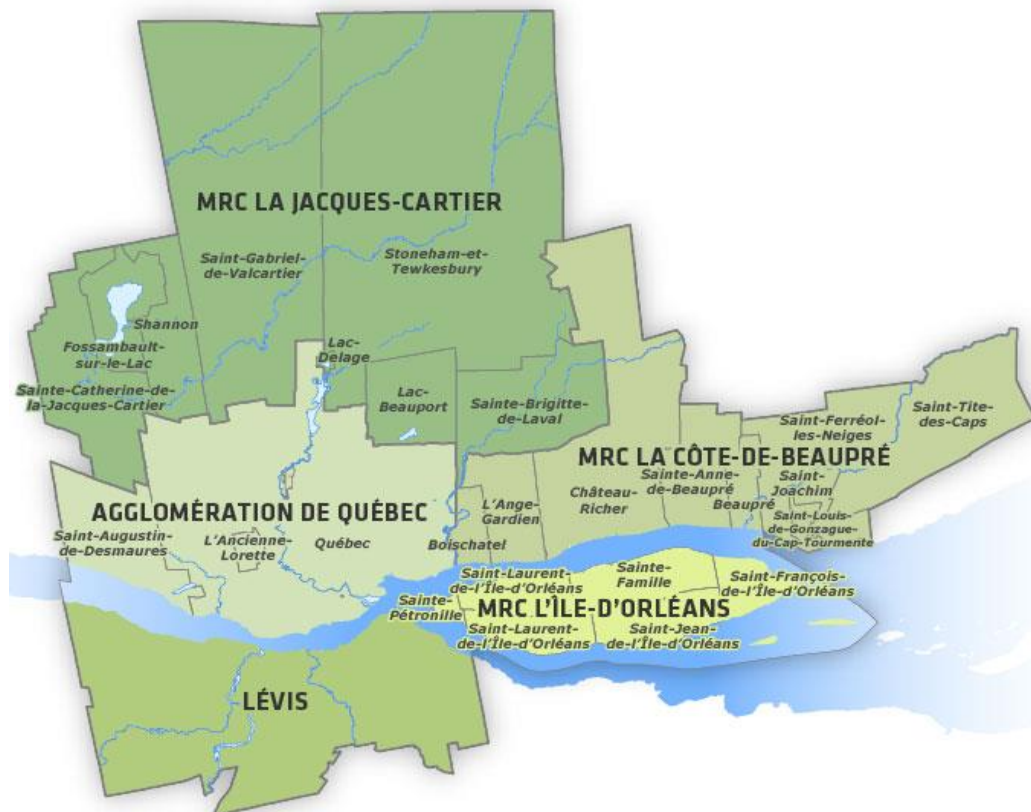
Avec le soutien des experts invités, le comité a acquis une meilleure compréhension du fonctionnement général des structures et actions mises en place pour répondre aux enjeux du transport des matières dangereuses. Il a notamment été question de la planification du transport de ces matières et de la réponse aux urgences liées à ce type de transport.

Les travaux ont également permis d'identifier des potentiels d'amélioration concernant les actions et les opérations des organismes et des structures mises en place.

- ***Réaliser un plan stratégique pour assurer le suivi des mesures proposées dans le rapport sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ.***

Les mesures proposées dans l'étude ont été regroupées par domaine d'intervention et classées selon la priorité d'action qu'elles représentent. Un plan stratégique a été élaboré, lequel devrait être soumis au conseil de la CMQ et transmis aux organisations participantes au comité.

Figure 1 – Le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec



Source : <http://www.cmquebec.qc.ca/communaute-metropolitaine-quebec/territoire>

1.1.1. Les membres

Les membres du comité stratégique sur le suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ étaient au nombre de neuf⁵. Ils représentaient les organisations du secteur public directement concernées par les mesures proposées dans l'étude.

⁵ La représentante du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, M^{me} Marie Germain, directrice générale adjointe, Capitale-Nationale, a indiqué que le ministère ne se sentait pas interpellé par les travaux du comité.

Les membres du comité stratégique

Gouvernement fédéral

- **M. Louis Weber-Houde**, Transports Canada

Gouvernement du Québec

- **M. Yanick Blouin**, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- **M. Jean Dionne**, ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
- **M^{me} France-Sylvie Loisel**, ministère de la Sécurité publique
- **D^{re} Isabelle Goupil-Sormany**, ministère de la Santé et des Services sociaux
- **M^{me} Hélène Caumartin**, ministère de la Santé et des Services sociaux

Municipalités

- **M^{me} Carolyne Larouche**, Ville de Québec
- **M^{me} Annie Caron**, Ville de Québec
- **M^{me} Sany Maltais**, Ville de Lévis

1.1.2. Le mode de fonctionnement

La CMQ a fourni les ressources nécessaires à la réalisation des travaux du comité stratégique. La coordination et la direction des rencontres, ainsi que la préparation des rapports et documents techniques d'appoint, ont été sous la responsabilité de Mme Nabila Bachiri, conseillère senior en mobilité durable, alors que M. Gilles Paré, urbaniste, a agi à titre de secrétaire du comité.

Les travaux du comité stratégique, effectués sous la coordination de la CMQ, se sont déroulés sur une période de huit mois, soit d'octobre 2016 à juin 2017. Durant cette période, le comité a tenu onze rencontres de travail (*Tableau 1*).

Afin de répondre aux attentes fixées, la portée du mandat s'est traduite par :

- Onze rencontres des membres du comité selon un intervalle de trois à quatre semaines, et ce afin de respecter l'échéancier fixé (huit mois);
- L'invitation d'experts en fonction des thèmes abordés lors des rencontres et qui se rapportent à leurs secteurs d'activités afin d'apporter des éclaircissements sur le thème abordé et répondre à certains questionnements des membres du comité. Ceci a permis notamment de développer un réseau de contacts avec les personnes ressources et leurs organismes respectifs (voir ci-dessous la liste des organismes et personnes invitées);
- La rédaction de procès-verbaux des rencontres qui étaient soumis aux membres du comité stratégique pour approbation;
- Une compilation des mesures proposées dans l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ dans un tableau synthèse. Chaque organisme représenté au comité stratégique a été invité à y intégrer les actions entreprises par son organisation, ainsi que celles en cours et le potentiel d'amélioration pour répondre à chaque mesure proposée dans l'étude (*Annexe 3*).
- Des rencontres sectorielles entre les représentants de la CMQ et ceux des organisations représentées sur le comité en vue de l'élaboration du plan stratégique (*Tableau 1*).

Notons également la contribution des membres du comité par un partage d'information et de documents pertinents qui levaient le voile sur certains enjeux et questionnements soulevés (*Annexe 4*). Il y a lieu de souligner à ce titre, les présentations de TC, du MTMDET, de l'ONÉ et de CRQ. À cela s'ajoute la distribution de documents, notamment par TC et la GCC et un accès aux données ouvertes en géomatiques de TC (*TC Uber Mashup – Version Smartmap*) et du MSP (GOLOC)⁶.

1.1.3. Les personnes invitées

Lors de leurs rencontres, les membres du comité stratégique ont pu profiter de l'expertise complémentaire de personnes ressources provenant de diverses organisations, dont Mme Dominique Gauthier, M. Fabio Jimenez et M. Steve Boivin qui ont participé aux réunions du comité sur une base régulière.

Aussi, en lien avec les enjeux abordés lors de chacune des rencontres, certains membres du comité, tels que les représentants de TC et du MTMDET, étaient accompagnés de professionnels experts de leur propre organisation afin d'apporter les précisions et nuances nécessaires à la bonne compréhension de certaines dimensions en lien avec le transport des matières dangereuses.

Aussi en lien avec les enjeux soulevés, d'autres représentants d'organismes, tels que l'ONÉ et CRQ, ont été invités afin de présenter le rôle joué par leurs organisations en lien toujours avec le transport des matières dangereuses (*voir la liste des personnes invitées à la page iv ci-dessus*).

⁶ La liste des documents déposés lors des rencontres du comité stratégique est consignée dans les comptes rendus.

Tableau 1 : Principales activités et calendrier de rencontres du comité stratégique

Mois du projet	SEPTEMBRE			OCTOBRE				NOVEMBRE					DÉCEMBRE				JANVIER					FEVRIER				MARS				Avril				Mai					Juin	
Semaines	12	19	26	3	10	17	24	31	7	14	21	28	5	12	19	26	2	9	16	23	30	6	13	20	27	6	13	20	27	3	10	17	24	1	8	15	22	29	5	12
ÉTAPES ADMINISTRATIVES																																								
Annonce résultats de l'étude et mise en place comité stratégique	15																																							
Transmission des documents aux membres du comité																																								
Rencontre de démarrage					13																																			
RENCONTRES THÉMATIQUES																																								
Mesures relatives au transport ferroviaire (transport, sécurité publique, aménagement du territoire)							28			17																														
Mesures relatives au transport routier (transport, sécurité publique, aménagement du territoire)													15				12																							
Mesures ralatives au transport maritime et par pipeline																			2																					
Mesures générales																						23																		
Rencontres sectorielles																										31		11		26/28	4/5		15							
PLAN STRATÉGIQUE																																								
Plan stratégique préliminaire																																								
Révision par les membres du comité																								23							3									
Plan stratégique final																																				1			12	
Conseil de la CMQ																																								

Légende

Dates de rencontres du comité stratégique

Travaux

Dates des rencontres sectorielles

Conseil de la CMQ

2. PRINCIPAUX ENJEUX

Afin de réduire l'exposition aux risques inhérents au transport de matières dangereuses, 37 mesures ont été proposées dans l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ. Au regard de l'ensemble de ces mesures et de leur ordonnancement, le comité stratégique a identifié trois enjeux principaux soit : mieux connaître les risques; diminuer les risques d'accident et limiter les conséquences des accidents lorsque ces derniers se produisent (*Annexe 3*).

LES GRANDS ENJEUX

Ces enjeux correspondent aux trois principales dimensions de la gestion de risques à savoir :

MIEUX CONNAÎTRE LES RISQUES

Afin d'évaluer le niveau de risque lié au transport de matières dangereuses auquel s'expose le territoire, il est essentiel d'assurer un partage plus efficace de l'information entre les générateurs de risques, les organismes qui réglementent le transport des matières dangereuses et les municipalités.

DIMINUER LES RISQUES D'ACCIDENT

Afin de diminuer les risques inhérents au transport des matières dangereuses, il est nécessaire de bonifier son encadrement réglementaire.

LIMITER LES CONSÉQUENCES D'ACCIDENTS

Limiter l'exposition de la population et des biens aux risques nécessite un meilleur encadrement de l'aménagement du territoire aux abords des corridors majeurs de transport des matières dangereuses de la région. Il s'agit également, mais sans s'y limiter, de se doter de plans de communication des risques destinés à la population exposée et d'améliorer la coordination fédérale-provinciale-municipale en planification d'urgence et lors d'incidents et assurer un arrimage des mesures d'urgence.

2.1. Mieux connaître les risques

Parmi les 37 mesures proposées dans l'étude, 15 portent essentiellement sur l'importance de mieux connaître les risques et assurer un partage plus efficace de l'information entre les différentes organisations⁷. Le comité stratégique fait à cet égard les deux principaux constats suivants :

- ***Les dispositions de la Loi sur la sécurité civile et de la Loi sur la sécurité incendie ne sont toujours pas opérationnelles faute de l'adoption de règlements encadrant la déclaration des risques⁸.***
- ***Il y a une méconnaissance des mécanismes réglementaires récents mis en place, notamment par le gouvernement fédéral, pour assurer un meilleur partage des données permettant aux municipalités de mieux connaître le type, le volume et la fréquence des convois transportant des matières dangereuses sur leurs territoires.***

⁷ Voir mesures 1, 6, 7, 11 à 13, 16, 27 à 31, 33, 34 et 37 en annexe 2.

⁸ Voir mesure 1 en annexe 2.

2.1.1. Appliquer les dispositions de la Loi sur la sécurité civile et la sécurité incendie

Il existe au Québec un processus susceptible de structurer et de permettre une évaluation des risques et de leurs conséquences. Or, les orientations ministérielles portant sur la mise en œuvre des schémas de sécurité civile, qui sont la pièce maîtresse de ce processus, ne sont toujours pas connues. Ceci a un impact sur la mise en branle du processus d'évaluation systémique des risques et leur prise en compte dans les plans de sécurité civile des municipalités et les schémas de couverture de risques.

Les dispositions de la Loi sur la sécurité civile⁹

Les dispositions de la Loi sur la sécurité civile confient aux municipalités la responsabilité de planifier la sécurité civile sur leur territoire. Afin que les autorités locales et régionales établissent leurs schémas de sécurité civile, l'article 8 de la Loi sur la sécurité civile exige que « *Toute personne dont les activités ou les biens sont générateurs de risque de sinistre majeur est tenue de déclarer ce risque à la municipalité locale où la source du risque se situe. [...] La déclaration doit décrire l'activité ou le bien générateur de risque. Elle doit exposer la nature et l'emplacement de la source du risque, ainsi que les conséquences prévisibles d'un sinistre majeur, notamment le territoire qui pourrait en être affecté. Elle doit également faire état des mesures prises par le déclarant et des autres moyens dont il dispose pour réduire la probabilité ou les conséquences d'un sinistre majeur* ». **Toutefois, cette disposition de la loi n'est toujours pas opérationnelle, faute de l'adoption d'un règlement qui doit définir les activités et les biens générateurs de risque de sinistre majeur qui devraient être déclarés aux municipalités et les procédures de réduction de risques, le cas échéant.**

Les dispositions de la Loi sur la sécurité incendie¹⁰

Les autorités régionales, à savoir les municipalités régionales de comté et l'administration régionale Kativik, doivent, en liaison avec les municipalités locales qui en font partie, établir un schéma de couverture de risques fixant, pour tout leur territoire, des objectifs de protection contre les incendies et les actions requises pour les atteindre. Afin qu'elles établissent leurs schémas de couverture de risques, l'article 5 de la Loi sur la sécurité incendie exige que « *Toute personne dont les activités ou les biens présentent [...], un risque élevé ou particulier d'incendie est tenue de déclarer ce risque à la municipalité locale où le risque se situe dans les trois mois de son assujettissement au règlement. La déclaration expose [...], la localisation du risque, les mesures prises pour réduire la probabilité et les effets d'un incendie ainsi que les moyens de secours privés pris par le déclarant ou dont il dispose par ailleurs en cas d'incendie* ». **Toutefois, cette disposition de la loi n'est toujours pas opérationnelle, faute d'un encadrement réglementaire plus précis.**

A. Actions entreprises par le gouvernement du Québec

Dans le contexte des travaux entourant la révision de la Loi sur la sécurité civile et le remplacement des schémas de sécurité civile, le MSP a élaboré le projet de *Règlement sur les procédures d'alerte et de mobilisation et les moyens de secours minimaux pour protéger la sécurité des personnes et des biens en cas de sinistre*¹¹.

⁹ QUÉBEC. *Loi sur la sécurité civile* : LRQ, chapitre S-2.3, à jour au 1^{er} novembre 2016, Québec], Éditeur officiel du Québec, 2001

[<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/S-2.3>. Consulté en ligne le 9 février 2017]

¹⁰ QUÉBEC. *Loi sur la sécurité incendie* : LRQ, chapitre S-3.4, à jour au 1^{er} novembre 2016, Québec, Éditeur officiel du Québec, 2000

[<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/S-3.4>. Consulté en ligne le 9 février 2017]

¹¹ QUÉBEC. *Règlement sur les procédures d'alerte et de mobilisation et les moyens minimaux pour protéger la sécurité des personnes et des biens en cas de sinistre*, Gazette officielle du Québec, 149^e année, no 8,

Ce projet de règlement vise à rehausser le niveau de préparation des municipalités locales face aux sinistres; il précise les moyens dont ces dernières devront minimalement disposer pour répondre aux besoins engendrés par de telles situations.

L'UMQ et la FQM avaient été consultées sur ce projet de règlement qui devrait être adopté à court terme. Le MSP évalue également les possibilités de financement nécessaires à la mise en œuvre de ce règlement. Ces démarches permettront d'améliorer l'état de préparation des municipalités de la CMQ pour faire face à tout type de sinistres en incluant ceux mettant en cause le transport de matières dangereuses.

Les potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

*Le comité stratégique supporte l'application d'initiatives et de réglementations visant à rehausser le niveau de préparation des municipalités en **sécurité civile et en mesure d'urgence** et suggère qu'au nom du comité stratégique sur le transport des matières dangereuses, la CMQ demande au MSP de :*

- 1. Évaluer la possibilité d'appliquer les dispositions de l'article 8 de la Loi sur la sécurité civile en mettant en place un encadrement réglementaire qui définit les activités et les biens générateurs de risque de sinistre majeur qui devraient être déclarés aux municipalités et les procédures de réduction de risque, le cas échéant;*
- 2. À défaut d'établir les schémas de sécurité civile, intégrer graduellement l'aléa matières dangereuses (sites fixes et transport) dans les schémas de couverture de risques des MRC¹²;*
- 3. Faire connaître l'échéancier de ses travaux relatifs à la révision de la Loi sur la sécurité civile;*
- 4. Poursuivre les travaux en vue de l'adoption du règlement sur les procédures d'alerte et de mobilisation et les moyens de secours minimaux pour protéger la sécurité des personnes et des biens en cas de sinistre;*
- 5. Évaluer les possibilités d'assurer un financement pour la mise en œuvre du règlement sur les procédures d'alerte et de mobilisation et les moyens de secours minimaux pour protéger la sécurité des personnes et des biens en cas de sinistre.*

2.1.2. Optimiser les mécanismes de communication et de partage des données

Afin d'assurer un partage plus efficace de l'information entre les différentes organisations, plusieurs mesures réglementaires ont été mises en place, principalement pour le transport des matières dangereuses par voies ferroviaires.

2.1.2.1. Transport ferroviaire

Parmi les dix mesures de l'étude portant sur le volet du transport ferroviaire, sept soulignent la nécessité d'assurer un meilleur partage des données. Il est recommandé de mettre en place un mécanisme permanent de partage des données permettant aux municipalités de connaître le type, le volume et la fréquence des convois de matières dangereuses qui circulent sur leurs territoires¹³. Il est aussi proposé que les municipalités soient informées de toutes modifications à ces fréquences et itinéraires avant leur mise en place et qu'elles puissent obtenir les évaluations de risques réalisées par les transporteurs ferroviaires pour mettre à jour leurs schémas de couverture de risques¹⁴.

22 février 2017, p. 375-376.

[<http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=1&file=66079.pdf>.

Consulté en ligne le 30 mars 2017].

¹² Plus communément connue sous l'appellation : schémas de couverture de risques en sécurité incendie.

¹³ Voir les mesures 12, 30 et 31 en annexe 2.

¹⁴ Voir les mesures 27, 28, 33 et 34 en annexe 2.

Or, depuis le dépôt de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ, un ensemble d'actions prises principalement par TC au cours des années 2015 et 2016, permettent de répondre à plusieurs de ces mesures.

A. Actions entreprises par le gouvernement fédéral

TC a mis en place une réglementation visant à faciliter les mécanismes de communication et de partage des données avec les intervenants municipaux chargés de la planification d'urgence.

L'ordre n° 36

Ainsi, en vertu de l'Ordre n° 36, entrée en vigueur le 28 avril 2016, il est dorénavant exigé des transporteurs ferroviaires canadiens de partager avec l'agent de planification d'urgence des municipalités les marchandises dangereuses circulant sur leur territoire.

Plus spécifiquement, les transporteurs ferroviaires canadiens de catégorie 1¹⁵ doivent fournir à l'agent de la planification des mesures d'urgence¹⁶ désigné de chaque compétence¹⁷ dans laquelle ils transportent des marchandises dangereuses par wagon ferroviaire, un rapport annuel qui comprend les éléments suivants :

- a. Des données globales sur la nature et le volume des marchandises dangereuses transportées par wagon ferroviaire dans la municipalité au cours de la dernière année civile, le tout présenté par trimestre;
- b. Le nombre de trains-blocs chargés de marchandises dangereuses exploités par le transporteur ferroviaire dans la municipalité au cours de la dernière année civile, le tout présenté par trimestre;
- c. Le pourcentage de wagons ferroviaires chargés de marchandises dangereuses exploités par le transporteur ferroviaire dans la municipalité au cours de la dernière année civile.

À compter du 1^{er} août 2018, ces mêmes informations¹⁸ devront être fournies quatre fois par année à l'agent de la planification des mesures d'urgence désigné de chaque municipalité qui le demande dans les 30 jours suivant la fin de chaque trimestre.

Aussi, les transporteurs de catégorie 1 doivent fournir, au plus tard le 15 mars de l'année suivante, un rapport public publié sur leurs sites web dans les deux langues officielles. Ce dernier doit comprendre les éléments suivants :

¹⁵ La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) demeurent les deux exploitants dominants de transport ferroviaire de marchandises au Canada. Ils sont considérés comme des chemins de fer de Classe I, car leurs revenus dépassent le seuil de 250 millions de dollars depuis les deux dernières années
[Source Transports Canada <https://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu-3020.htm>]. Consulté en ligne le 19 décembre 2016].

¹⁶ L'équivalent au Québec du coordonnateur municipal des mesures d'urgence.

¹⁷ « Compétence » signifie *une municipalité et toute autre forme semblable de gouvernement local qui assume la responsabilité première de la planification des mesures d'urgence pour un secteur géographique.*

¹⁸ Les renseignements sont fournis dans un format électronique normalisé (fichier Excel).

- a. Le pourcentage de wagons ferroviaires chargés de marchandises dangereuses exploités par le transporteur dans la compétence au cours de la dernière année civile;
- b. La répartition de toutes les marchandises dangereuses transportées dans la compétence au cours de la dernière année civile, en y précisant :
 - i. les dix plus importantes marchandises dangereuses, triées par volume et présentées par désignation officielle de transport;
 - ii. le pourcentage que chacune des dix plus importantes marchandises dangereuses représente par rapport à l'ensemble des marchandises dangereuses transportées dans la compétence;
 - iii. le pourcentage que toutes les marchandises dangereuses résiduelles représentent par rapport à l'ensemble des marchandises dangereuses transportées dans la compétence.

Cet ordre oblige également les autres transporteurs qui ne sont pas de catégorie 1 à fournir des données globales sur la nature et le volume des marchandises dangereuses transportées par wagon ferroviaire dans la municipalité au cours de la dernière année civile et doit préciser les dix plus importantes marchandises dangereuses, par volume transportées par le transporteur dans la municipalité au cours de la dernière année civile. Les transporteurs doivent également fournir toute modification importante ou toute modification significative anticipée de la nature ou du volume des marchandises dangereuses transportées ou qui seront transportées par wagon ferroviaire dans la compétence, dès que celui-ci est mis au courant de la modification importante ou de la modification significative anticipée.

Les autorités compétentes, qui le demandent, reçoivent les renseignements nécessaires relatifs aux marchandises dangereuses qui circulent sur leurs territoires leur permettant ainsi de procéder à des évaluations des risques, mener à bien leurs activités de planification des urgences et déterminer les besoins en matière de formation pour les premiers intervenants.

Afin de permettre aux municipalités de recevoir les données provenant des transporteurs ferroviaires, celles-ci peuvent s'inscrire auprès de CANUTEC. CANUTEC ne partage pas directement les données avec les municipalités, mais agit plutôt à titre d'intermédiaire en fournissant aux transporteurs ferroviaires la liste des municipalités à qui les données doivent être envoyées. D'un point de vue de sûreté des transports et de prévention des risques vus la sensibilité des données, les données de l'ordre n° 36 sont partagées sur le principe du « Besoin de savoir », et à cet effet il est exigé qu'une entente de confidentialité stricte soit signée par les représentants municipaux désirant obtenir les données via cet ordre.

Aussi, pour faire suite aux préoccupations du MSP et de la DSPublique visant leur accès aux données au même titre que les municipalités, TC précise que pour une fin de support à la planification d'urgence des municipalités, le MSP et la DSP pourront avoir accès aux données de l'ordre n° 36 directement des municipalités lorsqu'ils détiennent une entente signée avec celles-ci pour les assister dans leur planification d'urgence. Aussi, ces deux entités auront accès à la liste des dix principales marchandises dangereuses transportées.

La procédure à suivre pour accéder aux données sur le transport des matières dangereuses par voie ferroviaire¹⁹

- 1) L'agent de la planification des mesures d'urgence ou l'agent administratif principal d'une municipalité doit s'inscrire sur la liste des agents de la planification des mesures d'urgence désignés qui est gardée à jour par TC, par l'intermédiaire de CANUTEC²⁰;
- 2) Les transporteurs ferroviaires doivent fournir par écrit à TC, par l'intermédiaire de CANUTEC, les coordonnées complètes de la personne qui assurera ou des personnes qui assureront la liaison avec l'agent de la planification des mesures d'urgence désigné d'une compétence; il doit également informer immédiatement CANUTEC par écrit de toute modification aux coordonnées;
- 3) Les transporteurs ferroviaires doivent aussi fournir à TC, par l'intermédiaire de CANUTEC, tout renseignement partagé avec l'agent de la planification des mesures d'urgence ou l'agent administratif principal de la municipalité.

Le Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés²¹

Le Règlement relatif aux trains²² et aux itinéraires²³ clés oblige les compagnies ferroviaires à effectuer, au moins tous les trois ans, des évaluations des risques associés à chacun des itinéraires clés sur lesquels elles font circuler un train clé; en procédant et à des mises à jour périodiques en cas de changements importants. Ces évaluations des risques sont basées sur 28 critères, notamment la densité du trafic ferroviaire, la pente et la courbure de la voie; le nombre de passages à niveau; la proximité des lieux d'importance nationale et des aléas naturels; la proximité des zones écosensibles ou importantes; la densité de la population le long de l'itinéraire; la capacité d'intervention en cas d'urgence le long de l'itinéraire, les mesures en place visant à atténuer les risques; la disponibilité d'itinéraires de rechange, les incidents antérieurs, les géorisques, etc.

¹⁹ Deux compagnies de chemin de fer desservant la région de Québec et qui sont susceptibles de transporter des matières dangereuses. CN pour lequel l'application AskRail est possible et le chemin de fer Québec-Gatineau (CFQG) qui n'est pas associé à cette application. CFQG partage ses données auprès de CANUTEC.

²⁰ CANUTEC : Centre canadien d'urgence transport qui relève de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada.

²¹ [<https://www.tc.gc.ca/media/documents/securiteferroviaire/Reglement-relatif-aux-trains-et-aux-itineraires-cles.pdf>. Consulté en ligne le 31 mars 2017].

²² Le règlement définit le train clé comme suit : « 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 20 wagons-citernes chargés ou citernes mobiles intermodales chargées de marchandises dangereuses, selon la définition de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, ou toute combinaison de ces transports comportant au moins 20 wagons-citernes chargés et citernes mobiles intermodales chargées ».

²³ Le règlement définit l'itinéraire clé comme suit : « Sur une période d'un an, voie sur laquelle sont acheminés au moins 10 000 wagons-citernes chargés ou citernes mobiles intermodales chargées de marchandises dangereuses, comme le définit la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, ou toute combinaison de ces transports comprenant au moins 10 000 wagons-citernes chargés et citernes mobiles intermodales chargées ».

Il s'agit notamment de déterminer et décrire tous les risques pertinents liés à la sécurité et à la sûreté associés à chaque itinéraire clé; déterminer, évaluer et comparer d'autres itinéraires sur lesquels la compagnie peut exploiter du matériel roulant; et déterminer les zones à risque plus élevé où la limitation de vitesse pourrait s'appliquer. Le règlement oblige également les compagnies ferroviaires à consulter les municipalités et autres paliers de gouvernement local afin d'intégrer leurs préoccupations en matière de sécurité et de sûreté. Il est aussi question d'informer ces dernières des mesures que les compagnies prendront pour atténuer ces risques. Dans l'éventualité où des exploitants ferroviaires ne retourneraient pas ces informations aux municipalités, TC a le pouvoir d'intervenir.

De plus, en vertu du règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGS)²⁴, les compagnies ferroviaires sont tenues d'effectuer des évaluations de risques liées à leurs opérations; TC travaille à amender la réglementation afin que les municipalités puissent avoir accès à cette information.

Les potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

*Afin de rehausser le niveau de préparation des municipalités aux risques inhérents au transport des matières dangereuses par **voies ferroviaires**, le comité stratégique propose ce qui suit :*

- 6. Demander à Transports Canada un amendement réglementaire visant à rendre disponible à l'agent de la planification des mesures d'urgence / coordonnateur local des mesures d'urgence désigné de chaque compétence²⁵, les analyses de risques réalisées par les compagnies ferroviaires en vertu du Règlement sur les trains et les itinéraires clés;*
- 7. Suite aux analyses de risques réalisées par les compagnies ferroviaires, demander à Transports Canada un amendement réglementaire visant à rendre disponible à l'agent de la planification des mesures d'urgence / coordonnateur local des mesures d'urgence désigné de chaque compétence les mesures que ces dernières comptent mettre en place pour réduire l'exposition des municipalités aux risques, ainsi que la liste des mesures correctives prises ou requises liées aux risques pouvant avoir une incidence de sécurité publique sur le territoire de la municipalité concernée;*
- 8. Demander à Transports Canada d'étendre le partage des données et analyses de risques prévus au Règlement sur les trains et les itinéraires clés aux ministères et organismes du gouvernement du Québec qui œuvrent en santé et sécurité publique en vue d'améliorer l'évaluation du risque, la planification des mesures d'urgence et les activités relatives à la formation.*

B. Actions entreprises par l'industrie

Au printemps 2015, les chemins de fer canadiens de classe 1 ont mis en place une nouvelle application mobile *AskRail*²⁶ qui fournit aux intervenants d'urgence en Amérique du Nord, une information exacte et en temps réel sur le contenu des wagons d'un convoi ferroviaire.

²⁴CANADA. Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, DORS/2015-26, à jour au 20 mars 2017, Ottawa, viii+34 p.

[<http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-2015-26.pdf>. Consulté en ligne le 31 mars 2017].

²⁵ « Compétence » est définie dans l'ordre n° 36 comme étant « une municipalité et toute autre forme semblable de gouvernement local qui assume la responsabilité première de la planification des mesures d'urgence pour un secteur géographique ».

²⁶ Cette application est le fruit de la collaboration entre les chemins de fer nord-américains de classe 1, l'Association of American Railroads, l'Association des chemins de fer du Canada, Railinc Corp. et Transportation Technology Center, Inc.

La procédure à suivre par les municipalités pour télécharger et utiliser l'application AskRail²⁷

- 1) *L'intervenant d'urgence qualifié envoie une demande par courriel à la compagnie de chemin de fer de classe 1 qui exerce ses activités sur le territoire de la municipalité (pour le CN : askrail@cn.ca; pour le CP : community_connect@cpr.ca);*
- 2) *La compagnie de chemin de fer s'assurera que le demandeur est bien un intervenant d'urgence qualifié avant de cheminer sa demande à Railinc;*
- 3) *Railinc invitera l'intervenant d'urgence par courriel à s'inscrire, à signer le contrat d'utilisation et à télécharger l'application.*

Seuls les intervenants d'urgence sont admissibles à utiliser l'application mobile qui leur permet de prendre des décisions éclairées sur les mesures à prendre en cas d'urgence ferroviaire. Cette application fournit également les numéros d'urgence des chemins de fer et des documents de référence qui sont habituellement dans la locomotive.

C. Actions entreprises par les municipalités

Les actions entreprises par les villes de Québec et de Lévis sont compilées dans le tableau synthèse en annexe 3.

2.1.2.2. Transport routier

L'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ révèle l'absence de données récentes sur les trajets, les volumes, la fréquence et le type de matières dangereuses transportées par voies routières. En effet, la dernière *Enquête nationale en bordure de route sur le camionnage*²⁸ date de 2006-2007 et n'inclut pas les déplacements effectués à l'intérieur d'une même région métropolitaine de recensement. Les flux routiers de marchandises dangereuses sont, à cet égard, sous-estimés.

A. Actions entreprises par le gouvernement du Québec

Le MTMDET devrait annoncer au courant de cette année son intention de mener une nouvelle enquête en bordure de route sur le camionnage afin d'actualiser notamment les données qui portent sur le transport des marchandises dangereuses par voies routières. L'étude de faisabilité devrait être réalisée à moyen terme et permettre de déterminer l'échéancier de réalisation.

Aussi, le MTMDET compte faire connaître la procédure permettant aux municipalités d'obtenir les données actuellement disponibles de l'enquête 2006-2007.

Devant l'annonce du gouvernement du Québec de son intention de mener une nouvelle enquête en bordure de route dans les années à venir, TC évalue présentement la possibilité de contribuer à l'étude. À cet effet, des discussions sont prévues entre TC et le MTMDET.

²⁷ Pour des raisons de sécurité, seuls les intervenants d'urgence qualifiés qui ont réussi un cours de formation sur les interventions d'urgence ferroviaire peuvent télécharger et utiliser l'application.

²⁸ Exercice de collecte et d'analyse de données sur le camionnage mené conjointement par le gouvernement fédéral et les provinces.

B. Actions entreprises par l'industrie

L'initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence en matière de transport (TRANSCAER), dirigée par l'ACIC et l'ACFC, vise à informer les collectivités des produits qui sont transportés dans leur région par camion et par train, et des mesures qui sont en place pour assurer un transport sécuritaire.

Selon TRANSCAER, ses membres collaborent avec les dirigeants municipaux, les intervenants d'urgence et les résidents des collectivités situées le long des itinéraires de transport afin de les aider à élaborer et à évaluer leurs plans d'intervention d'urgence.

Les potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

Afin d'améliorer la connaissance des mouvements liés au transport de matières dangereuses par camions et par ricochet le niveau de préparation des municipalités de la CMQ, le comité stratégique propose ce qui suit :

- 9. Demander au MTMDET et à Transports Canada de collaborer en vue de la mise à jour des données portant sur le transport des marchandises dangereuses par voies routières et de considérer la façon d'alléger le processus requis pour ce type d'inventaires en faisant appel notamment aux nouvelles technologies;*
- 10. Demander au MTMDET de publiciser davantage la procédure permettant aux MRC d'obtenir des données à jour sur le transport routier des matières dangereuses;*
- 11. Faire connaître l'initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence en matière de transport (TRANSCAER)²⁹ dans la région de Québec.*

2.1.2.3. Transport par pipeline

L'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ propose que les tracés de gazoducs et oléoducs qui traversent les municipalités de la CMQ soient répertoriés et géoréférencés en y incluant les emprises et les zones de sécurité adoptées par les exploitants³⁰. Elle constate par ailleurs que les évaluations des risques inhérents au transport des matières dangereuses par canalisation ne sont pas partagées avec les municipalités traversées³¹ et que les tracés des canalisations ne sont pas toujours conformes aux outils d'aménagement des municipalités³². Il serait aussi opportun de partager les évaluations des risques et les tracés avec les organismes gouvernementaux et le MTMDET.

A. Actions entreprises par le gouvernement fédéral

La zone de sécurité fixée par les règlements de l'ONÉ est de 30 mètres de part et d'autre de la conduite d'un pipeline, ce qui correspond à une emprise globale de 60 mètres. De plus, la partie 3.4 du Guide de dépôt de l'ONÉ³³ spécifie que l'exploitant d'un pipeline doit procéder à des consultations incluant les autorités municipales, régionales, provinciales et fédérales et leurs approbations réglementaires.

²⁹ TRANSCAER a été lancée au Canada en 1985 et est dirigée par l'Association canadienne de l'industrie de la chimie (ACIC) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Les entreprises de camionnage font partie de l'ACIC.

³⁰ Voir la mesure 16 en annexe 2.

³¹ Voir la mesure 17 en annexe 2.

³² Voir la mesure 18 en annexe 2.

³³ CANADA. Office national de l'Énergie. *Guide de dépôt*, version 2016-02, Ottawa, décembre 2016, xiv+55 p. [<https://www.neb-one.gc.ca/bts/ctrg/gnnb/flngmnl/flngmnl-fra.pdf>. Consulté en ligne le 31 mars 2017].

Aussi, les dispositions des paragraphes c, d, e et f de l'article 55 du Règlement sur les pipelines terrestres (RPT) précise notamment que l'exploitant est tenu d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répertorier et analyser tous les dangers et les dangers potentiels, un processus pour évaluer et gérer les risques et, enfin, un processus pour mettre en œuvre des mécanismes de contrôle et les communiquer à toute personne exposée aux risques.

B. Actions entreprises par le gouvernement du Québec

Le MSP a entamé les travaux visant à obtenir le tracé géoréférencé des pipelines au Québec auprès des compagnies concernées par entente de confidentialité; les tracés obtenus seront ajoutés au Géoportail du MSP et seront ainsi accessibles aux municipalités utilisatrices de cette plate-forme.

Les potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

*Afin d'améliorer la connaissance par les municipalités des risques liés aux matières dangereuses qui circulent par **pipeline**, le comité stratégique propose de :*

- 12.** *Demander à l'ONÉ de rendre disponible au coordonnateur local des mesures d'urgence désigné de chaque compétence, les analyses de risques réalisées par les exploitants de canalisations qui auront été homologuées au préalable par l'ONÉ;*
- 13.** *Demander à l'ONÉ de rendre disponible aux MRC du territoire de la CMQ, notamment via le ministère de la Sécurité publique du Québec (MSP) qui a déjà une plate-forme de partage avec les municipalités, l'inventaire des tracés géoréférencés des oléoducs et gazoducs;*
- 14.** *Faire valoir auprès de l'ONÉ l'avis des MRC lorsque les tracés des pipelines ne sont pas conformes à leurs outils d'aménagement ou lorsque ces tracés impactent leur développement futur.*

2.1.2.4. Transport maritime

L'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ propose d'assurer la protection des prises d'eau potable par le prépositionnement d'équipements et systèmes de protection. Elle recommande également de s'assurer que les unités de traitement des eaux soient immédiatement averties lors de tout déversement³⁴.

A. Actions entreprises par le gouvernement fédéral

En 2015, le ministre des TC a annoncé le lancement du projet pilote de planification d'intervention localisée (PIL), une mesure qui vise à renforcer le système de sécurité maritime du Canada en favorisant une préparation et une intervention en cas de déversement causé par des navires qui sont adaptés à une région géographique précise, et ce, en collaboration avec les collectivités, les groupes autochtones, et les entreprises de la région ainsi qu'avec tous les ordres de gouvernement³⁵ incluant les municipalités riveraines. Ainsi, une fois terminé, le PIL permettra d'améliorer le prépositionnement des équipements/systèmes de protection près des zones sensibles, en prenant en compte plusieurs éléments, notamment les prises d'eau potable.

³⁴ Voir la mesure 37 en annexe 2.

³⁵ [<http://www.st-laurent.org/bim/lancement-du-projet-pilote-de-planification-dintervention-localisee/>]. Consulté en ligne le 31 mars 2017].

B. Actions entreprises par le gouvernement du Québec

Le MSP prévoit, en concertation avec le DDELCC et la GCC, faire une tournée auprès des municipalités riveraines au fleuve Saint-Laurent en vue d'expliquer le cadre de collaboration relié à la gestion des incidents maritimes au Québec. De plus, un Centre d'expertise sur la gestion des risques d'incidents maritimes, créé par le MSP en collaboration avec sept autres ministères du gouvernement du Québec, aura le mandat d'accompagner les municipalités dans le développement des pratiques opérationnelles et de faciliter la liaison terrestre et maritime.

Les potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

*Afin d'améliorer la préparation et mobilisation des municipalités face aux risques liés au transport des matières dangereuses par **voie maritime**, le comité stratégique propose de :*

- 15.** *Demander à Transports Canada d'élaborer un mécanisme de partage des données et des analyses de risques relatives au transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent pour le territoire de la CMQ en considérant le besoin pour les municipalités d'obtenir ces informations eu égard à leurs tâches et responsabilités en cette matière;*
- 16.** *Demander à la Garde côtière canadienne de préciser les critères d'évaluation en lien avec les différents niveaux d'alerte (environnemental et sécurité publique) afin de guider les municipalités dans leur préparation et mobilisation éventuelles.*

2.2. Diminuer les risques d'accident

Une fois que les risques associés au transport des matières dangereuses connus, a priori, deux types d'interventions sont susceptibles de diminuer ces risques. D'une part, des mesures peuvent être prises pour diminuer les risques d'accident et d'autre part, des mesures peuvent permettre d'atténuer les effets des accidents potentiels sur la population et l'environnement. Ces deux dimensions sont investiguées ci-dessous.

Parmi les 37 mesures proposées dans l'étude, 11 portent essentiellement sur la diminution des risques inhérents au transport des matières dangereuses³⁶.

2.2.1. Assurer la sécurité des passages à niveau

Afin de diminuer le risque d'accidents ferroviaires, une des mesures proposées dans l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ porte sur la réduction du nombre de passages à niveau³⁷. **Le comité stratégique constate à cet égard une méconnaissance des actions, des programmes et des possibilités de financement mis en place pour assurer la sécurité aux passages à niveau.**

Il s'avère que l'initiative de demander aux compagnies ferroviaires de réduire le nombre de passages à niveau revient aux municipalités. Par ailleurs, les compagnies ferroviaires sembleraient relativement favorables à leur démantèlement et même à y participer financièrement. Des programmes d'aide gouvernementale existent pour améliorer la sécurité des passages à niveau, mais gagneraient à être davantage publicisés.

A. Actions entreprises par le gouvernement fédéral

TC a lancé en octobre 2016, son nouveau programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF) qui repose sur trois programmes de sécurité ferroviaire précédents, soit le Programme d'amélioration des passages à niveau, le Programme de fermeture

³⁶ Voir les mesures : 2, 3, 5, 8, 9, 15, 20, 21, 23, 25 et 26 en annexe 2.

³⁷ Mesure 26 en annexe 2.

de passages à niveau et Opération Gareautrain. Ce nouveau programme est assorti d'une enveloppe financière de 55 millions de dollars. Les municipalités, tout comme les gouvernements provinciaux, les organismes à but non lucratif (OBNL) et les particuliers peuvent avoir accès à ce programme.

Le volet d'infrastructure, de technologie et de recherche (ITR) de ce programme comprend notamment l'amélioration de la sécurité ou la fermeture de passages à niveau publics ou privés à risque élevé. Le montant maximal des subventions est 25 000 dollars pour la fermeture d'un passage à niveau public et 6 000 dollars pour la fermeture d'un passage à niveau privé³⁸. Tous les projets financés doivent être achevés d'ici le 31 mars 2019.

En ce qui a trait au contrôle de l'intrusion sur les voies ferroviaires, TC finance via le volet éducation et sensibilisation de ce même programme, une campagne nationale d'information et de sensibilisation publique visant à réduire les collisions aux passages à niveau et les incidents d'intrusion sur la propriété ferroviaire; et aussi des projets d'éducation et de sensibilisation ciblés à l'échelle régionale ou municipale qui s'attardent aux secteurs à risque élevé.

TC encourage les municipalités à présenter des demandes cadrant avec les objectifs du Programme d'amélioration de sécurité ferroviaire, notamment afin de réduire le nombre de passages à niveau, d'améliorer certains passages à niveau existant et afin d'élaborer des projets d'éducation et de sensibilisations pour réduire les intrusions et améliorer la sécurité ferroviaire.

La procédure à suivre pour se prévaloir de l'aide financière du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire

Les provinces, territoires, municipalités et administrations locales, les autorités responsables d'un service de voirie ou de transport en commun, les sociétés d'État, les organismes à but lucratif et sans but lucratif, les communautés autochtones et les particuliers sont invités à présenter une demande via les formulaires en ligne suivants :

- 1) [PASF-ITR – Demande de financement](#)
- 2) [PASF-É&S – Demande de financement](#)

B. Actions entreprises par le gouvernement du Québec

Le MTMDET a mis en place un programme d'aide aux passages à niveau municipaux qui rend admissibles depuis 2013, via son volet amélioration de la sécurité, les projets de fermeture de passages à niveau. Un montant forfaitaire de 10 000 dollars est accordé aux municipalités qui acceptent d'abandonner leur droit de passage à un croisement. En outre, de façon générale, le MTMDET minimise le nombre de passages à niveau lors de la réalisation de projets routiers sur le réseau routier supérieur.

³⁸ Pour plus d'information sur ce programme, vous pouvez consulter le site de Transports Canada [<https://www.tc.gc.ca/fra/programme-amelioration-securite-ferroviaire-volet-infrastructure-technologie-recherche.html>], mis à jour le 08 décembre 2016].

**La procédure à suivre pour se prévaloir de l'aide la fermeture ou
l'amélioration des passages à niveau municipaux du MTMDET**

- 1) La municipalité doit faire parvenir une demande au ministre, accompagnée d'une résolution du conseil municipal;
- 2) La demande est étudiée en fonction de la pertinence des travaux à réaliser et des disponibilités budgétaires.

Ce programme vise également à soutenir les municipalités de moins de 10 000 habitants pour les projets d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau publics. La subvention couvre la part des travaux que la municipalité doit absorber.

Les potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

Afin de prévenir les risques d'accidents impliquant le transport de matières dangereuses aux passages à niveau, le comité stratégique propose :

- 17.** *De publiciser davantage les programmes d'aide gouvernementale puisque les municipalités tout comme les gouvernements provinciaux, les organismes à but non lucratif (OBNL) et les particuliers peuvent avoir accès au Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire de Transports Canada;*
- 18.** *Favoriser un partage des renseignements clés en matière de sécurité entre les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie, notamment dans le cadre de l'évaluation de l'état des passages à niveau.*

2.2.2. Contrôler l'intrusion sur les voies ferroviaires

Afin de diminuer le risque d'accidents ferroviaires, une des mesures proposées dans l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ porte sur le contrôle de l'intrusion sur les voies ferroviaires³⁹. **Le comité stratégique constate à cet égard une méconnaissance des actions et programmes mis en place pour contrôler notamment l'intrusion sur les voies ferroviaires.** Ces programmes gagneraient à être davantage publicisés.

A. Actions entreprises par le gouvernement fédéral

TC finance notamment via le volet éducation et sensibilisation du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, des projets d'éducation et de sensibilisation ciblés à l'échelle régionale ou municipale qui s'attardent aux secteurs considérés à risque élevé.

Aussi, via l'interdiction de pénétrer sur l'emprise d'un chemin de fer (LSF 26.1: *il est interdit de pénétrer, sans excuse légitime, sur l'emprise d'une ligne de chemin de fer*), la Loi sur la sécurité ferroviaire de TC permet aux corps de police municipaux et services de police et agents de sûreté des compagnies de chemin de fer d'agir en émettant des contraventions.

TC encourage les municipalités à contacter les entreprises ferroviaires circulant sur leurs territoires afin de discuter des problématiques d'intrusion et des meilleurs moyens de contrôler les intrusions sur les voies ferroviaires. De même, les services de police municipaux et les services de polices et agents de sûreté des compagnies de chemins de fer sont encouragés à collaborer afin de réduire les problématiques d'intrusion sur leurs territoires respectifs.

³⁹ Mesure 26 en annexe 2.

B. Actions entreprises en partenariat

L'Opération *Gareautrain* est parrainée par TC et l'ACFC et fonctionne avec la collaboration du Conseil canadien de la sécurité et des ligues et conseils de sécurité provinciaux. Le programme a pour but de sensibiliser le public aux dangers potentiels des passages à niveau et du fait de s'introduire sur la propriété d'un chemin de fer.

C. Actions entreprises par les services de police

Un travail conjoint de surveillance est effectué dans le cadre de l'Opération *Gareautrain* par les services de police municipaux, la SQ et les services de police de compagnies de chemins de fer (CN et CP) pour certains lieux ou tronçons problématiques ou certaines gares de tri où l'intrusion sur les voies ferrées représente un problème. En outre, certains services ferroviaires, comme l'AMT ou Via Rail, évaluent la possibilité de se doter de constables spéciaux afin d'aider à réduire les risques d'intrusions; de même, les services de police municipaux et les services de police et agents de sécurité des compagnies de chemins de fer sont encouragés à collaborer afin de réduire les problématiques d'intrusion sur leurs territoires respectifs.

Les potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

Afin de prévenir les risques d'accidents impliquant le transport de matières dangereuses suite à une intrusion sur les voies ferrées, le comité stratégique propose de :

- 19.** *Faire connaître davantage les programmes de sensibilisation « Gareautrain » et « TransCaer » pour prévenir notamment les incidents dus à l'intrusion sur les voies ferrées et sensibiliser les collectivités sur les dangers relatifs au transport.*

2.2.3. Désigner des corridors de transport de matières dangereuses

Le comité stratégique fait le constat qu'il n'y a pas de corridors désignés ou volontaires pour permettre de concentrer les risques sur certains tronçons et améliorer la planification des interventions.

2.2.3.1. Transport ferroviaire

A. Actions entreprises par le gouvernement fédéral

Le Règlement relatif aux trains et aux itinéraires⁴⁰ clés oblige les compagnies ferroviaires à déterminer le risque associé à chacun des itinéraires clés sur lesquels elles font circuler un train clé; à cette fin, elles procéderont à des évaluations des risques au moins tous les trois ans. L'évaluation des risques doit notamment :

- déterminer et décrire les risques pertinents liés à la sécurité et à la sûreté associés à chaque itinéraire clé;
- déterminer, évaluer et comparer d'autres itinéraires sur lesquels la compagnie peut exploiter du matériel roulant;
- déterminer la disponibilité d'itinéraires de rechange réalisables.

⁴⁰ [<https://www.tc.gc.ca/media/documents/securiteferroviaire/Reglement-relatif-aux-trains-et-aux-itineraires-cles.pdf>]. Consulté en ligne le 31 mars 2017].

Au niveau des corridors ferroviaires, TC recommande également l'adoption par les municipalités des règles proposées dans les Lignes directrices sur l'aménagement du territoire à proximité des voies ferrées, préparées conjointement par la Fédération des municipalités du Canada et par ACFC (<http://www.voisinage.ca/fr>). D'un point de vue de coordination régionale des mesures d'aménagement du territoire mises en place par les municipalités, la CMQ pourrait jouer un rôle de coordination afin d'uniformiser les règles entre municipalités voisines.

2.2.3.2. Transport routier

Le comité stratégique fait le constat qu'au Québec, même si les transporteurs sont conscients des risques associés aux matières dangereuses qu'ils transportent, ils sont enclins à emprunter les routes les plus rapides ou plus courtes. Aussi, il n'y a pas d'interdiction de circulation des véhicules de transport de matières dangereuses à certaines périodes (heures) ni de limitation de vitesse spécifique aux transporteurs routiers de matières dangereuses.

Or, l'élaboration de corridors désignés et volontaires pourrait contribuer à concentrer les risques sur certains tronçons et améliorer la planification des interventions à condition que ces actions soient bien analysées au préalable.

À titre d'exemple, en France, la législation interdit la circulation des véhicules ou ensemble de véhicules de transport de marchandises de plus de 7,5 tonnes de poids total sur certains tronçons d'autoroutes bien précis, dans un sens précis et à certaines périodes du jour, de la semaine ou de l'année et aussi selon la saison estivale versus hivernale⁴¹.

B. Actions entreprises par le gouvernement du Québec

Le MTMDET a mis en place un comité multidisciplinaire sur la réduction des accidents impliquant des véhicules lourds transportant des matières dangereuses. La première action retenue dans le cadre de cette démarche est l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques sur la conduite de camions-citernes de matières dangereuses. Ce guide, attendu à la fin 2017, proposera aux entreprises des mesures visant à assurer une meilleure sûreté lors de la conduite de camions-citernes.

Le ministère a aussi publié en 2017 un guide sur le transport des matières dangereuses⁴². Le ministère suggère aux entreprises des mesures à prendre pendant le transport en recommandant notamment à leurs conducteurs d'emprunter le plus possible des routes permettant d'éviter les grands centres urbains. Cela dit, il n'y a aucune obligation à ce propos.

⁴¹ Arrêté du 2 mars 2015 relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes/version consolidée au 11 mai 2017.

[<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/3/2/DEV1500238A/jo/texte>. Consulté en ligne le 4 avril 2017]. (Exception faite pour les véhicules assurant des transports de marchandises dangereuses destinées à des chargements ou provenant de déchargements urgents dans les ports maritimes (à condition d'avoir une qui ont une dérogation préfectorale à titre temporaire) et ceux nécessaires au fonctionnement en service continu de certains services ou unités de production (avec dérogation qui ne peut être accordée qu'après avis de la commission interministérielle du transport des marchandises dangereuses).

⁴² Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (2017) Guide sur le transport des matières dangereuses (p. 64).

[<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/Documents/GuideTMD.pdf>. Consulté en ligne le 25 mai 2017].

C. Rôle et pouvoirs des municipalités

La Politique sur la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal⁴³ précise les critères en vertu desquels le MTMDET autorise les municipalités à prohiber la circulation de certaines catégories de véhicules routiers sur des chemins publics municipaux qui font partie du réseau de camionnage. La politique énonce les règles auxquelles les municipalités doivent se conformer pour soumettre leurs demandes d'approbation au ministre des Transports.

La section 3.5 de la Politique traite spécifiquement des restrictions relatives au transport de matières dangereuses. En vertu de l'article 293.1 du Code de la sécurité routière⁴⁴, une municipalité peut, par règlement ou ordonnance, prohiber avec ou sans exception, la circulation de tout véhicule lourd sur les chemins publics dont elles ont la responsabilité de l'entretien. Le MTMDET doit cependant s'assurer que ces règlements sont compatibles avec son réseau de camionnage.

Les municipalités qui désirent réglementer le transport des matières dangereuses sur leurs territoires doivent obligatoirement soumettre au MTMDET une analyse de risques dont les résultats doivent démontrer de façon probante les avantages d'une interdiction de circulation de certaines catégories de véhicules routiers.

Si une demande de restriction ou d'interdiction de circulation des véhicules routiers transportant des matières dangereuses était adressée au MTMDET pour une autoroute ou une route qui est sous sa responsabilité, les mêmes critères seraient utilisés que ceux applicables au réseau municipal.

Le comité stratégique fait le constat qu'**au Québec, les limiteurs de vitesse sont réglés de manière à empêcher les véhicules lourds qui circulent sur le réseau routier québécois de dépasser 105 km/h**⁴⁵.

Les expériences étrangères fournissent à cet égard des pistes de solution qui méritent d'être prises en considération. Ainsi, l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2017 stipule que les véhicules d'une masse maximale dépassant 3,5 tonnes doivent être équipés d'un dispositif réglé de telle manière à ce que la vitesse ne puisse pas dépasser 90 km/h⁴⁶.

⁴³ QUÉBEC. *La circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal*. Transports Québec, Québec, 2011, 48 p.

[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/circulation-vehicules-lourds/Documents/circulation_vehiculeslourds_rmm2011.pdf. Consulté en ligne le 4 avril 2017].

⁴⁴ L'article 293.1 du code de la sécurité routière stipule que « *La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut restreindre ou interdire sur ce chemin, par une signalisation appropriée et pour des motifs de sécurité, la circulation des véhicules routiers, ou de certains d'entre eux, dont, notamment, ceux visés au Règlement sur le transport des matières dangereuses (chapitre C-24.2, r. 43). Dans le cas d'une municipalité, ce pouvoir s'exerce par règlement ou, si la loi lui permet d'en édicter, par ordonnance dont l'entrée en vigueur est subordonnée à l'approbation du ministre des Transports visée à l'article 627, sauf urgence; à défaut d'approbation, le ministre peut enlever la signalisation non conforme* ». [<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/pdf/cs/C-24.2.pdf>. Consulté en ligne le 13 février 2016].

⁴⁵ Exception faite pour les trains routiers dont la limite de vitesse est 90 km/h. Ils doivent aussi s'abstenir de circuler le dimanche, les jours fériés, en cas de mauvaises conditions hivernales (chaussée enneigée et glacée, visibilité sur une distance inférieure à 500 mètres et à certaines heures de la journée sur les autoroutes situées sur l'Île de Montréal (de 5h30 à 9h30 et de 15h à 19h) et dans les limites de la ville de Québec (de 6h30 à 9h et de 15h30 à 18h).

⁴⁶ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), volume II, en vigueur le 1^{er} janvier 2017.
[https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/adr2017/ADR2017f_web.pdf]

En France, la législation stipule que les véhicules de transport de matières dangereuses sont autorisés à circuler à une vitesse maximale de 80 km/h sur les autoroutes, 70 km/h sur les routes prioritaires, 60 km/h sur les autres routes et 50 km/h en agglomération⁴⁷.

Ces constats amènent à demander au MTMDET d'étudier tous les facteurs, y compris la vitesse, qui limiteraient les accidents impliquant des matières dangereuses, d'élaborer des stratégies d'atténuation des risques, puis modifie les règles en conséquence.

A. Rôle et pouvoir des municipalités

Pour modifier une limite de vitesse sur son réseau routier, une municipalité peut adopter un règlement qu'elle doit transmettre au MTMDET accompagné d'un plan d'information et de signalisation. Si le règlement ne fait pas l'objet d'un désaveu par le ministre, il entre en vigueur 90 jours après son adoption⁴⁸.

Aussi, les municipalités qui souhaitent que la vitesse de circulation soit réduite sur des routes ou certains tronçons de route du réseau supérieur géré par le MTMDET qui traversent leur territoire doivent adresser une demande formelle à la Direction territoriale concernée du MTMDET. Différents critères techniques sont intégrés à la méthode de détermination des limites de vitesse. Le risque associé à la circulation des matières dangereuses ne fait pas partie des critères.

Les potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

Afin de diminuer les risques d'accidents impliquant le transport de matières dangereuses à l'intérieur des corridors routiers, ainsi que leurs conséquences, le comité stratégique suggère de :

- 20.** *Considérer la possibilité de proposer des trajets alternatifs aux générateurs de risques en se basant sur des analyses de risques détaillées afin de déterminer le corridor à emprunter où les conséquences d'un accident seraient diminuées;*
- 21.** *Demander au MTMDET d'étudier tous les facteurs qui limiteraient les accidents impliquant des marchandises dangereuses, d'élaborer des stratégies d'atténuation des risques, puis de modifier les règles en conséquence.*

Consulté le 11 mai 2017.

⁴⁷ Article R413-9, modifié par le Décret n°2017-16 du 6 janvier 2017 - art. 5 relatif notamment à la vitesse des véhicules transportant des matières dangereuses, dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé est supérieur à 12 tonnes.

[<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228&idArticle=LEGIA RTI000006842190&dateTexte=&categorieLien=cid>. Consulté en ligne le 17 mai 2017].

⁴⁸ Exception faite pour la Ville de Québec : La Loi accordant le statut de capitale nationale à la Ville de Québec, sanctionnée le 9 décembre 2016, modifie la procédure d'adoption par la Ville de règlements visant à fixer des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier sous sa responsabilité. La Ville n'a plus l'obligation de transmettre ces règlements au ministre, et ce dernier n'a plus le pouvoir de les désavouer.

2.3. Limiter les conséquences des accidents

Parmi les 37 mesures proposées dans l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ en vue de limiter les conséquences d'éventuels accidents, six portent sur la coordination entre l'aménagement du territoire et les risques inhérents aux matières dangereuses⁴⁹, trois sur la protection des prises d'eau potable et des unités de traitement des eaux⁵⁰, et quatre portent sur les plans de communication d'urgence⁵¹.

2.3.1. Limiter l'exposition aux risques par l'aménagement du territoire

La planification de l'aménagement du territoire et le contrôle de l'utilisation du sol constituent des outils de base que les municipalités peuvent mettre de l'avant pour limiter l'exposition de la population aux risques liés au transport des matières dangereuses. En effet, les municipalités peuvent adopter, de leurs propres initiatives, des règles et règlements pour encadrer l'aménagement du territoire aux abords des corridors de transport des matières dangereuses; et ce, pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général. Or, le comité stratégique constate à cet égard que :

- ***Les municipalités n'ont pas l'obligation, en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)⁵², de régir l'occupation du sol à proximité de sources de contraintes anthropiques, notamment aux abords des corridors de transport de matières dangereuses.***

Néanmoins, on observe que des villes, telles que Gatineau et Val-d'Or, se sont démarquées en proposant une planification de leurs territoires en fonction du risque d'accident industriel et d'urgence environnementale.

Le schéma d'aménagement révisé de la ville de Gatineau (2015) prévoit un suivi réglementaire à la fois volontaire et coercitif pour minimiser l'exposition aux risques d'accident industriels⁵³. La mise en œuvre du schéma prévoit notamment de fixer des contraintes de planification dans les rayons qui correspondent aux niveaux ERPG-2⁵⁴ et ERPG-3⁵⁵. Il prévoit également de modéliser le risque sur la sécurité publique que représentent les corridors de transport des matières dangereuses. Le document complémentaire fixe les critères généraux de performance à viser à la future réglementation municipale, à savoir : « *Aucun usage ne devrait se situer à l'intérieur d'une aire à risque de type ERPG-3, ou d'un risque de mortalité supérieur à 10⁻⁴, et aucun immeuble difficile à évacuer (p. ex., hôpitaux, écoles, tours d'habitation) ne devrait se situer à l'intérieur d'une*

⁴⁹ Voir les mesures : 4, 10, 18, 19, 22 et 25 en annexe 2.

⁵⁰ Voir les mesures 35 à 37 en annexe 2.

⁵¹ Voir les mesures : 4, 11, 22 et 32 en annexe 2.

⁵² QUÉBEC. *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme : LRQ, chapitre A-19.1*, à jour au 1^{er} décembre 2016, Québec, Éditeur officiel du Québec. [<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/A-19.1>]. Consulté en ligne le 5 avril 2017].

⁵³ Schéma d'aménagement et de développement révisé de la ville de Gatineau (2015). [http://www.gatineau.ca/docs/quichet_municipal/urbanisme_habitation/revision_schema_amenagement_developpement/documents_references/20151020_saddr.fr-CA.pdf]. Consulté en ligne le 15 février 2017].

⁵⁴ « *La concentration maximale d'un contaminant dans l'air à laquelle une personne peut être exposée pendant 1 heure avant de subir un symptôme ou une réaction qui l'empêcherait de se protéger, telles l'irritation respiratoire, la faiblesse musculaire, la détérioration des fonctions du système nerveux central ou autre impact similaire sur la santé.* » (Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Gatineau, page 8-132).

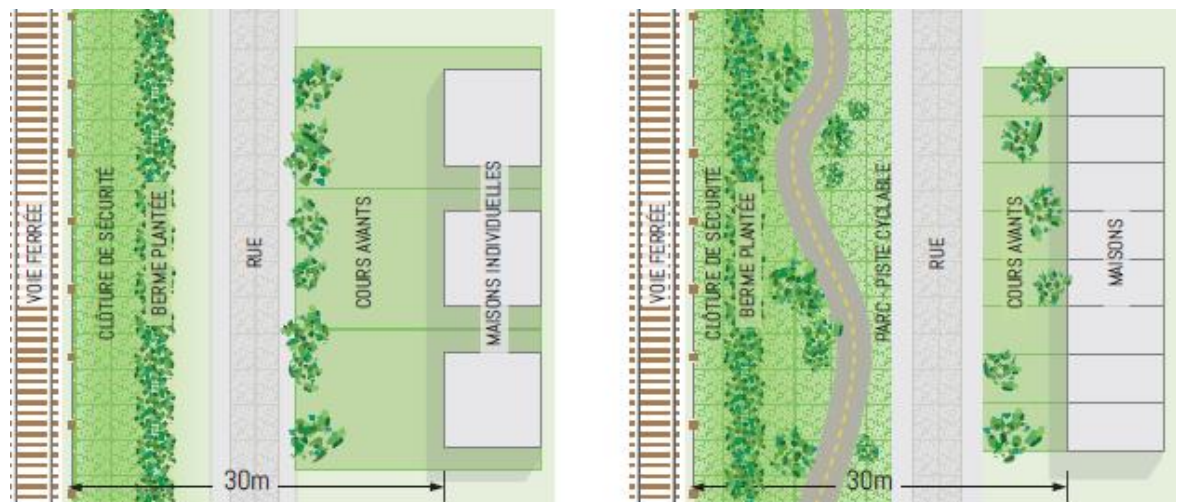
⁵⁵ « *La concentration maximale d'un contaminant dans l'air à laquelle une personne peut être exposée pendant 1 heure avant de subir un impact potentiellement mortel à sa santé.* » (Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Gatineau, page 8-132).

aire à risque de type ERPG-2 ou d'un risque de mortalité compris entre 10^{-4} et 10^{-5} ». Il est précisé que « la réglementation doit viser ces objectifs à terme, tant par la restriction sur les nouvelles demandes que par des actions sur les sites existants et leur voisinage ».

Dans le même ordre d'idée, le Règlement concernant la gestion des risques liés aux matières dangereuses sur le territoire de la ville de Val-d'Or⁵⁶ a pour objectif de mettre en œuvre toutes les mesures de prévention possibles pour éviter une catastrophe liée à un accident technologique majeur. En vertu de cette réglementation qui porte sur les sites fixes existants et futurs, c'est l'industrie qui a l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour prévenir les risques associés aux matières dangereuses sur le territoire de la municipalité.

La CMM a quant à elle établi une grille de sensibilité des usages (faible, moyenne, élevée et très élevée) et des mesures sont suggérées et qui peuvent agir de façon complémentaire à celles prises par les gouvernements supérieurs pour limiter l'occurrence et les conséquences d'un incident. Ces mesures distinguent les milieux déjà urbanisés et les milieux non urbanisés offrant plus de possibilités dans leur application. La CMM soutient que l'intégration de cette grille de sensibilité des usages aux outils d'aménagement régionaux et locaux permet d'assurer un cadre de référence dans l'évaluation de risques et la définition des mesures de protection appropriées. Elle soutient également que la prise en compte des mesures suggérées (ex. marge de recul de 30 mètres à partir de la limite de l'emprise ferroviaire pour les nouveaux bâtiments et les installations de sensibilité moyenne à très élevée) ainsi que leur intégration aux outils d'aménagement régionaux et locaux contribuent à assurer une cohabitation harmonieuse des nouveaux usages aux abords des installations ferroviaires.

Figure 2 – Exemples d'usages compatibles dans une marge de recul⁵⁷



⁵⁶ Règlement concernant la gestion des risques liés aux matières dangereuses sur le territoire de la Ville de Val-d'Or
[\[https://ville.valdor.qc.ca/uploads/2_Services%20aux%20citoyens/Permis/Repertoire/m/201424MatiereDangereuses.pdf\]](https://ville.valdor.qc.ca/uploads/2_Services%20aux%20citoyens/Permis/Repertoire/m/201424MatiereDangereuses.pdf). Consulté en ligne le 20 février 2017].

⁵⁷ Source : CMM (2014), *Pour une meilleure cohabitation des nouveaux usages aux abords des installations ferroviaires*, page 19.

A. Actions entreprises par le gouvernement du Québec

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE

La problématique du transport des matières dangereuses est prise en compte dans le cadre du renouvellement des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, dont l'échéancier prévu est la fin de l'année 2017. Ainsi, en vertu de ces nouvelles orientations, les MRC seraient tenues d'adopter des mesures assurant une utilisation du sol compatible avec les équipements et les infrastructures de transport routier, maritime, aérien, ferroviaire et par pipeline, à proximité de ceux-ci. La problématique du transport des matières dangereuses y est mentionnée comme un enjeu important.

Les MRC devront donc acquérir les connaissances nécessaires pour documenter et identifier les zones soumises à des contraintes anthropiques. De plus, elles devront adopter des mesures de protection pour la population, telles des marges de recul ou des distances séparatrices des sources de contrainte, pour empêcher que des zones habitées ou des bâtiments subissent des dommages.

En ce qui a trait aux infrastructures et équipements ferroviaires, les nouvelles orientations réfèrent au document « *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* »⁵⁸, produit par La Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada. Un document d'accompagnement sur l'urbanisation à proximité des infrastructures et des équipements de transport est également en préparation.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

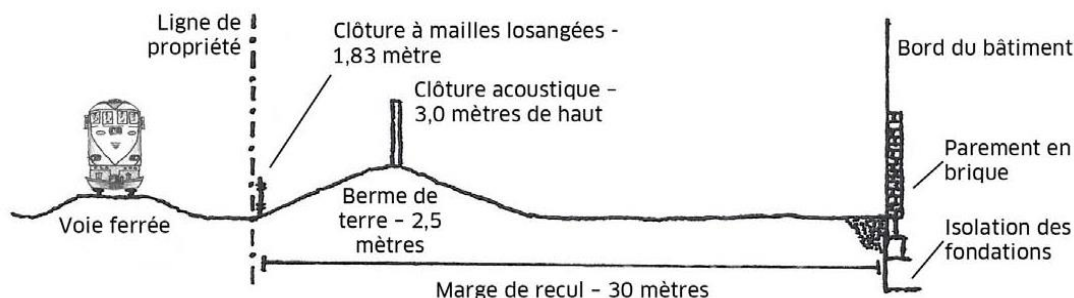
Le MTMDET collabore à l'exercice en cours de révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

En ce qui a trait aux mesures proposées⁵⁹ dans l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ relatives à la construction éventuelle à certains endroits problématiques du territoire des murs protégeant les résidences, équipements ou usages sensibles notamment près des emprises routières, et ce en se basant sur les orientations du guide « *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* », produit par La Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada (*Figure 3*); le MTMDET indique que ce type d'aménagement physique n'a pas été répertorié au Québec le long du réseau routier supérieur et que l'efficacité d'une telle mesure n'a pas été documentée jusqu'à maintenant.

⁵⁸ Fédération canadienne des municipalités et Association des chemins de fer du Canada (2013) *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*. [http://www.voisinage.ca/asset/image/reference/guidelines/fr/2013_05_27_Guidelines_NewDevelopment_F.pdf]. Consulté en ligne le 7 février 2017].

⁵⁹ Mesures 4, 22 et 25 en annexe 2.

Figure 3 – Exemple d'aménagement d'un mur de protection d'usages sensibles pour les activités ferroviaires⁶⁰



B. Actions entreprises par les municipalités

Les actions entreprises par les villes de Québec et de Lévis sont compilées dans le tableau synthèse en annexe 3.

Les potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

Afin de limiter l'exposition aux risques d'accidents impliquant le transport de matières dangereuses au moyen de l'aménagement du territoire, le comité stratégique propose de :

- 22.** *Demander au MAMOT d'intégrer aux nouvelles orientations en matière d'aménagement du territoire les enjeux spécifiquement liés au transport de matières dangereuses, tout en précisant les attentes gouvernementales pour ce type de transport, incluant le transport terrestre, maritime et les pipelines ainsi que les sites fixes s'y rapportant, et en offrant un cadre propice au maintien de la sécurité et du bien-être publics.*

2.3.2. Protéger les prises d'eau potable et les unités de traitement des eaux

Les accidents impliquant le transport maritime de matières dangereuses peuvent avoir des conséquences très importantes sur les prises d'eau potable et les unités de traitement des eaux. Les trois mesures proposées dans l'étude portent essentiellement sur le prépositionnement des équipements d'intervention et de l'amélioration du système d'alerte⁶¹.

Le comité stratégique constate à cet égard que la présence de prises d'eau potable est considérée lors d'un déversement maritime et donc de l'intervention.

⁶⁰ Source : FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS ET ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA. *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*, mai 2013, p. 19.

⁶¹ Mesures 35 à 37 en annexe 2.

A. Actions entreprises par le gouvernement fédéral

TC oblige les navires circulant en eaux territoriales canadiennes à conclure et détenir une entente avec un organisme d'intervention capable d'agir en cas de pollution marine, tel que la SIMEC⁶². De plus, le Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures⁶³, et la norme sur les organismes d'intervention⁶⁴ de la GCC déterminent les règles de planification que doivent rencontrer tous les organismes d'intervention, notamment en termes de temps d'intervention en 6h/12h/18h/72h, selon la taille du déversement. À noter que les ports de Sept-Îles, de Québec et de Montréal sont déterminés comme des secteurs primaires d'intervention où sont prédisposés des équipements d'intervention de la SIMEC et la GCC dispose de plus de 80 dépôts d'équipements d'intervention répartis à l'échelle du pays, et offre du matériel de confinement, de récupération et de stockage.

Le contexte de capacité locale d'intervention est également en cours d'évaluation à travers le projet pilote de Planification d'intervention localisée (PIL). Le projet pilote vise à déterminer les éléments d'un régime de prévention et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires, comme : les risques propres à un secteur; les façons d'examiner et d'atténuer les risques; les façons de prévenir les déversements; les scénarios possibles; les vulnérabilités environnementales⁶⁵. Une fois terminé, le projet devrait être en mesure de baser la planification aux incidents maritimes en fonction des risques environnementaux et socio-économiques. Dans le cadre de cette démarche, le prépositionnement d'équipements d'intervention près des zones sensibles au niveau de la sécurité publique (ex. : prise d'eau potable) pourrait donc être amélioré.

Les potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

Afin de favoriser la protection des prises d'eau potable et des unités de traitement des eaux dans l'éventualité d'un déversement de matières dangereuses impliquant le transport maritime, le comité stratégique propose :

- 23.** *Demander à la Garde côtière canadienne⁶⁶ d'augmenter le niveau d'efficacité du Réseau d'avertissement et d'alerte (RAA) en informant les MRC et le MSP, et ce au même titre que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MDDELCC) lors d'un déclenchement d'une alerte; le MSP aurait une plus grande conscience des enjeux municipaux, tels que la protection des prises d'eau et la sécurité des populations riveraines; (le MDDELCC aurait une conscience plutôt environnementale);*

⁶² [<http://www.ecrc-simec.ca/fr/>. Consulté en ligne le 5 avril 2017].

⁶³ CANADA. *Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures*, DORS/95-405, à jour au 20 mars 2017, Ottawa, 18 p.

[[http://laws- http://laws- \[lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-95-405.pdf](http://laws- http://laws- [lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-95-405.pdf). Consulté en ligne le 5 avril 2017.]

⁶⁴ CANADA. *Norme sur les organismes d'intervention*. Pêches et Océans Canada, Garde côtière canadienne, TP 12401, Ottawa, 1995, 11 p.

[<https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/tp12401f.pdf>. Consulté en ligne le 5 avril 2017].

⁶⁵ [[Pour plus d'information concernant les PIL : https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-pil-4473.html](http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-pil-4473.html)]. Consulté en ligne le 12 juin 2017].

⁶⁶ La Garde côtière canadienne n'a pas été invitée à siéger au comité. Toutefois, elle a été contactée afin d'apporter certaines précisions. Elle a permis la distribution aux membres du comité d'un document qui porte sur le *Cadre de collaboration pour la gestion des incidents maritimes*, préparé conjointement par la Garde côtière canadienne, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques et le ministère de Sécurité publique.

2.3.3. Améliorer la communication des risques

Parmi les 37 mesures proposées dans le rapport sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ, cinq portent sur la communication des risques à la population, aux promoteurs immobiliers et aux responsables des usages sensibles (p. ex. hôpitaux, écoles, résidences pour personnes âgées, etc.)⁶⁷. Être bien informé accroît la capacité des personnes à faire face à une situation d'urgence. Le comité stratégique constate à cet égard que :

- *Les citoyens ne sont pas assez sensibilisés aux mesures qu'ils peuvent prendre pour diminuer leur exposition aux risques inhérents aux matières dangereuses;*
- *Les promoteurs ne sont pas assez sensibilisés aux risques inhérents au transport des matières dangereuses;*
- *Il n'y a pas d'encadrement clair pour la mise en place d'un plan de communication ou de gestion des risques inhérents au transport des matières dangereuses.*

A. Actions entreprises par le gouvernement fédéral

TC oblige, via l'article 12 de l'ordre n° 36, tous les transporteurs ferroviaires de marchandises dangereuses à partager avec les municipalités un rapport, dans la langue officielle de leur choix, qui inclut les 10 principales matières dangereuses. Ce rapport peut être rendu public par la municipalité afin de contribuer à la communication des risques et à la résilience de la population locale.

Aussi, en ce qui a trait à la communication d'urgence qui consiste à alerter la population lors d'un risque imminent à la vie, en avril 2017, le CRTC a ordonné à tous les fournisseurs de services sans fil de mettre en place d'ici un an, un système pour diffuser des alertes ciblées sur les téléphones cellulaires des personnes qui se trouvent dans une zone où leur vie est en danger. Ce système permettra aux responsables de la gestion des urgences, comme les chefs du service des incendies et les services de police, d'avertir le public de menaces imminentes. Ces messages contiendront des renseignements sur la nature de la menace, la région concernée et les mesures à prendre par le public⁶⁸.

Le CRTC a également demandé aux fournisseurs de service de collaborer avec leurs homologues fédéraux, provinciaux et territoriaux pour mettre sur pied une campagne de sensibilisation.

B. Actions entreprises par les municipalités

La Ville de Québec travaille présentement sur un plan particulier d'évacuation massive et de confinement « tout risque ». Aussi, afin d'informer rapidement la population lors d'un sinistre majeur, la Ville propose de s'abonner aux alertes de sécurité civile par messagerie texte (SMS) ou par courriel afin de recevoir les communiqués qu'elle émet lorsqu'une situation d'urgence est en cours (Annexe 3).

⁶⁷ Voir les mesures 4, 11, 22, 24 et 32 en annexe 2.

⁶⁸ Canada. *Politique réglementaire de télécom CRTC 2017-91*.

[https://www.canada.ca/fr/radiodiffusion-telecommunications/nouvelles/2017/04/les_fournisseursdeserviceessansfildevrontparticiperausystemenatio.html]. Consulté en ligne le 12 avril 2017].

La Ville de Lévis possède des plates-formes médiatiques (site internet, page Facebook, compte Twitter) et avis par courriel (abonnement) qui sont utilisés pour informer les citoyens lors d'un événement. De plus, il y a eu activation d'un automate d'appel permettant d'alerter les citoyens exposés à un aléa pouvant porter atteinte à leur sécurité (Annexe 3).

Les potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

Afin de favoriser la communication des risques liés au transport de matières dangereuses, le comité stratégique propose :

- 24.** *D'élaborer un plan de communication des risques concerté sur le territoire de la CMQ afin d'assurer une meilleure préparation face aux risques et informer le public des mesures à prendre en cas d'alerte.*

Aussi un constat général est fait, à savoir que les données portant sur les matières dangereuses qui sont transportées devraient être inventoriées et la manière d'y accéder explicitée. Aussi, de la formation devrait être offerte pour en assurer une utilisation appropriée.

Les potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

Afin de favoriser la communication des risques liés au transport de matières dangereuses, le comité stratégique propose de demander au gouvernement du Québec :

- 25.** *D'inventorier les bases de données portant sur les matières dangereuses transportées sur le territoire de la CMQ, d'en assurer le partage avec les autorités compétentes qui assurent la sécurité des citoyens (MRC, MSP, santé publique, MDDELCC) et de former les intervenants pour que ces données puissent être exploitées de façon appropriée.*

3. CONCLUSION

Les travaux du comité stratégique ont permis de faire état, en lien avec les champs de compétence de chaque organisme, des actions mises en place ou en cours qui répondent totalement ou partiellement à certaines mesures proposées dans l'étude sur le transport des matières dangereuses (*voir tableau synthèse en annexe 3*). Les changements apportés récemment notamment au cadre législatif ont été présentés de manières détaillées pour en faciliter la compréhension.

Les travaux du comité, avec l'apport des experts invités, ont aussi permis d'identifier des potentiels d'amélioration pour encourager toute action gouvernementale et supporter l'application de toute initiative ou réglementation visant à rehausser le niveau de préparation des municipalités face aux risques inhérents au transport des matières dangereuses sur leurs territoires (*voir liste des potentiels d'amélioration en annexe 5*).

Cependant, les travaux du comité stratégique ont surtout mis en relief la nécessité, pour la région, de maintenir un canal de communication permanent entre les différents paliers gouvernementaux sur les enjeux inhérents au transport et à l'entreposage des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ. Le comité propose dans cette optique d'adopter des mesures concrètes pour assurer une veille stratégique des actions gouvernementales qui seront mises en place et des initiatives qui viendront du milieu de la pratique en vue de répondre à ces enjeux. Il propose également que les villes de Québec et de Lévis réalisent des plans d'action à l'échelle de leur territoire respectif; on recommande en outre que les deux villes partagent leurs expériences et se concertent sur des enjeux de sécurité publique communs.

Le comité stratégique est d'avis que l'effet combiné de ces actions contribuera de façon significative à prévenir les risques liés au transport et à l'entreposage de matières dangereuses sur le territoire de la CMQ et à atténuer les conséquences d'éventuels accidents, et ce, dans le but d'assurer la sécurité et le bien-être de la population.

ANNEXE 1 Résolution et communiqué de presse de la CMQ

Résolution du conseil de la CMQ pour prendre acte de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ et mettre en place un comité stratégique de suivi



EXTRAIT DE RÉSOLUTION

d'une séance ordinaire du conseil de la CMQ
tenue légalement le 15 septembre 2016 à 13 h 20
les membres présents formant quorum

Étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec

Résolution n° C-2016-78

Sur proposition de Mme Louise Brunet, appuyée par Mme Julie Lemieux, il est unanimement résolu :

- De prendre acte du rapport final de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ, réalisée par la firme CPCS, daté du 17 février 2016.
- Mettre en place un comité stratégique pour assurer le suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ.

Référence : Rapport décisionnel du 15 septembre 2016
Responsable : Transports

Adoptée

(S) RÉGIS LABEAUME
Régis Labeaume, président

(S) PASCAL LANDRY
Pascal Landry, secrétaire corporatif par intérim

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
LE 15 SEPTEMBRE 2016

PASCAL LANDRY
SECRÉTAIRE CORPORATIF PAR INTÉRIM

Communiqué de presse de la CMQ constituant le comité stratégique sur le suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses



Pour diffusion immédiate

COMMUNiqué DE PRESSE

Transport des matières dangereuses
LA CMQ REND PUBLIC LE RAPPORT COMMANDÉ
ET ASSURERA SON SUIVI

Québec, le 15 septembre 2016 – La Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) rend public le rapport final de l'étude qu'elle a fait réaliser sur le transport de matières dangereuses sur son territoire. Cette étude dresse le portrait des matières dangereuses qui y circulent, que ce soit par route, par rail, par navire ou par pipeline, analyse les risques liés à cette activité et propose des mesures de prévention pour les réduire et permettre d'atténuer les conséquences d'éventuels accidents.

« Je suis très satisfait du sérieux de ce rapport. Il nous rappelle que notre région fait face à des enjeux auxquels tous les grands centres urbains de la planète sont confrontés. Nous bénéficions cependant d'un avantage certain par rapport à plusieurs d'entre eux : nous disposons désormais d'un portrait relativement juste de notre situation. Les mesures proposées seront examinées avec sérieux pour atténuer les risques associés au transport des marchandises dangereuses sur notre territoire », a tenu à mentionner le président de la CMQ, M. Régis Labeaume.

« Déjà, nous avons demandé aux gouvernements fédéral et provincial de mettre à jour certaines données qui contribueront à mieux connaître la situation actuelle » a de plus précisé monsieur Labeaume.

Le portrait tracé par la firme CPCS quantifie les tonnages transportés par mode puis par type de marchandise et identifie les principaux corridors de transport utilisés. Sans grande surprise, la raffinerie Jean-Gaulin de Lévis, qui a d'ailleurs été consultée lors de la réalisation de l'étude, constitue le principal générateur de flux de la région métropolitaine, peu importe le mode de transport considéré. L'étude révèle aussi qu'au-delà de 40 millions de tonnes de matières dangereuses sont transportées annuellement sur les réseaux de la CMQ. À ceci s'ajoutent les volumes de gaz naturel dont le flux moyen varie selon la saison. À partir de données historiques sur les incidents, les estimations des volumes et du type de matières dangereuses transportées par mode, un portrait du risque sur le territoire de la CMQ a pu être dégagé. La localisation d'un accident éventuel est évidemment un facteur déterminant l'ampleur de ses conséquences.

Cela dit, les principales municipalités du territoire sont dotées de plans de sécurité civile et de schémas de couverture de risques en sécurité incendie qui assurent un état de préparation adéquat advenant une intervention impliquant des matières dangereuses. Cette préparation permet de faire face de façon appropriée à toutes les situations d'exception. Les exigences auxquelles doivent se soumettre les expéditeurs, en disposant notamment d'un plan

d'intervention d'urgence agréé, permettent également de croire que la mobilisation des ressources nécessaires en cas d'accident devrait être efficace. Malgré tout, l'étude propose plusieurs mesures touchant principalement les champs de compétence des gouvernements du Québec, du Canada et des municipalités.

Un comité stratégique composé principalement des responsables municipaux et gouvernementaux de la sécurité publique, de la santé, de l'environnement, de l'aménagement du territoire et du transport sera en effet chargé, au cours des semaines à venir, d'ordonnancer les mesures proposées dans le rapport selon les champs de compétences de chaque direction et organisme et de discuter au besoin avec les représentants de l'industrie des mesures proposées. Sous l'autorité de la Communauté, ce comité sera présidé par M. Jean Couture, ingénieur, ex-sous-ministre adjoint au ministère des Transports du Québec et, à cet égard, responsable des politiques, des programmes et des normes visant à supporter et encadrer l'action du Québec en matière de transport des personnes et des marchandises pour les modes de transport routier, maritime, aérien et ferroviaire ainsi qu'en matière de sécurité en transport.

Pour obtenir l'étude : <http://www.cmquebec.qc.ca/transport-mobilite/transport-matieres-dangereuses>

– 30 –

Source : Robert Masson
Directeur général et trésorier par intérim
Tél. : 418 641-6250, poste 1201
www.cmquebec.qc.ca / Robert.Masson@cmquebec.qc.ca

ANNEXE 2 Mesures proposées dans l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ

MESURES GLOBALES	
1.	De concert avec les municipalités, la CMQ pourrait demander au ministère de la Sécurité publique (MSP) des orientations claires, des échéanciers de mise en œuvre et un financement adéquat pour développer les schémas de sécurité civile ou leur équivalent.
2.	Les municipalités pourraient mettre en place des mesures restrictives, à long terme, pour que toute modification de l'existant fasse en sorte d'atténuer ou du moins ne pas augmenter le risque le long des grands axes de transport de marchandises dangereuses.
3.	Les municipalités pourraient adopter des mesures pour que les plans d'aménagement du territoire ne permettent pas de développements résidentiels (ou toute utilisation vulnérable) le long des grands axes de transport où circulent de grandes quantités de marchandises dangereuses.
4.	À défaut d'empêcher l'implantation de développements résidentiels (ou toute utilisation vulnérable) le long des grands axes de transport où circulent de grandes quantités de marchandises dangereuses, les municipalités pourraient informer les promoteurs et les résidents des risques potentiels inhérents au transport de marchandises dangereuses le long de ces axes et exiger des promoteurs qu'ils prévoient la construction de murs de protection adéquats et adopter des normes de construction susceptibles d'atténuer les conséquences d'un accident.
5.	Les municipalités pourraient mettre en place des processus d'approbation de nouvelles implantations industrielles ou commerciales qui prennent en compte l'impact des mouvements de marchandises dangereuses sur la sécurité des vulnérabilités existantes. Aussi, dans une perspective à long terme, lorsque la fermeture ou le déménagement d'un générateur de flux de marchandises dangereuses diminue sensiblement les risques dans la CMQ, les municipalités pourraient prévoir et s'assurer que toute nouvelle utilisation du site en question ne vienne ré-augmenter le risque à des seuils qui avaient préalablement été identifiés comme étant préoccupants.
6.	En absence d'un schéma de couverture des risques, les informations contenues dans la présente étude pourraient être utilisées en tant que référence de base pour définir l'impact sur la sécurité de l'aménagement des futurs développements, qu'ils soient commerciaux, industriels, résidentiels ou de services.
7.	Les municipalités de la CMQ pourraient se doter d'analyses des conséquences sur l'ensemble du réseau de transport.
8.	Les municipalités devraient définir les utilisations permises le long des axes de transport posant des aléas et ceci, dans un rayon déterminé, et mettre en œuvre des mesures d'aménagement qui tiennent compte des zones tampons (marges de recul)
9.	Les municipalités devraient prendre en compte les risques associés au transport des matières dangereuses dans les plans d'aménagement du territoire et de manière spécifique lors de tout changement de zonage.
10.	Les municipalités pourraient considérer une marge de recul minimale de 30 mètres comme une valeur guide pour les nouveaux bâtiments et nouvelles installations de sensibilité moyenne, élevée et très élevée qui sont situés le long d'une voie ferrée ou d'une voie de circulation majeure pour le transport de matières dangereuses. Les municipalités pourraient réaliser une analyse de risques d'accident spécifique pour justifier une marge de recul moins importante, ou encore pour évaluer le besoin d'une marge plus importante.

11. Les municipalités pourraient mettre en place des comités municipalités/industrie/citoyens. À défaut de pouvoir obtenir la collaboration des industriels en présence d'une représentativité citoyenne :
 - former des comités municipalités/citoyens pour canaliser et cerner adéquatement les préoccupations citoyennes;
 - former des comités municipalités/industrie pour traiter des éléments plus sensibles sur lesquels les industriels ne souhaitent pas divulguer d'information au public.
12. Les municipalités de la CMQ pourraient demander au ministère de la Sécurité publique et le ministère des Transports du Québec pour que les lois et règlements appropriés soient modifiés afin d'exiger des expéditeurs qu'ils transmettent à un organisme relevant du ministre de la sécurité publique les informations relatives aux flux de marchandises dangereuses qu'ils génèrent. Dans un premier temps pour certains produits ciblés et progressivement pour tous les produits. Les informations requises devraient comprendre :
 - la nature des produits;
 - les numéros de PIU concernés;
 - les itinéraires précis;
 - les quantités par lots, et;
 - les fréquences.
13. Les municipalités pourraient demander au gouvernement du Québec de financer adéquatement cet organisme, non seulement pour qu'il collige les informations, mais aussi pour qu'il produise des analyses susceptibles d'informer les municipalités sur les risques inhérents au transport de marchandises dangereuses dans leurs territoires respectifs.
14. Les services incendie des municipalités pourraient demander aux générateurs de risques de connaître les sources et les délais d'approvisionnement en mousses, poudres ou gaz inertes susceptibles d'être utilisés lors d'interventions d'urgence, et ceci, pour tous les types de marchandises dangereuses transportées sur le territoire de la CMQ.
15. La CMQ, toujours de concert avec les municipalités, pourrait demander aux associations sectorielles qui travaillent déjà sur la sécurité du transport de leur produire des recommandations spécifiques au territoire de la CMQ et qui pourraient atténuer les risques du transport de marchandises dangereuses.

MESURES APPLICABLES AU TRANSPORT PAR CANALISATIONS

16. Les municipalités pourraient répertorier et géoréférencer l'ensemble du réseau de canalisation sur leurs territoires en y incluant les emprises et les zones de sécurité adoptées par les exploitants.
17. Les municipalités pourraient demander aux exploitants de canalisations de produire une évaluation formelle des risques selon les utilisations actuelles et prévues du territoire afin d'identifier si des mesures de protection ou d'atténuation supplémentaires pourraient être envisagées et intégrées aux plans d'aménagement du territoire.
18. Lorsque des aménagements ou des développements sont prévus dans les emprises ou les zones de sécurité, les municipalités pourraient entreprendre des démarches auprès des exploitants pour s'assurer que les utilisations prévues des emprises et des zones de sécurité des canalisations soient conformes aux éventuels règlements élaborés par les municipalités en collaboration avec les exploitants.
19. Les municipalités traversées par des réseaux de canalisations devraient prendre connaissance des recommandations de la *Pipelines and Informed Planning Alliance* (PIPA) et envisager de les mettre en application dans leurs processus d'aménagement du territoire.

MESURES APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER

20. La CMQ pourrait, en collaboration avec les municipalités, réunir des autorités de la raffinerie Valero et des transporteurs routiers afin d'élaborer des corridors routiers désignés pour diriger les camions vers l'extérieur (ou à travers) du territoire et minimiser les risques pour la population. Il serait également possible de désigner des heures de transit sur certaines routes afin de minimiser les risques en fonction des vulnérabilités humaines.
21. Sur les tronçons désignés dans l'étude, les municipalités pourraient empêcher les développements domiciliaires ou l'implantation d'équipements publics ou d'usages sensibles (hôpitaux, écoles, garderies, etc.) le long des corridors désignés à une distance d'au moins 30 mètres des emprises.
22. Lorsque des résidences, équipements ou usages sensibles sont déjà localisés à une distance inférieure à 30 mètres des emprises, il est recommandé de :
 - Informer les résidents des risques inhérents au transport des marchandises dangereuses et les aviser des mesures qu'ils peuvent prendre pour diminuer leur exposition aux risques;
 - Informer les autorités responsables des usages sensibles des risques pour qu'elles puissent mettre en place au besoin des plans d'évacuation d'urgence et de confinement;
 - S'assurer d'être en mesure de rejoindre en tout temps les autorités responsables des usages sensibles pour les aviser de tout incident et des mesures à prendre;
 - Se doter de plans de communication d'urgence avec l'ensemble des résidents exposés et des autorités concernées;
 - Construire des murs protecteurs.
23. Les municipalités pourraient progressivement étendre les restrictions au développement résidentiel à l'ensemble des marges des réseaux autoroutiers.
24. Lorsque des usages sensibles (hôpitaux, de CHSLD, CSSS, écoles, garderies, centres récréatifs, etc.) se trouvent à l'intérieur des rayons d'impact estimés pour les scénarios alternatifs de produits pétroliers, les municipalités pourraient contacter les responsables de ces usages afin de les sensibiliser au besoin d'élaborer un plan d'évacuation et de confinement.

MESURES APPLICABLES AU TRANSPORT FERROVIAIRE

25. Les municipalités pourraient adapter et intégrer les lignes directrices du programme *Voisinage* à leurs processus d'aménagement du territoire (distances de séparation, levées de terre, murs protecteurs, etc.).
26. En collaboration avec les transporteurs ferroviaires, les municipalités pourraient mettre en œuvre des mesures pour réduire le nombre de passages à niveau et contrôler l'intrusion sur les voies ferroviaires.
27. Les municipalités de la CMQ pourraient demander d'obtenir des compagnies ferroviaires les évaluations de risques sur leurs territoires afin de les inclure dans les schémas de couverture de risques.
28. Les municipalités pourraient entreprendre des démarches pour obtenir ces évaluations de risques de Transport Canada afin de les inclure dans les schémas de couverture de risques en sécurité incendie.

29. Les municipalités pourraient demander d'obtenir des compagnies ferroviaires la liste des mesures correctives prises sur leurs territoires et demander à Transports Canada d'être informées aussitôt qu'une mesure corrective est requise.
30. Avant la fin de l'ordre préventif 32 en 2016, les municipalités de la CMQ pourraient demander à Transports Canada et aux transporteurs qu'un mécanisme permanent de partage des données relatives au transport de marchandises dangereuses soit mis en œuvre.
31. Les municipalités pourraient demander à Transports Canada que le mécanisme actuel soit bonifié pour qu'il soit possible de connaître non seulement ce qui a été transporté, mais les fréquences et les itinéraires actuels ainsi que toute modification aux fréquences, quantités et itinéraires des convois visés et ceci, avant que des modifications ne soient appliquées.
32. Les municipalités pourraient informer les résidents des risques inhérents au transport des marchandises dangereuses et les aviser des mesures qu'ils peuvent prendre pour diminuer leur exposition aux risques (barrières de protection, revêtements ignifuges, plan personnel d'évacuation). Dans tous les cas, les municipalités pourraient se doter d'un plan de communication d'urgence avec l'ensemble des résidents exposés aux risques.
33. La Ville de Lévis pourrait demander au CN de lui fournir une évaluation des risques résultant de l'augmentation des volumes transportés sur son territoire et des mesures que la compagnie compte mettre en œuvre pour réduire l'exposition au risque sur son territoire.
34. Les villes de Québec et de Lévis pourraient demander au CN de lui fournir ses évaluations du risque, les quantités transportées, les fréquences et les heures de transit des trains concernés pour les volumes de marchandises dangereuses qui circulent sur la subdivision Bridge. Les villes pourraient ensuite utiliser ces informations pour la mise à jour du schéma de couverture de risques en sécurité incendie et le plan de sécurité civile.
MESURES APPLICABLES AU TRANSPORT MARITIME
35. Pré-positionner des équipements/systèmes de protection près des prises d'eau.
36. Demander à Transports Canada de valider que les PIU des expéditeurs prennent en compte efficacement de l'existence des prises d'eau.
37. S'assurer auprès de Transports Canada, de la Garde côtière canadienne et de la SIMEC que les unités de traitement des eaux concernées soient immédiatement averties lors de tout déversement.

ANNEXE 3 Synthèse des actions entreprises par les partenaires et améliorations possibles

MIEUX CONNAÎTRE LES RISQUES

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Globale	1. De concert avec les municipalités, la CMQ pourrait demander au MSP des orientations claires, des échéanciers de mise en œuvre et un financement adéquat pour développer les schémas de sécurité civile ou leur équivalent.	TC	Champ de compétence provinciale (Sécurité civile du Québec).	Transports Canada supporte l'application d'initiatives et de réglementations visant à rehausser le niveau de préparation des municipalités en sécurité civile et mesures d'urgences. TC supporte l'initiative d'une lettre d'appui des partenaires du comité stratégique TMD de la CMQ pour faire avancer ce dossier.							
		MTMDET	—	—							
		MAMOT	—	—							
		Québec	La Ville de Québec a révisé son Plan de sécurité civile en juin 2015. Il s'agit d'un plan tous risques. Des plans particuliers d'intervention, des procédures d'intervention, des exercices et des formations viennent appuyer le Plan de sécurité.	—							
		Lévis	—	Lettre d'appui des partenaires au Comité MD de la CMQ.							
		MSP	Le MSP est à élaborer un Règlement sur les procédures d'alerte et de mobilisation et les moyens de secours minimaux en vertu de l'article 194 de la Loi sur la sécurité civile (LSC). Cette action vise à améliorer l'état de préparation des municipalités face aux sinistres. La révision de la LSC visant à remplacer les schémas de sécurité civile notamment à la demande du milieu municipal est repoussée. Aucun financement n'est prévu à l'heure actuelle pour la mise en œuvre du règlement. L'établissement de schémas et de plans de sécurité civile par les autorités régionales et locales prévu dans la Loi sur la sécurité civile est en réévaluation afin de prendre en compte certaines approches et considérations récentes. Les constats effectués dans le cadre de cette réflexion ainsi qu'à la suite des consultations menées ont conduit le MSP à accorder une priorité à l'amélioration de la préparation municipale aux sinistres. C'est dans cette perspective que le MSP travaille actuellement à l'élaboration d'un projet de règlement sur la préparation municipale et de divers outils destinés à soutenir le milieu municipal. Des consultations ont été réalisées sur ce projet auprès des associations municipales et d'autres sont prévues en 2017.	Poursuivre les travaux en vue de l'adoption du règlement et évaluer les possibilités de financement pour la mise en oeuvre du règlement. Poursuivre les travaux entourant la révision de la loi de la sécurité civile (LSC) et le remplacement des schémas de sécurité civile. Commentaires : L'adoption et la mise en oeuvre du règlement sur la préparation municipale aux sinistres ainsi que la disponibilité d'outils d'accompagnement du milieu municipal sont de nature à améliorer l'état de préparation des municipalités de la CMQ à faire face à tout type de sinistres incluant ceux mettant en cause le transport de matières dangereuses.		✖		✔			
		CIUSSS	—	S'appuyer sur la loi de santé publique pour soutenir le MSP dans l'application des schémas de sécurité civile auprès des MRC si la nature des risques recensés laisse présager une menace à la santé non couverte.							
Globale	6. En l'absence d'un schéma de couverture des risques, les informations contenues dans la présente étude pourraient être utilisées en tant que référence de base pour définir l'impact sur la sécurité de l'aménagement des futurs développements, qu'ils soient commerciaux, industriels, résidentiels ou de services.	TC	Champ de compétence municipal.	—							
		MTMDET	—	—							
		MAMOT	—	—							
		Québec	—	Obtenir des données récentes sur les trajets, les volumes, la fréquence et le type de matières dangereuses transportées par voies routières et ferroviaires afin d'en faire un outil de planification. Tant que ce portrait ne sera pas élaboré et rendu disponible, il sera difficile de prévoir les mesures adéquates à mettre en place pour gérer ce type de contrainte. Avoir accès aux outils de modélisation de simulations des impacts ayant été utilisés pour illustrer les rayons d'impact dans l'étude de la CMQ (cartographie statique dans un format papier).			✖✔		✔		
		Lévis	Des extraits de l'étude ont été utilisés pour une présentation faite au Conseil de Ville suite de la parution publique du rapport de la CMQ et à l'appui d'un futur projet relatif à l'aménagement du territoire.	Projet de réalisation du schéma de sécurité civile de la Ville de Lévis. Dans ce projet, certaines recommandations pourraient être intégrées.							
		MSP	—	—							
		CIUSSS	Contribuer aux évaluations d'impact sur la santé de tout projet de développement qui implique des matières dangereuses (entreposage et éventuellement transport en lien avec ses sources d'approvisionnement).	—							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Globale	7. Les municipalités de la CMQ pourraient se doter d'analyses de risques et des conséquences sur l'ensemble de leurs réseaux de transport.	TC	Champ de compétence municipal. TC favorise la connaissance des risques en rendant disponible aux municipalités les données sur le TMD ferroviaire circulant sur leur territoire via l'Ordre 36, maintenant permanent.	Champ de compétence municipal. TC est favorable aux mesures visant une meilleure connaissance des risques. Possibilité de coordination par la CMQ en lien avec ces analyses de risques.							
		MTMDET	—	—							
		MAMOT	—	—							
		Québec	La Ville de Québec a une équipe HAZMAT (matières dangereuses). Elle est formée et entraînée pour intervenir sur les risques reliés aux MD. Le Plan de sécurité civile est un plan tout risque qui a pour objectif de gérer les conséquences d'un événement y compris ceux relié aux MD.	Des plans particuliers d'intervention,des exercices et des simulations pour les intervenants pourraient être développé.							
		Lévis	Analyse de risques consolidée (ARC) réalisée en 2012 avec plusieurs partenaires permettant une analyse des conséquences de divers scénarios et une évaluation du niveau de l'état de préparation de la Ville. Par la suite, réalisation d'un PPI sur les risques reliés à la production, l'entreposage et le transport des hydrocarbures ainsi qu'un PPI sur les risques associés au transport ferroviaire. Volonté d'élaborer un schéma de sécurité civile incluant le transport des matières dangereuses sur le territoire.	Orientations privilégiées par la Ville: Analyses de conséquences pour des scénarios d'accidents ayant des impacts pour plus d'une municipalité de la CMQ comme un accident impliquant des MD sur le Pont de Québec. Il pourrait y avoir élaboration d'un PPI multipartite de la fermeture de ponts ou PPI pour tout autre aléa.							
		MSP	—	—							
		CIUSSS	Contribuer à la formation sur l'interprétation des données environnementales et les risques à la santé associés (avant un incident).	Développer une expertise sur l'évaluation des risques à la santé associés aux principales substances impliquées dans le transport de matières dangereuses et Soutenir l'organisation des services de santé en matière de réponse à un incident impliquant des matières dangereuses (mesures d'urgence).							
Globale	11. Les municipalités pourraient mettre en place des comités municipalités/industrie/ citoyens. À défaut de pouvoir obtenir la collaboration des industriels en présence d'une représentativité citoyenne : • Former des comités municipalités/ citoyens pour canaliser et cerner adéquatement les préoccupations citoyennes; • Former des comités municipalités/ industrie pour traiter des éléments plus sensibles sur lesquels les industriels ne souhaitent pas divulguer d'information au public.	TC	Champ de compétence municipal, en partenariat étroit avec l'industrie et les générateurs de risques.	Champ de compétence municipal, en partenariat étroit avec l'industrie et les générateurs de risques. Possibilité d'inclure d'autres agences et organismes gouvernementaux, notamment du provincial (MSP, MAMOT, DSP), ou non gouvernementaux (Association de sécurité civile du Québec, CRAIM, ACFC, etc.)							
		MTMDET	—	—							
		MAMOT	—	—							
		Québec	À la Ville de Québec, des comités similaires sont déjà en place : le Comité de vigilance des activité portuaire (CVAP), le Comité de cohabitation Port-Communauté, le comité vigilance de Limoilou pour le transport ferroviaire, le Comité vigilance de l'incinérateur. Des rencontres sont organisées occasionnellement dans les Arrondissements pour traiter du sujet des MD. Un Comité vigilance pipeline Énergie-Est (agglomération de Québec / Saint-Augustin-de-Desmaures) a été mis en place. Actuellement, il y a déjà des comités ville-industries-partenaires gouvernementaux pour discuter des risques reliés aux TMD.	Selon les demandes et les besoins exprimés, une évaluation de la pertinence de mettre en place un comité sera effectuée.							
		Lévis	Il y a déjà eu un CMMI à Lévis. De plus, il y a consultation / information auprès de représentants de citoyens à l'intérieur du Comité municipal en sécurité publique. Structuration d'un comité de concertation en gestion des risques anthropiques en cours.	Dans le cadre du projet de schéma de sécurité civile, des orientations relatives à la mise en œuvre de comités de concertation en gestion des risques anthropiques (MD) avec les industries seraient à analyser.							
		MSP	Accompagnement du milieu municipal par les conseillers en sécurité civile.	Soutien financier potentiel provenant du Cadre de prévention de sinistres 2013-2020 pouvant aller jusqu'à 25 000 \$ pour la mise en place de comités de concertation de type comité mixte municipalité / industrie (CMMI).							
		CIUSSS	—	Contribuer à développer une expertise de deuxième et troisième lignes en matière de gestion d'incident lié aux transports des matières dangereuses (via INSPQ notamment)							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Globale	12. Les municipalités de la CMQ pourraient demander au ministère de la Sécurité publique et au ministère des Transports du Québec que les lois et règlements appropriés soient modifiés afin d'exiger des expéditeurs qu'ils transmettent à un organisme relevant du ministre de la sécurité publique les informations relatives aux flux de marchandises dangereuses qu'ils génèrent. Dans un premier temps pour certains produits ciblés et progressivement pour tous les produits. Les informations requises devraient comprendre : • la nature des produits; • les numéros de PIU concernés; • les itinéraires précis; • les quantités par lots; • les fréquences.	TC	TC ne recommande pas la création d'une nouvelle structure provinciale dans ce secteur. Le TMD est déjà hautement réglementé principalement au niveau fédéral, mais aussi déjà bien encadré au niveau routier par le provincial. Au niveau de la connaissance des risques en TMD ferroviaire, plusieurs initiatives ont été récemment faites pour partager avec les municipalités et récemment avec la Sécurité civile du Québec et la Direction de santé publique du Québec toutes les matières dangereuses transportées par voies ferrées (via Ordre 36) et une application est maintenant disponible, AskRail, qui permet de savoir en temps réel ce qui est transporté. De plus, au niveau des flux de marchandises dangereuses, des rapports publics sont maintenant préparés trimestriellement par les compagnies de chemins de fer qui présentent les principaux flux, les tendances, etc. Il y a également un juste équilibre à déterminer entre le "besoin de savoir" (intervenants d'urgence) et le "aimerait savoir", notamment au niveau de la sensibilité des données d'un point de vue de sûreté.	TC ne recommande pas la création d'une nouvelle structure provinciale dans ce secteur. La recommandation dédouble les structures d'un système existant et fonctionnel qui encadre et réduit déjà bien les risques, et qui rend disponibles ces informations aux intervenants d'urgence via une structure déjà bien connue (CANUTEC), en cas d'incident. La recommandation telle qu'elle est présentée est également hors du champ de compétence provincial et générerait des coûts importants tant pour l'industrie qu'au niveau provincial pour la mise en place de cette nouvelle structure.							
		MTMDet	Mode ferroviaire : Une partie de cette information est déjà transmise par les compagnies ferroviaires dans le cadre de leurs Rapports de trafic. Pour les marchandises dangereuses, ces rapports répertorient plus spécifiquement : La quantité de matières dangereuses (tonnage global) + NIP (numéro d'identification de produit) + nomenclature de la matière dangereuse. Par contre, ces rapports de trafic sont confidentiels. Par ailleurs, l'ACFC et l'industrie ferroviaire ont développé une application (AskRail) pour que les INTERVENANTS D'URGENCE aient accès à l'information demandée en temps réel. De plus, les données de trafic passé sont communiquées à certaines fréquences. Mode routier : Il y a un bon nombre de camions transportant des matières dangereuses dans la région métropolitaine de Québec et il semble presque illusoire d'exiger que tous les expéditeurs en incluant ceux à l'extérieur du Québec de transmettre de l'information relative aux flux de matières dangereuses qu'ils génèrent. Il serait plus opportun de proposer des études d'origine/destination.	Il faut considérer la problématique de confidentialité et de sûreté. Il faudrait préciser le but visé par l'octroi de cette information et indiquer qui y aurait accès. L'information provenant de l'application AskRail pourrait être colligée et communiquée de façon mieux structurée.							
		MAMOT									
		Québec	—	Il devrait y avoir une autorité centralisée qui exercerait ce rôle. À titre d'exemple, Canutec pourrait agir comme autorité centralisée comme elle le fait pour le ferroviaire. Cet organisme pourrait faire des analyses de risques considrant notamment les matières transportées, le respect des règles par les transporteurs, l'état des réseaux, etc.							
		Lévis	—	Commentaire : le MTQ a déjà un spécialiste en transport de MD. De plus, afin d'éviter les doublons, nous proposons que ces informations soient transmises vers CANUTEC.							
		MSP	Des consultations sont en cours au sein d'un groupe de travail du gouvernement (CGRMD) composé de 13 ministères et organismes pour les préoccupations reliées à une meilleure connaissance des risques associés aux matières dangereuses.	—							
		CIUSSS	—	—							
Globale	13. Les municipalités pourraient demander au gouvernement du Québec de financer adéquatement cet organisme, non seulement pour qu'il collige les informations, mais aussi pour qu'il produise des analyses susceptibles d'informer les municipalités sur les risques inhérents au transport de marchandises dangereuses dans leurs territoires respectifs.	TC	TC ne recommande pas la création d'une nouvelle structure provinciale dans ce secteur. Le TMD est déjà hautement réglementé principalement au niveau fédéral, mais aussi déjà bien encadré au niveau routier par le provincial.	TC ne recommande pas la création d'une nouvelle structure provinciale dans ce secteur. Le TMD est déjà hautement réglementé principalement au niveau fédéral, mais aussi déjà bien encadré au niveau routier par le provincial. De plus, la création de cette nouvelle structure, en plus de dédoubler un système existant et fonctionnel, générerait des coûts importants tant pour l'industrie qu'au niveau provincial pour la mise en place de cette nouvelle structure.							
		MTMDet	—	—							
		MAMOT	—	—							
		Québec	—	Idem 12							
		Lévis	Recommandation : Financer directement les municipalités par subvention pour la réalisation d'analyses de risques à l'interne ou par des prestataires externes.	La communication des risques devrait être encadrée par une méthodologie reconnue par les autorités compétentes.							
		MSP	—	—							
		CIUSSS	—	—							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Canalisation	16. Les municipalités pourraient répertorier et géoréférencer l'ensemble du réseau de canalisation sur leurs territoires en y incluant les emprises et les zones de sécurité adoptées par les exploitants.	TC	Champ de compétence municipal, en collaboration avec le provincial (Sécurité civile, Régie du bâtiment) et l'Office national de l'Énergie. Possibilité de coordination de la part de la CMQ pour le réseau circulant sur le territoire de la CMQ.	Transports Canada: Champ de compétence municipal, en collaboration avec le provincial (Sécurité civile, Régie du bâtiment) et l'Office national de l'Énergie. Possibilité de coordination de la part de la CMQ pour le réseau circulant sur le territoire de la CMQ.							
		MTMDET	—	—							
		MAMOT	En vertu de l'article 5 (paragraphe 4) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les MRC doivent " Déterminer toute zone ou l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, telle une zone d'inondation, d'érosion, de glissement de terrain ou d'autre cataclysme, ou pour des raisons de protection environnementale des rives, du littoral et des plaines inondables". Bien que les pipelines ne soient pas spécifiquement nommés, le gouvernement (par le biais des orientations gouvernementales) les considère comme source de contrainte à l'aménagement du territoire. Les MRC doivent donc acquérir les connaissances nécessaires pour documenter et identifier les zones soumises à des contraintes anthropiques. De plus, elles doivent adopter des mesures de protection pour la population, telles des marges de recul ou des distances séparatrices des sources de contrainte, pour empêcher que des zones habitées ou des bâtiments subissent des dommages. Les orientations gouvernementales ne comportent pas d'exigence pour les exploitants ou pour le gouvernement fédéral. Les municipalités locales doivent considérer ces contraintes par voie de concordance avec le schéma d'aménagement de leur MRC, mais le gouvernement ne participe pas au processus de mise en concordance.	Les conclusions du Comité stratégique sur le transport des matières dangereuses peuvent alimenter la réflexion du gouvernement dans ses travaux de renouvellement des orientations gouvernementales en aménagement du territoire.							
		Québec	Les réseaux sont répertoriés et géoréférencer lorsque les informations sont rendues disponibles par les exploitants. Le Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) identifie et localise les réseaux de canalisation existants servant au TMD. Plusieurs employés ont accès à la base de données de GOLOC. La Ville dispose également de bases de données corporatives (carte interactive, base de données MIDI).	Les exploitants et les promoteurs de projet devraient informer les municipalités à propos de la localisation des infrastructures ou des réseaux de canalisation tels que construits.							
		Lévis	Projet d'importation de diverses couches de données incluses dans GOLOC (gestion des opérations de localisation et de cartographie) du MSP dans notre géomatique municipale GOCité. La Géomatique de la Ville indique la présence de certaines canalisations sur notre territoire.	Si les données sont non disponibles dans GOLOC, demander à la CMQ de formuler une requête à cet effet auprès des trois principaux partenaires (Gaz Métro, Pipeline St-Laurent, TQM).							
		MSP	Le MSP a entamé les travaux visant à récupérer le tracé géoréférencé des pipelines au Québec auprès des compagnies de pipelines par entente de confidentialité. Les tracés obtenus sont ajoutés au Géoportail du MSP et sont ainsi accessibles aux municipalités utilisatrices de la plateforme. Des travaux ont été réalisés avec la CMM afin d'améliorer le processus de l'alerte et la mobilisation de la ligne 9B d'Enbridge. De plus, au cours des derniers mois, le MSP a entamé des travaux pour réaliser un cadre de référence sur la gestion des interventions liées aux pipelines au Québec. Ces travaux sont réalisés en collaboration avec l'ONÉ, Sécurité publique Canada, MDDELCC, MERN et le Service de sécurité incendie de Terrebonne.	Terminer la cueillette des données pour répertorier les oléoducs au Québec. - Développer une procédure de mobilisation plus appropriée pour un signalement plus rapide auprès des autorités compétentes.							
		CIUSSS	—	—							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Ferroviaire	29. Les municipalités pourraient demander d'obtenir des compagnies ferroviaires la liste des mesures correctives prises sur leurs territoires et demander à Transports Canada d'être informées aussitôt qu'une mesure corrective est requise.	TC	En vertu du Règlement sur les trains et les itinéraires clés, les compagnies ferroviaires doivent effectuer des analyses de risques détaillées prenant en compte 28 facteurs, incluant les préoccupations en matière de sécurité et de sûreté exprimées par les municipalités et les autres paliers de gouvernement local. Les compagnies ferroviaires répondront également aux municipalités sur la manière dont les risques qu'ils ont identifiés seront atténués.	—							
		MTMDET	Relève des CF. Le MTMDET fait le suivi des mesures correctrices au niveau de sa législation et effectue des inspections en conséquence. Il effectue aussi le suivi des plaintes des citoyens et des municipalités.	Souvent les mesures sont très techniques et incompréhensibles aux non-initiés et l'information très volumineuse. La CMQ pourrait établir un dialogue avec les CF et les inviter à présenter globalement leur travail en ce sens.							
		MAMOT	—								
		Québec	—	Rendre disponible la liste des mesures correctrices effectuées aux municipalités. Ajustement au niveau du plan de réponse du SPCIQ ainsi que dans le SADR (tracé des voies ferroviaires).							
		Lévis	Démarche de la Ville afin de répondre aux informations pour l'élaboration d'analyses de risques par l'exploitant ferroviaire.	La Ville considère qu'il est d'intérêt d'obtenir ce type d'information.							
		MSP	—								
		CIUSSS	—								
Ferroviaire	30. Avant la fin de l'ordre préventif 32 en 2016, les municipalités de la CMQ pourraient demander à Transports Canada et aux transporteurs qu'un mécanisme permanent de partage des données relatives au transport de marchandises dangereuses soit mis en œuvre.	TC	L'Ordre 36 a été émis le 28 avril 2016 avant la fin de l'Ordre 32 afin de remplacer celui-ci. Il est en vigueur jusqu'à ce qu'un règlement portant sur ces points soit adopté en vertu de l'article 27 de la Loi sur le TMD. L'Ordre 36 exige que les transporteurs ferroviaires canadiens de catégorie I fournissent des renseignements supplémentaires sur les marchandises dangereuses aux autorités compétentes et aux premiers intervenants en vue d'améliorer l'évaluation du risque, la planification des mesures d'urgence et les activités relatives à la formation au sein d'une collectivité, et ce, deux fois par année. D'ici deux ans, ces renseignements devront être fournis chaque trimestre. Cet Ordre a également élargi les informations qui doivent être fournies aux autorités compétentes afin d'inclure le nombre de trains-blocs qui se trouvent sur son territoire, ainsi que le pourcentage total des MD transportées par un transporteur ferroviaire canadien de catégorie I au cours d'une période de rapport donnée. En outre, tous les exploitants de chemins de fer doivent fournir à chaque autorité compétente, une liste des dix principales MD transportées sur son territoire afin qu'elles puissent partager directement l'information avec le public canadien, à leur discrétion. Aussi, les transporteurs ferroviaires canadiens de catégorie I sont tenus de fournir une liste des dix principales marchandises dangereuses par province sur leur site Web. Cette information aidera les municipalités dans leur préparation en cas d'urgences reliées aux MD à travers notre programme de sensibilisation et nos ententes de partage de données avec les provinces et territoires.	—							
		MTMDET	—	Il faut considérer la problématique de confidentialité et de sûreté. Il faudrait préciser le but visé par l'octroi de cette information et indiquer qui y aurait accès. L'information provenant de l'application AskRail pourrait être colligée et communiquée de façon mieux structurée. - Les données de trafic passé de l'application AskRail communiquées périodiquement pourraient alimenter la mise à jour de schéma de couverture de risques en sécurité incendie et le plan de sécurité civile.							
		MAMOT									
		Québec	Les données sont présentement transmise au SPICQ comme prévu à l'Ordre 36.	Évaluer la pertinence que tous les transporteurs ferroviaires soient assujettis à l'Ordre 36. Donc toutes les données des tes transporteurs seraient communiqué tel que: les données sur l'état des réseaux, les vitesses autorisées et les mesures correctives aux municipalités.							
		Lévis	Ordre 32 remplacé par Ordre 36. Ordre 36 - Obtention des MD ayant transité par voies ferroviaires sur notre territoire pour 2014 - 2015 et 2016 (2 trimestres). Inscription pour l'obtention systématique des relevés trimestriels. Réflexion sur un projet de concertation en gestion de risques associés au transport ferroviaire de matières dangereuses.	Lettre d'appui à la CMQ. L'Ordre 36 devrait être modifié afin d'inclure l'ensemble des transporteurs ferroviaires. Actuellement, celui-ci ne semble pas encadrer les transporteurs ayant un revenu annuel de moins de 250M.							
		MSP	Travaux du comité intersectoriel d'experts pour la gestion des risques associés au transport ferroviaire des hydrocarbures avec TC.	Il est suggéré de prendre connaissance de l'initiative de la Ville de Montréal et sa méthodologie d'appréciation du risque découlant des informations de l'ordre préventif. Il est aussi suggéré d'assurer le partage des informations découlant de l'ordre préventif aux provinces afin d'avoir un portrait provincial (connaissance).							
		CIUSSS	—	—							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique			
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie	
Ferroviaire	31. Les municipalités pourraient demander à Transports Canada que le mécanisme actuel soit bonifié pour qu'il soit possible de connaître non seulement ce qui a été transporté, mais les fréquences et les itinéraires actuels ainsi que toute modification aux fréquences, quantités et itinéraires des convois visés et ceci, avant que des modifications ne soient appliquées.	TC	Recommandation difficile à appliquer, en particulier pour fournir aux municipalités à l'avance ce qui est transporté : la complexité logistique du transport ferroviaire, qui dépend de l'offre et de la demande, et le "just in time" pour l'approvisionnement, font en sorte que les compagnies pourraient difficilement prévoir et rendre disponible à l'avance les données TMD. TC ordonne aux compagnies ferroviaires de catégorie 1 via l'Ordre 36 de fournir aux municipalités un rapport relatif aux marchandises dangereuses transportées sur leur territoire (2x par année, puis en 2018, 4x par année) via un gabarit harmonisé. TC ordonne aux compagnies ferroviaires via l'Ordre 36 de fournir aux collectivités le nombre de trains-blocs, le pourcentage de wagons ferroviaires chargés de marchandises dangereuses; la nature et le volume des marchandises transportées et le nombre de trains en tout.									
		MTMDET	Il s'agit d'un enjeu de sécurité.	Il faut considérer la problématique de confidentialité et de sûreté. Il faudrait préciser le but visé par l'octroi de cette information et indiquer qui y aurait accès. L'information provenant de l'application AskRail pourrait être colligée et communiquée de façon mieux structurée. - Les données de trafic passé de l'application AskRail communiquées périodiquement pourraient alimenter la mise à jour de schéma de couverture de risques en sécurité incendie et le plan de sécurité civile.								
		MAMOT	—									
		Québec	Présentement, cela se fait.									
		Lévis	Ordre 32 remplacé par Ordre 36. Ordre 36 - Obtention des MD ayant transité par voies ferroviaires sur notre territoire pour 2014 - 2015 et 2016 (2 trimestres). Inscription pour l'obtention systématique des relevés trimestriels. Dans le cadre du projet de gestion de risques ferroviaires, la précision des données seraient d'intérêts.									
		MSP	Le comité intersectoriel d'experts pour la gestion des risques associés au transport ferroviaire des hydrocarbures développe un outil d'évaluation du risque pour les municipalités relatif au transport ferroviaire de matières dangereuses.	Le comité intersectoriel d'experts sur le risque ferroviaire souhaite développer une méthodologie d'analyse de risque afin d'accompagner les compagnies ferroviaires dans le cadre des obligations du règlement sur les itinéraires clés de TC.								
		CIUSSS	—									
Ferroviaire	33. La Ville de Lévis pourrait demander au CN de lui fournir une évaluation des risques résultant de l'augmentation des volumes transportés sur son territoire et des mesures que la compagnie compte mettre en œuvre pour réduire l'exposition au risque sur son territoire.	TC	En vertu du Règlement sur les trains et les itinéraires clés, les compagnies ferroviaires doivent effectuer des analyses de risques détaillées prenant en compte 28 facteurs, et doivent notamment prendre en compte les préoccupations en matière de sécurité et de sûreté exprimées par les municipalités et les autres paliers de gouvernement locaux. Les compagnies ferroviaires doivent également répondre aux municipalités sur la manière dont les risques qu'ils ont identifiés seront atténués.	De manière générale, TC encourage les municipalités à contacter les entreprises ferroviaires circulant sur leurs territoires afin d'améliorer la sécurité et de renforcer la planification d'urgence.								
		MTMDET	Relève de la ville de Lévis et du CN.									
		MAMOT	—									
		Québec	—									
		Lévis	Avec l'obtention de l'Ordre 36, l'analyse des relevés permet de constater la hausse éventuelle des quantités transitant sur notre territoire. Proposition intéressante dans le cadre d'un comité de gestion de risques.	La Ville est favorable à cette recommandation. Cela permettrait de mieux préparer les plans d'intervention.								
		MSP	Le comité intersectoriel d'experts pour la gestion des risques associés au transport ferroviaire des hydrocarbures développe un outil d'évaluation du risque pour les municipalités relatif au transport ferroviaire de matières dangereuses.	Le comité intersectoriel d'experts au MSP sur le risque ferroviaire souhaite développer une méthodologie d'analyse de risque afin d'accompagner les compagnies ferroviaires dans le cadre des obligations du règlement sur les itinéraires clés de TC.								
		CIUSSS	—	—								

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Ferroviaire	34. Les villes de Québec et de Lévis pourraient demander au CN de leur fournir ses évaluations du risque, les quantités transportées, les fréquences et les heures de transit des trains concernés pour les volumes de marchandises dangereuses qui circulent sur la subdivision Bridge. Les villes pourraient ensuite utiliser ces informations pour la mise à jour du schéma de couverture de risques en sécurité incendie et le plan de sécurité civile.	TC	En vertu de l'Ordre 36 adopté par TC, les villes de Québec et de Lévis ont accès aux volumes et à la nature des marchandises dangereuses transportés sur leur territoire.	De manière générale, TC encourage les municipalités à inclure les risques reliés aux transports des marchandises dangereuses circulant sur leur territoire dans leurs schémas de couverture de risque en sécurité incendie, ainsi que dans leur plan de sécurité civile et de mesures d'urgence.							
		MTMDDET	L'ACFC et l'industrie ferroviaire ont développé une application (AskRail) pour que les INTERVENANTS D'URGENCE aient accès à l'information demandée en temps réel. De plus, les données de trafic passé sont communiquées à certaines fréquences.	Il faut considérer la problématique de confidentialité et de sûreté. Il faudrait préciser le but visé par l'octroi de cette information et indiquer qui y aurait accès. L'information provenant de l'application AskRail pourrait être colligée et communiquée de façon mieux structurée. Les données de trafic passé de l'application AskRail communiquées périodiquement pourraient alimenter la mise à jour de schéma de couverture de risques en sécurité incendie et le plan de sécurité civile.							
		MAMOT	—	—							
		Québec	—	Favoriser le dialogue et les échanges avec les transporteurs pour discuter des améliorations à apporter pour réduire les risques.							
		Lévis	Une demande formulée par la CMQ serait optimale.	Une demande formulée par la CMQ serait optimale.							
		MSP	Le comité intersectoriel d'experts pour la gestion des risques associés au transport ferroviaire des hydrocarbures développe un outil d'évaluation du risque pour les municipalités relatif au transport ferroviaire de matières dangereuses.	Le comité intersectoriel d'experts sur le risque ferroviaire au MSP souhaite développer une méthodologie d'analyse de risque afin d'accompagner les compagnies ferroviaires dans le cadre des obligations du règlement sur les itinéraires clés de TC.							
		CIUSSS	—	—							

*Colonnes complétées par chaque organisme selon son champs de compétence.

Légende

 Oui

 Non

 En partie

 Rejetée

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Globale	8. Les municipalités devraient définir les utilisations permises le long des axes de transport posant des aléas et ceci, dans un rayon déterminé, et mettre en œuvre des mesures d'aménagement qui tiennent compte des zones tampons (marges de recul)	TC	Champ de compétence municipal, possiblement en partenariat avec la Sécurité civile du Québec, le MAMOT et la DSP. Lignes directrices sur l'aménagement du territoire à proximité des voies ferrées, préparées par la Fédération des municipalités du Canada et de l'Association des chemins de fer du Canada http://www.voisinage.ca/fr	Champ de compétence municipal, possiblement en partenariat avec la Sécurité civile du Québec, le MAMOT et la DSP. Lignes directrices de la Fédération des municipalités du Canada et de l'Association des chemins de fer du Canada http://www.voisinage.ca/fr - Possibilité de coordination par la CMQ pour uniformiser les règles entre municipalités voisines.							
		MTMDET	—	—							
		MAMOT	—	—							
		Québec	Le SADR identifie et localise les sources de contraintes de nature anthropique présentes sur le territoire de l'agglomération de Québec. Le SADR identifie et localise le réseau de transport aéroportuaire, portuaire et ferroviaire, le réseau de camionage supérieur et le réseau de transport d'énergie parcourant le territoire de l'agglomération de Québec et sur lesquels des matières dangereuses sont transportées. Il prévoit également des distances séparatrices aux abords des voies ferrées (30 m de l'assiette pour l'usage Habitation), aux abords d'une gare de triage (20 à 100 m selon le type d'usages sauf pour les usages à contraintes majeures). Des distances séparatrices relatives aux autoroutes et aux routes à débit élevé sont prévues par rapport à des zones de contrainte sonore et non en fonction du TMD.	Obtenir des données récentes sur les trajets, les volumes, la fréquence et le type de matières dangereuses transportées par voies routières et ferroviaires afin d'en faire un outil de planification. Tant que ce portrait ne sera pas élaboré et rendu disponible, il sera difficile de prévoir les mesures adéquates à mettre en place pour gérer ce type de contrainte. Attendre les OGAT révisées et les guides de bonnes pratiques élaborés par le MAMOT avant d'ajuster le contenu du SADR sur cette question. La réglementation d'urbanisme sera par la suite ajustée par la procédure de concordance. Puisqu'il s'agit d'un enjeu touchant bon nombre de municipalités, ces mesures doivent être mises en place par le gouvernement provincial afin de proposer des standards à respecter par l'ensemble des municipalités. Avoir accès aux outils de modélisation de simulations des impacts ayant été utilisés pour illustrer les rayons d'impact dans l'étude de la CMQ (cartographie statique dans un format papier).							
		Lévis	Projet d'élaboration d'un schéma de sécurité civile intégrant la participation de l'aménagement du territoire.	Recommandations du Comité de travail sur les aménagements à proximité des activités ferroviaires seront présentées aux élus à la fin novembre 2016.							
		MSP	Le MSP suggère aux municipalités de définir les utilisations permises le long des axes de transport posant des aléas et ceci, dans un rayon déterminé, et mettre en œuvre des mesures d'aménagement qui tiennent compte des zones tampons (marges de recul).	Il est suggéré que les municipalités devraient définir les utilisations permises le long des axes de transport posant des aléas et ceci, dans un rayon déterminé, et mettre en œuvre des mesures d'aménagement qui tiennent compte des zones tampons (marges de recul).							
		CIUSSS	Dépôt d'un argumentaire sur les marges de sécurité de 150 mètres pour les usages sensibles. Collaboration avec les municipalités en lien avec les besoins d'expertises. Déploiement de la mission santé (volet sociosanitaire spécifique). Arrimage avec la santé publique pour l'analyse des risques et la communication des risques liés à des incidents impliquant des matières dangereuses.	Collaboration avec les municipalités pour le portrait de la gestion des risques en sécurité civile. Soutien à une réglementation particulière auprès des municipalités en lien avec l'aménagement du territoire et l'application des schémas de sécurité civile et de sécurité incident. Faciliter l'accès aux bases de données sur l'inventaire des matières dangereuses entreposées sur le territoire de la CMQ (ex. MIDI). Mise à jour active de bases de données des sites d'entreposage liés aux matières dangereuses (ex. MIDI).							
Globale	9. Les municipalités devraient prendre en compte les risques associés au transport des matières dangereuses dans les plans d'aménagement du territoire et de manière spécifique lors de tout changement de zonage.	TC	Champ de compétence municipal, possiblement en partenariat avec la Sécurité civile du Québec, le MAMOT et la DSP. Lignes directrices sur l'aménagement du territoire à proximité des voies ferrées, préparées par la Fédération des municipalités du Canada et de l'Association des chemins de fer du Canada http://www.voisinage.ca/fr	Champ de compétence municipal, possiblement en partenariat avec la Sécurité civile du Québec, le MAMOT et la DSP. Possibilité de coordination par la CMQ pour uniformiser les règles entre municipalités voisines.							
		MTMDET	—	—							
		MAMOT	—	—							
		Québec	Idem que 8	Idem que 8							
		Lévis	Dans la cadre des travaux du Comité de travail sur l'aménagement à proximité des activités ferroviaires, six (6) projets de la Ville de Lévis ont tenu compte des lignes directrices (guide Voisinage).	Possibilité d'adoption des lignes directrices en aménagement du territoire.							
		MSP	—	—							
		CIUSSS	Contribuer à l'évaluation des impacts de tout projet d'aménagement.	Développer une expertise sur l'évaluation des risques à la santé associés aux principales substances impliquées dans le transport de matière dangereuse et Soutenir l'organisation des services de santé en matière de réponse à un incident impliquant des matières dangereuses (mesures d'urgence).							
Globale	15. La CMQ, toujours de concert avec les municipalités, pourrait demander aux associations sectorielles qui travaillent déjà sur la sécurité du transport de leur produire des recommandations spécifiques au territoire de la CMQ et qui pourraient atténuer les risques du transport de marchandises dangereuses.	TC	Champ de compétence municipal, en partenariat avec les associations sectorielles.	Champ de compétence municipal, en partenariat avec les associations sectorielles. Possibilité de coordination par la CMQ. Liens à faire avec la création de CMMI.							
		MTMDET	—	—							
		MAMOT	—	—							
		Québec	—	—							
		Lévis	—	S'inscrit dans la proposition du point 11 (dans le cadre du projet de schéma de sécurité civile, des orientations relatives à la mise en œuvre de comités de concertation en gestion des risques anthropiques (MD) avec les industries seraient à considérer).							
		MSP	—	—							
		CIUSSS	—	—							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Routier	20. La CMQ pourrait, en collaboration avec les municipalités, réunir des autorités de la raffinerie Valero et des transporteurs routiers afin d'élaborer des corridors routiers désignés pour diriger les camions vers l'extérieur (ou à travers) du territoire et minimiser les risques pour la population. Il serait également possible de désigner des heures de transit sur certaines routes afin de minimiser les risques en fonction des vulnérabilités humaines.	TC	Transports Canada: Champ de compétence provincial (MTMDET - réseau autoroutier), et municipal (réseau routier municipal). Possibilité de coordination par la CMQ.	Transports Canada: Champ de compétence provincial (MTMDET - réseau autoroutier), et municipal (réseau routier municipal). Contrôle routier Québec serait un acteur incontournable pour les données et l'expertise. Les municipalités ont le pouvoir, via le Code de la sécurité routière, de restreindre ou d'interdire la circulation de marchandises dangereuses (ou de camions lourds) sur leur réseau routier. Pour être efficaces, les mesures de restrictions du TMD sur les réseaux routiers municipaux doivent être coordonnées régionalement. Possibilité de coordination de la CMQ.							
		MTMDET	La Politique sur la circulation des véhicules lourds précise les critères en vertu desquels le MTMDET autorise les municipalités à prohiber la circulation de certaines catégories de véhicules routiers sur des chemins publics municipaux (réseau de camionnage). La Politique énonce les règles auxquelles les municipalités doivent se conformer pour soumettre au ministre des Transports les demandes d'approbation. L'article 293.1 du Code de la sécurité routière prévoit qu'une municipalité peut restreindre ou interdire la circulation des véhicules routiers notamment ceux visés par le Règlement sur le transport des matières dangereuses. Toutefois, elle doit s'interroger sur les raisons précises et la pertinence d'établir un réseau affecté au transport des matières dangereuses. La municipalité qui désire réglementer le transport des matières dangereuses doit obligatoirement effectuer une étude de risques et les résultats doivent démontrer de façon probante les avantages d'une telle interdiction.	—							
		MAMOT	La problématique du transport des matières dangereuses est prise en compte dans le cadre du renouvellement des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, dont l'échéancier prévu est juin 2017. En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les MRC doivent identifier « toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique », dont les voies routières et ferroviaires. Dans le cadre des nouvelles orientations, il est prévu de demander aux MRC d'adopter des mesures assurant une utilisation du sol compatible avec les équipements et les infrastructures de transport routier, maritime, aérien, ferroviaire et par pipeline, à proximité de ceux-ci. La problématique du transport des matières dangereuses y est mentionnée comme un enjeu important. De plus, pour les infrastructures et équipements ferroviaires, les nouvelles orientations réfèrent au document « Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires », produit par La Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada. Un document d'accompagnement sur l'urbanisation à proximité des infrastructures et des équipements de transport est également en préparation.	Dans le but de mieux documenter les enjeux liés au transport des matières dangereuses, un travail important reste à faire en partenariat avec le ministère de la Sécurité publique et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.		✖			✔		
		Québec	Le SADR identifie et localise les sources de contraintes de nature anthropique présentes sur le territoire de l'agglomération de Québec. Le SADR identifie et localise le réseau de camionage supérieur. Des distances séparatrices relatives aux autoroutes et aux routes à débit élevé sont prévues par rapport à des zones de contrainte sonore et non en fonction du TMD.	Des analyses de risques permettraient d'identifier des corridors alternatifs et/ou de restreindre les heures de circulation aux camionnages.							
		Lévis	Bonification du Plan particulier d'intervention (PPI) Circulation en lien avec les scénarios d'accidents impliquant MD. Élaboration des schémas d'alerte et des alternatives à mettre en œuvre en collaboration avec les membres du l'OMSC et partenaires.	Effectuer une analyse plus générique (pas seulement Valéro) des axes de transport versus le niveau de vulnérabilité et voir s'il est justifié de privilégier des corridors désignés.							
		MSP	—	—							
		CIUSSS	—	—							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Routier	21. Sur les tronçons désignés dans l'étude, les municipalités pourraient empêcher les développements domiciliaires ou l'implantation d'équipements publics ou d'usages sensibles (hôpitaux, écoles, garderies, etc.) le long des corridors désignés à une distance d'au moins 30 mètres des emprises.	TC	Champ de compétence municipal. Possibilité de coordination par la CMQ.	Transports Canada : Champ de compétence municipal. Pour être efficaces, les mesures de restrictions de développements domiciliaires ou d'usages sensibles doivent être coordonnées régionalement. Possibilité de coordination par la CMQ.							
		MTMDET	Le Ministère collabore à l'exercice en cours de révision des orientations gouvernementales en aménagement du territoire. Par ailleurs, à l'intérieur du cadre actuel d'analyse de la conformité des schémas d'aménagement par le Ministère, l'implantation d'usages sensibles le long des autoroutes est prise en considération pour le bruit routier, mais le ministère ne dispose d'aucun levier pour introduire des exigences lorsqu'il est question de transport de matières dangereuses.	Dans le cadre de la révision des orientations gouvernementales en aménagement du territoire, les documents d'accompagnement à l'intention des MRC sont envisagés pour une meilleure prise en compte de certaines orientations dans l'aménagement des territoires. C'est le cas éventuellement pour les contraintes anthropiques et les nuisances en bordure de route (bruit routier, circulation des matières dangereuses, santé et bien-être général des résidents à proximité des axes de transport, etc.).							
		MAMOT	La problématique du transport des matières dangereuses est prise en compte dans le cadre du renouvellement des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, dont l'échéancier prévu est juin 2017. En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les MRC doivent identifier « toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique », dont les voies routières et ferroviaires. Dans le cadre des nouvelles orientations, il est prévu de demander aux MRC d'adopter des mesures assurant une utilisation du sol compatible avec les équipements et les infrastructures de transport routier, maritime, aérien, ferroviaire et par pipeline, à proximité de ceux-ci. La problématique du transport des matières dangereuses y est mentionnée comme un enjeu important. De plus, pour les infrastructures et équipements ferroviaires, les nouvelles orientations réfèrent au document «Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires », produit par La Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada. Un document d'accompagnement sur l'urbanisation à proximité des infrastructures et des équipements de transport est également en préparation.								
		Québec	Le SADR identifie et localise les sources de contraintes de nature anthropique présentes sur le territoire de l'agglomération de Québec. Le SADR identifie et localise le réseau de camionage supérieur. Des distances séparatrices relatives aux autoroutes et aux routes à débit élevé sont prévues par rapport à des zones de contrainte sonore et non en fonction du TMD.	Obtenir des données récentes sur les trajets, les volumes, la fréquence et le type de matières dangereuses transportées par voies routières et ferroviaires afin d'en faire un outil de planification. Tant que ce portrait ne sera pas élaboré et rendu disponible, il sera difficile de prévoir les mesures adéquates à mettre en place pour gérer ce type de contrainte. Attendre les OGAT révisées et les guides de bonnes pratiques élaborés par le MAMOT avant d'ajuster le contenu du SADR sur cette question. La réglementation d'urbanisme sera par la suite ajustée par la procédure de concordance. Puisqu'il s'agit d'un enjeu touchant bon nombre de municipalités, ces mesures doivent être mises en place par le gouvernement provincial afin de proposer des standards à respecter par l'ensemble des municipalités.							
		Lévis	—	Pour le transport routier et maritime, pas d'orientations à ce stade-ci, mais ouverture pour le ferroviaire.							
		MSP	—	—							
		CIUSSS	Dépôt d'un argumentaire sur les marges de sécurité de 150 mètres pour les usages sensibles. Collaboration avec les municipalités en lien avec les besoins d'expertises. Déploiement de la mission santé (volet sociosanitaire spécifique). Arrimage avec la santé publique pour l'analyse des risques et la communication des risques liés à des incidents impliquant des matières dangereuses.	Collaboration avec les municipalités pour le portrait de la gestion des risques en sécurité civile. Soutien à une réglementation particulière auprès des municipalités en lien avec l'aménagement du territoire et l'application des schémas de sécurité civile et de sécurité incident. Faciliter l'accès aux bases de données sur l'inventaire des matières dangereuses entreposées sur le territoire de la CMQ (ex. MIDI). Mise à jour active de bases de données des sites d'entreposage liés aux matières dangereuses (ex. MIDI)							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique			
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie	
Ferroviaire	26. En collaboration avec les transporteurs ferroviaires, les municipalités pourraient mettre en œuvre des mesures pour réduire le nombre de passages à niveau et contrôler l'intrusion sur les voies ferroviaires.	TC	Champ de compétence municipal, en partenariat avec les exploitants. Au niveau du contrôle des intrusions, mentionnons qu'en 2015, 61% des décès liés aux accidents ferroviaires au Canada étaient liés aux intrusions. Transports Canada travaille à réduire ces chiffres en collaborant étroitement avec les compagnies de chemin de fer et avec les municipalités. À ce sujet, TC encourage les municipalités à contacter les entreprises ferroviaires circulant sur leurs territoires afin de discuter des meilleurs moyens de contrôler les intrusions sur les voies ferroviaires, et afin de réduire le nombre de passage à niveau. De plus, TC finance via le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, des initiatives visant à augmenter la sécurité des passages à niveau, ainsi que des programmes de sensibilisation de la population canadienne à l'égard de la sécurité ferroviaire. En ce qui concerne les passages à niveau, ce nouveau programme repose notamment sur le Programme d'amélioration des passages à niveau et sur le Programme de fermeture de passages à niveau. En ce qui concerne la réduction des risques d'intrusion, ce programme finance des initiatives visant la sensibilisation à la sécurité ferroviaire. L'appel de proposition pour 2017-2018 est maintenant terminé, mais de nouvelles propositions de projet seront acceptées dans le cadre du programme pour l'exercice 2018-2019. Pour en savoir plus sur les critères d'admissibilité et pour présenter une demande de financement, consultez http://www.tc.gc.ca/fra/programme-amelioration-securite-ferroviaire.html	Champ de compétence municipal, en partenariat avec les exploitants. TC encourage les municipalités à contacter les entreprises ferroviaires circulant sur leurs territoires afin de discuter des passages à niveau et des meilleurs moyens de contrôler les intrusions sur les voies ferroviaires. De même, les services de police municipaux et les services de polices et agents de sûreté des compagnies de chemins de fer sont encouragés à collaborer afin de réduire les problématiques d'intrusion sur leurs territoires respectifs. TC encourage les demandeurs potentiels à présenter des demandes cadrant avec les objectifs du Programme d'amélioration de sécurité ferroviaire, notamment afin de réduire le nombre de passages à niveau, d'améliorer certains passages à niveau existant, et afin d'élaborer des projets d'éducation et sensibilisations pour réduire les intrusions et améliorer la sécurité ferroviaire. Sont admissibles: les provinces, territoires, municipalités et administrations locales, les autorités responsables d'un service de voirie ou de transport en commun, les sociétés d'État, les organismes à but lucratif et sans but lucratif, les groupes, communautés et organismes autochtones et les particuliers. Pour en savoir plus sur les critères d'admissibilités, consultez http://www.tc.gc.ca/fra/programme-amelioration-securite-ferroviaire.html								
		MTMDT	Les CF sont déjà très ouvertes à limiter le nombre de PAN et sont prêts à participer financièrement au démantèlement des passages à niveau.	L'initiative revient aux municipalités. Par ailleurs, de façon générale lorsque le ministère réalise des projets routiers, il minimise le nombre de passages à niveau. Le programme d'aide aux passages à niveau municipaux (PAPNM) appuie financièrement les municipalités de moins de 10 000 habitants pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau ou pour la fermeture d'un passage à niveau. Une aide financière est aussi accordée pour l'entretien de la signalisation des municipalités à qui le gouvernement a transféré le 1er avril 1993 les responsabilités d'autorité routière sur les routes traversant les passages à niveau.								
		Québec	Des travaux sont à venir avec le passage à niveau problématique. Globalement, cette mesure visant à réduire le nombre de passages à niveau ne s'applique pas à la Ville de Québec, puisqu'aucune voie ferrée ne croise une voie de circulation importante sur son territoire. Les croisements entre une voie ferrée et une artère, lorsqu'ils surviennent, sont étagés. Les passages à niveau sur les rues collectrices sont munis de barrières (ex. : rue Plante et boulevard Père-Lelièvre).	Il serait pertinent que les subventions gouvernementales soient ouvertes à l'ensemble des municipalités et qu'elles soient plus « publicisées ».								
		Lévis	Démarches amorcées avec le CN dans le cadre du programme relatif à la sécurité des passages à niveau. Évaluation concertée à effectuer suite à la réception des analyses de risques.									
		MSP	—									
		CIUSSS	—									

*Colonnes complétées par chaque organisme selon son champs de compétence.

Légende

-  Oui
-  Non
-  En partie
-  Rejetée

ANNEXE 3 Synthèse des actions entreprises par les partenaires et améliorations possibles

LIMITER LES CONSÉQUENCES D'ACCIDENTS

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Globale	4. À défaut d'empêcher l'implantation de développements résidentiels (ou toute utilisation vulnérable) le long des grands axes de transport où circulent de grandes quantités de marchandises dangereuses, les municipalités pourraient informer les promoteurs et les résidents des risques potentiels inhérents au transport de marchandises dangereuses le long de ces axes et exiger des promoteurs qu'ils prévoient la construction de murs de protection adéquats et adopter des normes de construction susceptibles d'atténuer les conséquences d'un accident.	TC	Champ de compétence municipal. Besoin d'une bonne communication des risques, en partenariat étroit avec l'industrie et les générateurs de risques. En lien direct avec la mesure 11 sur la communication des risques.	Champ de compétence municipal, en partenariat avec l'industrie et les générateurs de risques. Possibilité de coordination par la CMQ afin d'uniformiser les règles entre les municipalités voisines.							
		MTMDET	—	—							
		MAMOT	—	—							
		Québec	Actuellement, la Ville de Québec a la campagne "faireface" qui vise la préparation du citoyen. Le développement d'un outil pédagogique utilisé en milieu scolaire. Plan de communication annuel préparé conjointement avec les Communications et le Bureau de la sécurité civile (site Internet, kiosques, articles "ma Ville", entrevus, etc.). Le SADR identifie et localise les sources de contraintes de nature anthropique présentes sur le territoire de l'agglomération de Québec. Le SADR identifie et localise le réseau de transport aéroportuaire, portuaire et ferroviaire, le réseau de camionnage supérieur et le réseau de transport d'énergie parcourant le territoire de l'agglomération de Québec et sur lesquels des matières dangereuses sont transportées. Il prévoit également des distances séparatrices aux abords des voies ferrées (30 m de l'assiette pour l'usage Habitation), aux abords d'une gare de triage (20 à 100 m selon le type d'usages sauf pour les usages à contraintes majeures). Des distances séparatrices relatives aux autoroutes et aux routes à débit élevé sont prévues par rapport à des zones de contrainte sonore et non en fonction du TMD. Présentement, un zonage est effectif sur le territoire de la Ville de Québec et il tient compte des réseaux présents sur son territoire. Toutefois, il n'a pas été élaboré en fonction du TMD.	Cibler des groupes de citoyens avec des thématiques plus spécifiques (TMD). Obtenir des données récentes sur les trajets, les volumes, la fréquence et le type de matières dangereuses transportées par voies routières et ferroviaires afin d'en faire un outil de planification. Tant que ce portrait ne sera pas élaboré et rendu disponible, il sera difficile de prévoir les mesures adéquates à mettre en place pour gérer ce type de contrainte. Attendre les OGAT révisées et les guides de bonnes pratiques élaborés par le MAMOT avant d'ajuster le contenu du SADR sur cette question. La réglementation d'urbanisme sera par la suite ajustée par la procédure de concordance. Puisqu'il s'agit d'un enjeu touchant bon nombre de municipalités, ces mesures doivent être mises en place par le gouvernement provincial afin de proposer des standards à respecter par l'ensemble des municipalités.							
		Lévis	—	La communication des risques devrait être encadrée par une méthodologie reconnue par les autorités compétentes. Cette même communication devrait être promulguée par les promoteurs générateurs de risques.							
		MSP	—	—							
		CIUSSS	Dépôt d'un argumentaire sur les marges de sécurité de 150 mètres pour les usages sensibles. Collaboration avec les municipalités en lien avec les besoins d'expertises. Déploiement de la mission santé (volet sociosanitaire spécifique). Arrimage avec la santé publique pour l'analyse des risques et la communication des risques liés à des incidents impliquant des matières dangereuses.	Faire adopter cette vision au niveau provincial sur les marges de sécurité de 150 mètres pour les usages sensibles. Collaboration avec les municipalités pour le portrait de la gestion des risques en sécurité civile. Soutien à une réglementation particulière auprès des municipalités en lien avec l'aménagement du territoire et l'application des schémas de sécurité civile et de sécurité incident. Faciliter l'accès aux bases de données sur l'inventaire des matières dangereuses entreposées sur le territoire de la CMQ (ex. MIDI). Mise à jour active de bases de données des sites d'entreposage liés aux matières dangereuses (ex. MIDI).							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Globale	10. Les municipalités pourraient considérer une marge de recul minimale de 30 mètres comme une valeur guide pour les nouveaux bâtiments et nouvelles installations de sensibilité moyenne, élevée et très élevée qui sont situés le long d'une voie ferrée ou d'une voie de circulation majeure pour le transport de matières dangereuses. Les municipalités devraient réaliser une analyse de risques d'accident spécifique pour justifier une marge de recul moins importante, ou encore pour évaluer le besoin d'une marge plus importante.	TC	Champ de compétence municipal, possiblement en partenariat avec la Sécurité civile du Québec, le MAMOT et la DSP. Lignes directrices sur l'aménagement du territoire à proximité des voies ferrées, préparées par la Fédération des municipalités du Canada et de l'Association des chemins de fer du Canada http://www.voisinage.ca/fr	Champ de compétence municipal, possiblement en partenariat avec la Sécurité civile du Québec, le MAMOT et la DSP. Possibilité de coordination par la CMQ pour uniformiser les règles entre municipalités voisines.							
		MTMDET	—	La mesure de recul minimale de 30 mètres devrait inclure des mesures de mitigation.							
		MAMOT	—	—							
		Québec	Le SADR identifie et localise les sources de contraintes de nature anthropique présentes sur le territoire de l'agglomération de Québec. Le SADR identifie et localise le réseau de transport aéroportuaire, portuaire et ferroviaire, le réseau de camionage supérieur et le réseau de transport d'énergie parcourant le territoire de l'agglomération de Québec et sur lesquels des matières dangereuses sont transportées. Il prévoit également des distances séparatrices aux abords des voies ferrées (30 m de l'assiette pour l'usage Habitation), aux abords d'une gare de triage (20 à 100 m selon le type d'usages sauf pour les usages à contraintes majeures). Des distances séparatrices relatives aux autoroutes et aux routes à débit élevé sont prévues par rapport à des zones de contrainte sonore et non en fonction du TMD. Présentement, un zonage est effectif sur le territoire de la Ville de Québec et il tient compte des réseaux présents sur son territoire. Toutefois, il n'a pas été élaboré en fonction du TMD.	Obtenir des données récentes sur les trajets, les volumes, la fréquence et le type de matières dangereuses transportées par voies routières et ferroviaires afin d'en faire un outil de planification. Tant que ce portrait ne sera pas élaboré et rendu disponible, il sera difficile de prévoir les mesures adéquates à mettre en place pour gérer ce type de contrainte. Attendre les OGAT révisées et les guides de bonnes pratiques élaborés par le MAMOT avant d'ajuster le contenu du SADR sur cette question. La réglementation d'urbanisme sera par la suite ajustée par la procédure de concordance. Puisqu'il s'agit d'un enjeu touchant bon nombre de municipalités, ces mesures doivent être mises en place par le gouvernement provincial afin de proposer des standards à respecter par l'ensemble des municipalités.							
		Lévis	Mise en œuvre et réalisation de travaux par un comité de travail sur les aménagements à proximité des activités ferroviaires. Attente d'une décision relative à l'adoption des orientations du guide Voisinage. De plus, le Comité municipal en sécurité publique (comité permanent avec élus) veille sur de tels éléments. Dimension à intégrer dans le cadre du développement du schéma de sécurité civile.	—							
		MSP	—	—							
CIUSSS	Contribuer à l'évaluation des impacts de tout projet d'aménagement.	Renforcer l'importance de respecter les marges de recul de 30 mètres comme un minimum à ne pas dépasser. Viser le respect de marges plus importantes.									

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique			
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie	
Globale	11. Les municipalités pourraient mettre en place des comités municipalités/industrie/citoyens. À défaut de pouvoir obtenir la collaboration des industriels en présence d'une représentativité citoyenne : • Former des comités municipalités/citoyens pour canaliser et cerner adéquatement les préoccupations citoyennes; • Former des comités municipalités/industrie pour traiter des éléments plus sensibles sur lesquels les industriels ne souhaitent pas divulguer d'information au public.	TC	Champ de compétence municipal, en partenariat étroit avec l'industrie et les générateurs de risques.	Champ de compétence municipal, en partenariat étroit avec l'industrie et les générateurs de risques. Possibilité d'inclure d'autres agences et organismes gouvernementaux, notamment du provincial (MSP, MAMOT, DSP), ou non gouvernementaux (Association de sécurité civile du Québec, CRAIM, ACFC, etc.).								
		MTMDET	—	—								
		MAMOT	—	—								
		Québec	À la Ville de Québec, des comités similaires sont déjà en place : le Comité de vigilance des activité portuaire (CVAP), le Comité de cohabitation Port-Communauté, le comité vigilance de Limoilou pour le transport ferroviaire, le Comité vigilance de l'incinérateur. Des rencontres sont organisées occasionnellement dans les Arrondissements pour traiter du sujet des MD. Un Comité vigilance pipeline Énergie-Est (agglomération de Québec / Saint-Augustin-de-Desmaures) a été mis en place. Actuellement, il y a déjà des comités ville-industries-partenaires gouvernementaux pour discuter des risques reliés aux TMD.	Selon les demandes et les besoins exprimés, une évaluation de la pertinence de mettre en place un comité sera annlysée.								
		Lévis	Il y a déjà eu un CMMI à Lévis. Consultation / information auprès de représentants de citoyens à l'intérieur du Comité municipal en sécurité publique. Structuration d'un comité de concertation en gestion des risques anthropiques en cours.	Dans le cadre du projet de schéma de sécurité civile, des orientations relatives à la mise en œuvre de comités de concertation en gestion des risques anthropiques (MD) avec les industries seraient à considérer.								
		MSP	Accompagnement du milieu municipal par les conseillers en sécurité civile.	Soutien financier potentiel provenant du Cadre de prévention de sinistres 2013-2020 pouvant aller jusqu'à 25000\$ pour la mise en place de comités de concertation.								
		CIUSSS	Participer aux comités municipalités#industrie-citoyens. Appliquer son expertise en matière de participation citoyenne, en particulier pour les clientèles socio-économiquement défavorisées (souvent plus exposés aux risques et avec un accès aux mesures de prévention moins importants).	Contribuer à développer une expertise de deuxième et troisième lignes en matière de gestion d'incident lié aux transports des matières dangereuses (via INSPQ notamment).								
Globale	14. Les services incendie des municipalités pourraient demander aux générateurs de risques de connaître les sources et les délais d'approvisionnement en mousses, poudres ou gaz inertes susceptibles d'être utilisés lors d'interventions d'urgence, et ceci, pour tous les types de marchandises dangereuses transportées sur le territoire de la CMQ.	TC	Champ de compétence municipal. TC est favorable à cette recommandation. Un sondage aux chefs incendie a d'ailleurs été effectué par TC partout au Canada afin de connaître qui dispose de mousse et pour ensuite géoréférencer ces stocks de mousses sur un système d'information géographique. Malheureusement, peu de services incendies du Québec ont répondu au sondage. Les entreprises spécialisées d'intervention, avec lesquels les expéditeurs doivent détenir des ententes afin d'être en mesure d'intervenir, prédisposent également leurs stocks de mousses sur le territoire. À ce sujet, TC souligne l'entente récente entre le Service incendie de la Ville de Lévis et la compagnie ERAC pour la prédisposition de ces stocks de mousse sur le territoire de la CMQ. Au sujet du territoire de la CMQ, à noter les dépôts importants de mousses disponibles chez Valéro ainsi qu'à l'Aéroport international Jean-Lesage.	TC travaille sur un projet de géoréférencement (carte) des stocks de mousses et d'équipements d'intervention d'urgence spécialisés disponibles partout au Canada. Possibilité de collaboration avec la CMQ pour le partage des données avec la CMQ et les municipalités concernant le territoire de la CMQ.								
		MTMDET	—	—								
		MAMOT	—	—								
		Québec	Le SPCI dispose de mousse, connaît les sources et est en lien avec les industries et partenaires en disposant.	Il faudrait s'assurer que les industries disposent ou mettent à la disposition du SPCI davantage de matériel nécessaire pour une intervention impliquant leurs MD dans un délai raisonnable.								
		Lévis	Obtention de la remorque spécialisée ERAC sur le territoire de Lévis. Celle-ci permettra l'accroissement de l'efficacité d'interventions locales et régionales impliquant des MD et nécessitant l'application de mousse. Entente de service avec un partenaire corporatif pour l'approvisionnement de mousse au besoin.	Serait à réaliser dans le cadre des schémas de sécurité civile. De plus, nous proposons que des dépôts de mousses extinctrices et autres produits de neutralisation puissent être prévus dans la région de Montréal et Québec dans l'objectif de mobiliser ces produits partout au Québec. Le financement de ces dépôts pourrait être effectué à même une taxe spéciale auprès des transporteurs de MD.								
		MSP	—	—								
		CIUSSS	—	Assurer une vigie en matière d'impacts sur la santé des incidents impliquant le transport des matières dangereuses. Soutenir le développement de compétences des intervenants en mesures d'urgences et sécurité civile mission santé sur les gestions des risques liés aux transports des matières dangereuses.								

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Canalisation	17. Les municipalités pourraient demander aux exploitants de canalisations de produire une évaluation formelle des risques selon les utilisations actuelles et prévues du territoire afin d'identifier si des mesures de protection ou d'atténuation supplémentaires pourraient être envisagées et intégrées aux plans d'aménagement du territoire.	TC	Champ de compétence municipal, en collaboration avec le provincial (Sécurité civile, Direction de la santé publique, Régie du bâtiment) avec l'Office national de l'Énergie. Possibilité de coordination de la part de la CMQ pour le réseau circulant sur son territoire.	Transports Canada: Champ de compétence municipal, en collaboration avec le provincial (Sécurité civile, Régie du bâtiment) et l'Office national de l'Énergie. Possibilité de coordination de la part de la CMQ pour le réseau circulant sur le territoire de la CMQ.							
		MTMDET	—	—							
		MAMOT	En vertu de l'article 5 (paragraphe 4) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les MRC doivent «Déterminer toute zone ou l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, telle une zone d'inondation, d'érosion, de glissement de terrain ou d'autre cataclysme, ou pour des raisons de protection environnementale des rives, du littoral et des plaines inondables» . Bien que les pipelines ne soient pas spécifiquement nommés, le gouvernement (par le biais des orientations gouvernementales) les considère comme source de contrainte à l'aménagement du territoire. Les MRC doivent donc acquérir les connaissances nécessaires pour documenter et identifier les zones soumises à des contraintes anthropiques. De plus elles doivent adopter des mesures de protection pour la population, telles des marges de recul ou des distances séparatrices des sources de contrainte, pour empêcher que des zones habitées ou des bâtiments subissent des dommages. Les orientations gouvernementales ne comportent pas d'exigence pour les exploitants ou pour le gouvernement fédéral. Les municipalités locales doivent considérer ces contraintes par voie de concordance avec le schéma d'aménagement de leur MRC, mais le gouvernement ne participe pas au processus de mise en concordance.	Les conclusions du Comité stratégique sur le transport des matières dangereuses peuvent alimenter la réflexion du gouvernement dans ses travaux de renouvellement des orientations gouvernementales en aménagement du territoire.							
		Québec	Le SADR identifie et localise les réseaux de canalisation existants servant au TMD.	Les exploitants et les promoteurs de projet devraient informer les municipalités à propos de la localisation des infrastructures ou des réseaux de canalisation tels que construits. Attendre les OGAT révisées et les guides de bonnes pratiques élaborés par le MAMOT avant d'ajuster le contenu du SADR sur cette question. La réglementation d'urbanisme sera par la suite ajustée par la procédure de concordance. Puisqu'il s'agit d'un enjeu touchant bon nombre de municipalités, ces mesures doivent être mises en place par le gouvernement provincial afin de proposer des standards à respecter par l'ensemble des municipalités.							
		Lévis	Nous sommes d'avis que les exploitants possèdent ces analyses. Une diffusion de celles-ci permettrait une meilleure planification des mesures d'urgence.	Demander à la CMQ de formuler une demande d'obtention de ces analyses de risques. À défaut de les obtenir, les zones d'impacts sont estimables en fonction du type de MD et de la dimension de la canalisation. Par la suite, mettre le rayon en relief avec la vulnérabilité du milieu environnant.							
		MSP	—	—							
		CIUSSS	—	—							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Canalisation	18. Lorsque des aménagements ou des développements sont prévus dans les emprises ou les zones de sécurité, les municipalités pourraient entreprendre des démarches auprès des exploitants pour s'assurer que les utilisations prévues des emprises et des zones de sécurité des canalisations sont conformes aux éventuels règlements élaborés par les municipalités en collaboration avec les exploitants.	TC	—	—							
		MTMDET	—	—							
		MAMOT	Idem 17	Les conclusions du Comité stratégique sur le transport des matières dangereuses peuvent alimenter la réflexion du gouvernement dans ses travaux de renouvellement des orientations gouvernementales en aménagement du territoire.							
		Québec	Des processus de consultation sont existants. La Ville participe aux audiences ou aux consultations afin de présenter ses préoccupations et ses questionnements aux décideurs et aux promoteurs.	Maintenir nos participations et maintenir un vigie constante. Les exploitants et les promoteurs de projet devraient informer les municipalités à propos de la localisation des infrastructures ou des réseaux de canalisation tels que construits. Attendre les OGAT révisées et les guides de bonnes pratiques élaborés par le MAMOT avant d'ajuster le contenu du SADR sur cette question. La réglementation d'urbanisme sera par la suite ajustée par la procédure de concordance. Puisqu'il s'agit d'un enjeu touchant bon nombre de municipalités, ces mesures doivent être mises en place par le gouvernement provincial afin de proposer des standards à respecter par l'ensemble des municipalités.							
		Lévis	Dans le cadre du projet Énergie-Est de TransCanada, la ville de Lévis a déposé au BAPE un mémoire à l'intérieur duquel nous retrouvons des questionnements relatifs à la gestion de risques et à la sécurité publique. Actuellement, un Groupe de travail responsable du suivi du projet oléoduc Énergie-Est est également actif à la Ville.	Obtenir des réponses aux questions soumises dans le mémoire déposé au BAPE, influencer positivement la gestion des risques du projet et obtenir les données requises à l'élaboration de PIU jugées acceptables.							
		MSP	—	—							
		CIUSSS	—	—							
Routier	22. Lorsque des résidences, équipements ou usages sensibles sont déjà localisés à une distance inférieure à 30 mètres des emprises, il est recommandé de : • Informer les résidents des risques inhérents au transport des marchandises dangereuses et les aviser des mesures qu'ils peuvent prendre pour diminuer leur exposition aux risques; • Informer les autorités responsables des usages sensibles des risques pour qu'elles puissent mettre en place au besoin des plans d'évacuation d'urgence et de confinement; • S'assurer d'être en mesure de rejoindre en tout temps les autorités responsables des usages sensibles pour les aviser de tout incident et des mesures à prendre; • Se doter de plans de communication d'urgence avec l'ensemble des résidents exposés et des autorités concernées; • Construire des murs protecteurs.	TC	Transports Canada : Champ de compétence municipal, en collaboration avec le provincial. Possibilité de coordination par la CMQ.	Transports Canada : Champ de compétence municipal, en collaboration avec le provincial (Directions de santé publique (MSSS), MSP et possiblement MAMOT). Des CMMI (Comités mixtes municipalités industries) et une démarche intégrée de communication des risques pourraient être envisagées.							
		MTMDET	Murs protecteurs : aucun cas de construction de murs protégeant les résidences, équipements ou usages sensibles de transport routier de matières dangereuses près des emprises du Ministère n'est répertorié au Québec et l'efficacité d'une telle mesure n'est pas documentée. Réduction des limites de vitesse: les Villes ou municipalités qui souhaitent que la vitesse de circulation soit réduite sur des routes du Ministère qui traversent leur territoire doivent adresser une demande formelle à la Direction territoriale concernée. Différents critères techniques sont intégrés à la méthode de détermination des limites de vitesse. Le risque associé à la circulation des matières dangereuses ne fait pas partie des critères.	—							
		MAMOT	—	—							
		Québec	La Ville de Québec a un site Internet (faireface) afin d'informer les citoyens des consignes à suivre en cas de déversement de MD. La Ville de Québec a mis en place des mesures telles que: automate d'appels, PMU, formation équipe Hazmat.	L'uniformisation de la pratique à l'ensemble des villes nous permettrait d'être plus efficace.							
		Lévis	Site Internet avec information sur les mesures d'urgences (MU). Abonnement information par courriel (MU). Utilisation de Facebook et Twitter (flux). Printemps 2017 : Mise en opération de l'automate d'appel pour rejoindre la population.	Une uniformisation de la réglementation à l'ensemble des villes. On ne peut y aller seule dans cet axe.							
		MSP	—	—							
		CIUSSS	Dépôt d'un argumentaire sur les marges de sécurité de 150 mètres pour les usages sensibles. Collaboration avec les municipalités en lien avec les besoins d'expertises. Déploiement de la mission santé (volet sociosanitaire spécifique). Arrimage avec la santé publique pour l'analyse des risques et la communication des risques liés à des incidents impliquant des matières dangereuses.	Collaboration avec les municipalités pour le portrait de la gestion des risques en sécurité civile. Soutien à une réglementation particulière auprès des municipalités en lien avec l'aménagement du territoire et l'application des schémas de sécurité civile et de sécurité incident. Faciliter l'accès aux bases de données sur l'inventaire des matières dangereuses entreposées sur le territoire de la CMQ (ex. MIDI). Mise à jour active de bases de données des sites d'entreposage liés aux matières dangereuses (ex. MIDI).							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Ferroviaire	25. Les municipalités pourraient adapter et intégrer les lignes directrices du programme Voisinage à leurs processus d'aménagement du territoire (distances de séparation, levées de terre, murs protecteurs, etc.).	TC	—	—							
		MTMDET	—	Que la CMQ adopte les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires, produites par l'ACFC et la FCM.							
		MAMOT	La problématique du transport des matières dangereuses est prise en compte dans le cadre du renouvellement des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, dont l'échéancier prévu est juin 2017. En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les MRC doivent identifier « toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique », dont les voies routières et ferroviaires. Dans le cadre des nouvelles orientations, il est prévu de demander aux MRC d'adopter des mesures assurant une utilisation du sol compatible avec les équipements et les infrastructures de transport routier, maritime, aérien, ferroviaire et par pipeline, à proximité de ceux-ci. La problématique du transport des matières dangereuses y est mentionnée comme un enjeu important. De plus, pour les infrastructures et équipements ferroviaires, les nouvelles orientations réfèrent au document « Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires », produit par La Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada. Un document d'accompagnement sur l'urbanisation à proximité des infrastructures et des équipements de transport est également en préparation.	Dans le but de mieux documenter les enjeux liés au transport des matières dangereuses, un travail important reste à faire en partenariat avec le ministère de la Sécurité publique et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Des documents d'accompagnement et des guides de bonnes pratiques devraient être élaborés pour compléter ce travail.							
		Québec	Le SADR prévoit des distances séparatrices aux abords des voies ferrées (30 m de l'assiette pour l'usage Habitation), aux abords d'une gare de triage (20 à 100 m selon le type d'usages sauf pour les usages à contraintes majeures). Des rencontres ont lieu entre les représentants de la Ville et des citoyens des arrondissements de La Cité-Limoilou et Des Rivières afin d'échanger sur la sécurité ferroviaire (SPCIQ, BSC et CASC).	Attendre les OGAT révisées et les guides de bonnes pratiques élaborés par le MAMOT avant d'ajuster le contenu du SADR sur cette question. La réglementation d'urbanisme sera par la suite ajustée par la procédure de concordance. Puisqu'il s'agit d'un enjeu touchant bon nombre de municipalités, ces mesures doivent être mises en place par le gouvernement provincial afin de proposer des standards à respecter par l'ensemble des municipalités.							
		Lévis	Comité de travail sur les aménagements à proximité des activités ferroviaires a effectué 8 rencontres en 2015. Le CN a participé. Le comité a évalué et analysé les orientations (Voisinage). Six projets en ont tenu compte. Présentation des recommandations aux élus (complément du dossier en cours).	Possibilité d'adoption des lignes directrices en aménagement du territoire.							
		MSP	Le MSP participe au renouvellement des orientations en matière d'aménagement du territoire [Développement durable des milieux de vie].	Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires, ACFC/FCM, 2013. Réflexion menée par la CMM dans le cadre de son PMAD : - Revue de littérature ex. Ontario; - Normes inscrites au PMAD et au SAD de la Ville de Montréal; - Guide de la CMM "Pour une meilleure cohabitation des nouveaux usagers aux abords des installations ferroviaires. -Poursuite de la collaboration aux travaux de renouvellement des OGAT avec le MAMOT et le MTMDET.							
		CIUSSS	—	—							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique		
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie
Ferroviaire	32. Les municipalités pourraient informer les résidents des risques inhérents au transport des marchandises dangereuses et les aviser des mesures qu'ils peuvent prendre pour diminuer leur exposition aux risques (barrières de protection, revêtements ignifuges, plan personnel d'évacuation). Dans tous les cas, les municipalités pourraient se doter d'un plan de communication d'urgence avec l'ensemble des résidents exposés aux risques.	TC	Champ de compétence municipal, en partenariat avec les exploitants.	Champ de compétence municipal, en partenariat avec les exploitants. Au niveau de la communication des risques, pour les secteurs industriels où l'approvisionnement des industries implique du transport de marchandises dangereuses, une avenue possible pourrait également être d'envisager des Comités mixtes municipal industriel (CMMI), composés de représentants de l'industrie, des municipalités, de citoyens et d'experts gouvernementaux. Les programmes «Gare aux trains» et «Transcaer» sont également intéressants du point de vue la sensibilisation des résidents et de communication des risques. Au niveau de la communication d'urgence, en lien avec les données détaillées obtenues via l'Ordre 36, TC encourage les municipalités à inclure les risques reliés aux transports de ces marchandises dangereuses dans leur plan de sécurité civile et de mesures d'urgence.							
		MTMDET	Relève des municipalités.	—							
		MAMOT	—	—							
		Québec	En ce moment, la Ville travaille sur un plan particulier d'évacuation massive et de confinement «tous risques».	Élaboration d'une orientation sur le volet de communication du risque auprès des citoyens.							
		Lévis	Printemps 2017 : Mise en opération de l'automate d'appels. Configuration du logiciel pour l'alerte aux citoyens / inondation Beaurivage. Le développement du plan de communication d'urgence avec les résidents du territoire se poursuivra au cours des prochains mois.	Ce type de recommandation requiert une réglementation à cet effet. Il s'agit d'un axe intéressant en prévention.							
		MSP	—	Il est suggéré que le programme TRANSCAER peut être regardé comme moyen d'informer les résidents Il est suggéré de se référer aux lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires, ACFC/FCM, 2013. Il est aussi suggéré de prendre connaissance de la réflexion menée par la CMM dans le cadre de son PMAD : - Revue de littérature : ex. Ontario; - Normes inscrites au PMAD et au SAD de la Ville de Montréal; - Guide de la CMM "Pour une meilleure cohabitation des nouveaux usagers aux abords des installations ferroviaires.							
		CIUSSS	—	—							

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique				
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie		
Maritime	35. Prépositionner des équipements/systèmes de protection près des prises d'eau.	TC	Transports Canada oblige les navires circulant en eaux territoriales canadiennes à conclure et détenir une entente avec un organisme d'intervention (ex. SIMEC) capable d'intervenir en cas de pollution marine. De plus, le Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures, et la Norme sur les organismes d'intervention de Transports Canada déterminent les normes de planification que doivent rencontrer tous les organismes d'intervention, notamment en termes de temps d'intervention en 6h/12h/18h/72h, selon la taille du déversement. À noter que les ports de Sept-Îles, de Québec et de Montréal sont déterminés comme des secteurs primaires d'intervention où sont prédisposés des équipements d'intervention de SIMEC. Le prépositionnement précis d'équipement d'intervention est donc un enjeu opérationnel et de planification qui concerne la SIMEC, mais aussi la GCC puisque cette dernière peut, selon les circonstances, agir en tant que commandant sur place et prendre le contrôle des opérations. À noter que la Garde côtière canadienne dispose de plus de 80 dépôts d'équipement d'intervention répartie à l'échelle du pays, et offre du matériel de confinement, de récupération et de stockage. (La recommandation s'adressant principalement à la SIMEC, nous recommandons à la CMQ d'entrer en contact avec la SIMEC pour obtenir de plus amples renseignements sur le prépositionnement de leurs équipements/systèmes)	Le contexte de capacité locale/résidente d'intervention est en cours d'évaluation à travers le projet pilote de Planification d'intervention localisée (PIL). Une fois terminé, le projet devrait être en mesure de baser la planification aux incidents maritimes en fonction des risques environnementaux et socio-économiques. Dans le cadre de cette démarche, le prépositionnement d'équipements d'intervention près des zones sensibles au niveau de la sécurité publique (ex. prise d'eau potable) pourrait donc être amélioré.									
		MTMDET	Le MTMDET n'a aucune responsabilité à cet effet. La SIMEC intervient pour tout déversement atteignant 10 000 tonnes; au-delà d'une telle limite, les opérations sont dirigées par la GCC.	—									
		MAMOT	—	Les conclusions du Comité stratégique sur le transport des matières dangereuses peuvent alimenter la réflexion du gouvernement dans ses travaux de renouvellement des orientations gouvernementales en aménagement du territoire.									
		Québec	La Société d'intervention maritime pour l'est du Canada (SIMEC) est localisée dans le Port de Québec et est déjà au courant de la localisation de notre prise d'eau. Le SADR identifie et localise les lieux d'approvisionnement en eau potable présents sur son territoire ainsi que les bassins versants de prises d'eau potable.										
		Lévis	Printemps 2017 : Étude de vulnérabilité des stations de filtration amorcée. L'étape d'élaboration des mesures de mitigation est prévue au processus.	Démarche en arrimage avec le point 37.									
		MSP	—	—									
		CIUSSS	—	—									
Maritime	36. Demander à Transports Canada de valider que les PIU des expéditeurs prennent en compte efficacement l'existence des prises d'eau potable.	TC	Actuellement, Transports Canada n'a pas entrepris d'actions envers la considération des prises d'eau potable dans les PIU. Par contre, tel qu'évalué par le programme des PIU de Transports Canada, les ressources spécialisées inscrites dans les PIU et déployées au site d'un incident pour fin d'assistance aux premiers répondants prennent en considération les prises d'eau potable.	À ce jour, aucun potentiel d'amélioration ne peut être apporté puisque le besoin n'est pas requis dans l'élaboration d'un PIU. Cependant, Transports Canada pourrait considérer cet aspect (prises d'eau potable) lors de prochaines modifications au programme de PIU.									
		MTMDET	Le MTMDET n'a aucune responsabilité à cet effet.	—									
		MAMOT	—	Les conclusions du Comité stratégique sur le transport des matières dangereuses peuvent alimenter la réflexion du gouvernement dans ses travaux de renouvellement des orientations gouvernementales en aménagement du territoire.									
		Québec	La table d'expertise fédérale en tient compte en cas de déversement.	La Ville de Québec devrait également en faire partie.									
		Lévis	La Ville considère cette recommandation comme pertinente.	Nous nous questionnons à savoir si les PIU tiennent compte des prises d'eau potable. Si ce n'est pas le cas, il s'agit d'un enjeu de premier niveau pour la gestion de risques sur notre territoire.									
		MSP	—	—									
		CIUSSS	—	—									

Type de mesure	Mesures proposées dans l'étude	Organisme	Actions entreprises ou en cours*	Améliorations possibles*	Réponse à la mesure				Réponse plan stratégique				
					Oui	Non	En partie	Rejetée	Oui	Non	En partie		
Maritime	37. S'assurer auprès de Transports Canada, de la Garde côtière canadienne et de la SIMEC que les unités de traitement des eaux concernées soient immédiatement averties lors de tout déversement.	TC	Actuellement, c'est la Garde côtière canadienne qui, via le Réseau d'avertissement et d'alerte (RAA), est responsable de l'alerte et de la mobilisation de tous les acteurs impliqués, via un rapport d'alerte RAA. Conformément à l'article 132. (1) du Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux, tous les incidents de pollution ou les menaces de pollution doivent être signalés à la Garde côtière canadienne par les vaisseaux et les exploitants d'installations de manutention d'hydrocarbures. Ces rapports doivent être effectués conformément aux Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins, TP 9834 La Sécurité civile du Québec et Environnement Québec ont un protocole d'entente avec la Garde côtière à ce sujet, et reçoivent donc toutes les alertes RAA. Ce sont ces 2 ministères provinciaux, qui via le partage des compétences du Cadre de sécurité civile du Canada, ont la responsabilité de contacter les municipalités lors d'une situation d'urgence. En général, le fédéral ne contacte pas directement le palier municipal sans passer par le provincial.	Au niveau de l'alerte et mobilisation en cas d'incident maritime, c'est une responsabilité de la Garde côtière canadienne. Au niveau de TC : voir recommandation 36 pour possibilité d'inclure les usines de traitement d'eau potable dans les PIU.									
		MTMDET	Le MTMDET n'a aucune responsabilité à cet effet. C'est une responsabilité conjointe du MSP et Urgence environnement au gouvernement du Québec.	—									
		MAMOT	—	Les conclusions du Comité stratégique sur le transport des matières dangereuses peuvent alimenter la réflexion du gouvernement dans ses travaux de renouvellement des orientations gouvernementales en aménagement du territoire.									
		Québec	Actuellement, ils doivent aviser le Centre opérationnel du gouvernement provincial (COG).	Cette recommandation devrait être mise en place lors des processus d'alerte de la Garde côtière et de Transport Canada. La participation de la Ville de Québec à l'élaboration des plans d'intervention localisée (PIL) améliorera l'alerte.									
		Lévis	La Ville considère cette recommandation comme pertinente. Des recommandations en ce sens ont été formulées dans le cadre des travaux du comité (CMQ).	Le libellé n'est pas clair, mais ce serait à préciser et à développer.									
		MSP	Cette recommandation fait appel aux lignes directrices sur l'alerte et la mobilisation conclues entre le MDDELCC, le MSP et la Garde côtière canadienne (GCC). Ils travaillent actuellement sur un cadre de collaboration pour l'amélioration de la gestion conjointe, fédérale-provinciale, suite à un incident maritime sur le fleuve et ses affluents. Dans ce cadre de collaboration, un nouveau processus d'alerte et de mobilisation a été mis en place avec les autorités compétentes.	Mise à jour continue des lignes directrices pour l'intervention fédérale-provinciale Une tournée du MSP accompagné du MDDELCC et la GCC auprès des municipalités riveraines est à prévoir pour expliquer le Cadre de collaboration relié à la gestion des incidents maritimes au Québec. La création par le MSP en collaboration de 7 autres ministères d'un Centre d'expertise pour la gestion des risques d'incident maritime aura pour mandat d'accompagner les municipalités dans le développement des pratiques opérationnelles et faciliter la liaison terrestre et maritime.									
		CIUSSS	—	—									

*Colonnes complétées par chaque organisme selon son champs de compétence.

Légende

 Oui

 Non

 En partie

 Rejetée

ANNEXE 4 Recueil des documents déposés lors des rencontres du comité stratégique

1. Première rencontre, tenue le 13 octobre 2016

1. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Transport des matières dangereuses. La CMQ rend public le rapport commandé et assurera son suivi.* Communiqué de presse. CMQ, Québec, 15 septembre 2016, 2 p. (Document déposé par Robert Masson).
2. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. Copie de la lettre du maire de Québec et président de la CMQ, M. Régis Labeaume, adressée au ministre des Transports de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, M. Jacques Daoust, Québec, 5 juillet 2016, 2 p. (Document déposé par Robert Masson).
3. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. Copie de la lettre du maire de Québec et président de la CMQ, M. Régis Labeaume, adressée au ministre des Transports du gouvernement du Canada, M. Marc Garneau, Québec, 7 juillet 2016, 2 p. (Document déposé par Robert Masson).
4. TRANSPORT CANADA. Copie de la lettre du ministre des Transports, M. Marc Garneau, adressée au maire de Québec et président de la CMQ, M. Régis Labeaume, 8 septembre 2016, Ottawa, 3 p. (Document déposé par Robert Masson).
5. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Mesures proposées - Actions entreprises - Potentiels d'amélioration.* CMQ, Québec, non daté, 4 p. (Tableau synthèse déposé par Nabila Bachiri).
6. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Calendriers des rencontres. Transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ.* CMQ, Québec, 13 octobre 2016, 1 p. (Document déposé par Nabila Bachiri).
7. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la CMQ. Synthèse.* CMQ - CPCS, Comité stratégique, rencontre 1 (Document réservé exclusivement aux membres du comité stratégique) Québec, 13 octobre 2016, 39 p. (Présentation PowerPoint préparée et déposée par Nabila Bachiri).

2. Deuxième rencontre, tenue le 28 octobre 2016

8. TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ : COMITÉ STRATÉGIQUE. Compte rendu de la première rencontre tenue le 13 octobre 2016. Québec, 7 p.

9. TRANSPORTS CANADA. *Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés*. Ottawa, version du 12 février 2016, 8 p. (Document photocopié déposé par Louis-Weber Houde).
10. TRANSPORTS CANADA. *Transport de marchandises dangereuses. Liens/références préparés pour les membres du Comité stratégique TMD de la Communauté métropolitaine de Québec. Liens validés le 26 octobre 2016*. Ottawa, 1 p. (Document photocopié déposé par Louis-Weber Houde).
11. TRANSPORTS CANADA. *Transport des marchandises dangereuses. NOUVELLES*. Ottawa, Bulletin 2015, Vol. 35, N° 1 (TP 2711F), 20 p. (Déposé par Louis-Weber Houde).
12. TRANSPORTS CANADA. *Ordre no 36*. Document d'information. Ottawa, avril 2016, 2 p. (Document photocopié déposé par Louis-Weber Houde).
13. TRANSPORTS CANADA. *Transport des marchandises dangereuses. Les changements apportés à la Direction générale du TMD depuis le 6 juillet 2016*. Ottawa, non daté, 2 p. (Document photocopié déposé par Louis-Weber Houde).
14. TRANSPORTS CANADA. *Caractéristiques de sécurité améliorées. La nouvelle norme sur le wagon-citerne TC-117 prévoit plusieurs caractéristiques de sécurité améliorées pour protéger les collectivités le long des voies ferrées au Canada*. Ottawa, avril 2016, 1 p. (Figure déposée par Louis-Weber Houde).
15. TRANSPORTS CANADA. *Transport des marchandises dangereuses. Calendrier de retrait progressif des wagons-citernes TC/DOT-111 et CPC-1232 utilisés en Amérique du Nord*. Ottawa, avril 2016, 1 p. (Tableau déposé par Louis-Weber Houde).
16. TRANSPORTS CANADA. *Lignes directrices concernant les compétences des intervenants aux incidents de transport mettant en cause des trains de liquides inflammables à risque élevé*. En collaboration avec la National Fire Protection Association (NFFPA). Ottawa, non daté, 42 p. (Document déposé par Louis-Weber Houde).
17. U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, TRANSPORTS CANADA et SCT (Secretaria de Comunicaciones y Transportes) Mexico. *2016 Guide des mesures d'urgence. Un guide destiné aux premiers intervenants sur les mesures d'urgence au cours de la phase initiale d'un incident de transport mettant en cause des marchandises dangereuses*. 385 p. (Document déposé par Louis-Weber Houde).
18. TRANSPORTS QUÉBEC. *Réseau ferroviaire québécois*. Carte générale accompagnée d'un encart illustrant le détail de la région métropolitaine de Québec. Division de la géomatique, Québec, septembre 2016. (Documents déposés par Jean-Marc Bissonnette).
19. QUÉBEC. *Règlement sur la sécurité ferroviaire. Document destiné aux exploitants de chemins de fer relevant de l'autorité législative du Québec*. Transports Québec,

Service du transport ferroviaire. Édition révisée. Québec, 2005, 49 p. (Document déposé par Jean-Marc Bissonnette).

3. Troisième rencontre, tenue le 17 novembre 2016

- 20. TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ : COMITÉ STRATÉGIQUE. Compte rendu de la deuxième rencontre tenue le 28 octobre 2016. Québec, 6 p.
- 21. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Mesures proposées, actions entreprises et potentiels d'amélioration* (Tableau synthèse préparé à partir de l'information transmise par les membres du comité stratégique et déposé par Nabila Bachiri).

4. Quatrième rencontre, tenue le 15 décembre 2016

- 22. TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ : COMITÉ STRATÉGIQUE. Compte rendu de la troisième rencontre tenue le 17 novembre 2016. Québec, 8 p.
- 23. TRANSPORTS CANADA. *Comité stratégique TMD – Ordre du jour et compte rendu*. (Courriel transmis le 13 décembre 2016 par Louis Weber-Houde à Nabila Bachiri et Gilles Paré).
- 24. MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. *Circulation des véhicules lourds sur le réseau routier*. Présentation au Groupe de travail de la Communauté métropolitaine de Québec sur le transport des matières dangereuses (TMD). Direction du transport routier des marchandises, Québec, décembre 2016 (Document PowerPoint préparé et présenté par Dave Henry).
- 25. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Guide sur le transport des matières dangereuses*. Ministère des Transports du Québec, Québec, Édition révisée de 2012, 60 p. + addenda sur les modifications de 2015 (Document déposé par Dave Henry).
- 26. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *AIDE-MÉMOIRE. Restrictions relatives au transport des matières dangereuses dans les tunnels et ponts tunnels et règles concernant le transport des produits dérivés du pétrole*. Transports Québec, Direction du transport routier des marchandises, Québec, non daté (Feuillet d'information déposé par Dave Henry).
- 27. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *La circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal*. Transports Québec, Québec, 2011, 45 p. (Document photocopié déposé par Dave Henry).

- 28. CPCS. *Transport des matières dangereuses sur le territoire de Communauté métropolitaine de Québec*. Cartes thématiques sur le flux interurbains de camions lourds. (Documents déposés par Dave Henry).
- 29. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Mesures proposées, actions entreprises et potentiels d'amélioration*. Tableau synthèse – Version 1 (mesures 20 à 24 portant sur le transport routier). Québec, 14 décembre 2016. (Document préparé à partir de l'information transmise par les membres du comité stratégique et déposé par Nabila Bachiri).

5. Cinquième rencontre, tenue le 12 janvier 2017

- 30. SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules. *Comité stratégique sur le transport de matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*. Québec, 15 décembre 2016, 20 p. (Document PowerPoint présenté par Stéphane D'Amours).
- 31. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Mesures proposées, actions entreprises et potentiels d'amélioration*. Tableau synthèse – Version 3 (mesures 20 à 24 portant sur le transport routier). Québec, 10 janvier 2017. (Document préparé à partir de l'information transmise par les membres du comité stratégique et déposé par Nabila Bachiri).
- 32. TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ : COMITÉ STRATÉGIQUE. Version corrigée du compte rendu de la troisième rencontre tenue le 17 novembre 2016. Québec, 9 p.
- 33. TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ : COMITÉ STRATÉGIQUE. Compte rendu de la quatrième rencontre tenue le 15 décembre 2016. Québec, 5 p.

6. Sixième rencontre, tenue le 2 février 2017

- 34. OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE. *La gestion des urgences (GU) à l'Office national de l'énergie (ONÉ)*. Rencontre Comité stratégique TMD – CMQ, Québec, 2 février 2017, 21 p. (Document PowerPoint déposé et présenté par Nicolas Chebroux).
- 35. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Comité stratégique CMQ sur le transport de matières dangereuses sur son territoire*. Courriel de Nabila Bachiri transmis à M. Nicolas Chebroux (Office national de l'Énergie) et Mme Sophie Bédard (Régie du bâtiment du Québec). Québec, 20 janvier 2017. Québec, 2 p. (Document photocopié déposé par Nabila Bachiri).
- 36. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Mesures proposées, actions entreprises et potentiels d'amélioration*. Tableau synthèse pipeline-maritime– Version 2 (mesures 16 à 19 portant sur le transport par canalisation et mesures 35

à 37 portant sur le transport maritime). Québec, 1^{er} février 2017. Québec, 4 p. (Document préparé à partir de l'information transmise par les membres du comité stratégique et déposé par Nabila Bachiri).

37. TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ : COMITÉ STRATÉGIQUE. Compte rendu de la cinquième rencontre tenue le 12 janvier 2017. Québec, 7 p.

38. DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DU CIUSSS DE LA CAPITALE NATIONALE. *Marge séparatrice en aménagement du territoire.* Québec, 5 p. (Document préparé par Joël Riffon)

39. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Suivi des questions posées lors de la dernière rencontre (12 janvier 2017).* Courrier électronique transmis aux membres du comité stratégique sur le transport des matières dangereuses. Québec, 24 janvier 2017. Québec, 4 p. (Document déposé par Nabila Bachiri).

7. Septième rencontre, tenue le 23 février 2017

40. CANADA. *Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures*, DORS/95-405, à jour au 31 janvier 2017, dernière modification le 6 décembre 2013 [Canada, ministre de la Justice, pag. multiple. (Document déposé par Louis Weber-Houde).

41. PÊCHES ET OCÉAN CANADA. *Normes sur les organismes d'intervention.* TP 12401, Garde côtière canadienne, Ottawa, 1995, 10 P. (Document déposé par Louis Weber-Houde).

42. TRANSPORTS CANADA. *Lignes directrices permettant de rapporter des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nocives ou des polluants marins.* TP 9834F, Ottawa, 2009, ii + 14 p. (Document déposé par Louis Weber-Houde).

43. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Mesures proposées, actions entreprises et potentiels d'amélioration.* Tableau synthèse Mesures globales – Version 1 (mesures 1 à 15). Québec, 8 février 2017, 8 p. (Document préparé à partir de l'information transmise par les membres du comité stratégique et déposé par Nabila Bachiri).

44. VILLE DE GATINEAU. *Schéma d'aménagement et de développement révisé. Aménageons le futur.* Règlement no 2050-2016. Gatineau p. (Extraits des chapitres 8, 10 et 11 déposés par Nabila Bachiri).

45. VILLE DE VAL-D'OR. *Règlement concernant la gestion des risques liés aux matières dangereuses sur le territoire de la Ville de Val-d'Or.* Règlement 2014-24. Version refondue, Val-D'or, p.1+4 à 11 (Document déposé par Nabila Bachiri).

46. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de*

Québec. Rapport du comité stratégique. Proposition d'une table des matières. Québec, 2 p. (Document préparé et déposé par Nabila Bachiri).

47. TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ : COMITÉ STRATÉGIQUE. Compte rendu de la sixième rencontre tenue le 2 février 2017. Québec, 7 p.

8. Huitième rencontre, tenue le 23 mars 2017

48. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*. Rapport du comité stratégique (table des matières), Document de travail, Québec, 17 mars 2017, p. (Document préparé et déposé par Nabila Bachiri).

49. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Mesures proposées, actions entreprises et potentiels d'amélioration : Mieux connaître les risques*. Tableau synthèse, Québec, 22 mars 2017, 8 p. (Document préparé à partir de l'information transmise par les membres du comité stratégique et déposé par Nabila Bachiri).

50. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Mesures proposées, actions entreprises et potentiels d'amélioration : Diminuer les risques d'accidents*. Tableau synthèse, Québec, 22 mars 2017, 7 p. (Document préparé à partir de l'information transmise par les membres du comité stratégique et déposé par Nabila Bachiri).

51. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Mesures proposées, actions entreprises et potentiels d'amélioration : Limiter les conséquences d'accidents*. Tableau synthèse, Québec, 22 mars 2017, 9 p. (Document préparé à partir de l'information transmise par les membres du comité stratégique et déposé par Nabila Bachiri).

52. GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE. *Cadre de collaboration pour la gestion des incidents maritimes. Documents pour les intervenants fédéraux et provinciaux impliqués lors de déversement de source maritime*, 6 septembre 2016, pagination multiple. (Document déposé par Nabila Bachiri).

53. TRANSPORTS CANADA. *Guide pour la déclaration des incidents impliquant des marchandises dangereuses*. Version 6, Ottawa, 2016, 43 p. (Document déposé par Louis Weber-Houde).

54. TRANSPORTS CANADA. *Transport des marchandises dangereuses. Rapport de suivi dans les 30 jours*. Formulaire 16-0086F (1611-03), Ottawa, 2016, 5 p. (Document déposé par Louis Weber-Houde).

55. STATISTIQUE CANADA. *Incidents liés aux marchandises dangereuses au Canada, 2015*. Ottawa, diffusé à 8h30, heure de l'Est dans le Quotidien, le vendredi 3 février 2017, 2 p. (Document déposé par Louis Weber-Houde).

56. TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ : COMITÉ STRATÉGIQUE. Compte rendu de la septième rencontre tenue le 23 février 2017. Québec, 7 p.

9. Neuvième rencontre, tenue le 3 mai 2017

57. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*. Rapport du comité stratégique, Document de travail, Québec, Version du 21 avril 2017, 33 p. (Document déposé par Nabila Bachiri).
58. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*. Rapport du comité stratégique, Québec, 3 mai 2017, 19 p. (Document PowerPoint préparé et présenté par Nabila Bachiri).
59. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. Proposition de structure d'un tableau synthèse, 1 p. (Document déposé par Nabila Bachiri).
60. CANADA. *Rôles et responsabilités : déversement d'hydrocarbures en milieu marin provenant d'un navire au Québec*, Ottawa, 2017, 1 p. (Tableau déposé par Louis Weber-Houde).
61. COMITÉ STRATÉGIQUE - TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ. Compte rendu de la huitième rencontre tenue le 23 mars 2016. Québec, 5 p.

10. Dixième rencontre, tenue le 1^{er} juin 2017

62. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Annexe 3 – Synthèse des actions entreprises par les partenaires*. Québec, non daté et non paginé. (Tableaux déposés par Nabila Bachiri).
63. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*. Rapport du comité stratégique, Document de travail, Québec, Version finale 1, Version du 30 mai 2017, 45 p. (Document déposé par Nabila Bachiri).
64. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Plan stratégique. Suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*. Rapport du comité stratégique, Québec, 30 mai 2017, 19 p. (Tableau synoptique déposé par Nabila Bachiri).
65. COMITÉ STRATÉGIQUE - TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ. Compte rendu de la neuvième rencontre tenue le 3 mai 2016. Québec, 4 p.

11. Onzième rencontre, tenue le 12 juin 2017

- 66. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Plan stratégique. Suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.* Rapport du comité stratégique, Québec, Version corrigée no 2 datée du 5 juin 2017, 3 p. (Tableau synoptique transmis en version électronique par Nabila Bachiri le 8 juin 2017).
- 67. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Suivi de l'étude sur le transport des matières dangereuses sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.* Rapport du comité stratégique, Document de travail, Québec, Version finale 1, Version corrigée no 2, datée du 30 mai 2017, 45 p. (Document transmis en version électronique par Nabila Bachiri le 8 juin 2017).
- 68. COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Annexe 3 – Synthèse des actions entreprises par les partenaires.* Québec, non daté et non paginé. (Tableaux transmis en version électronique par Nabila Bachiri le 8 juin 2017).
- 69. COMITÉ STRATÉGIQUE - TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ. Compte rendu de la dixième rencontre tenue le 1^{er} juin 2016. Québec, 4 p.

ANNEXE 5 Liste des potentiels d'amélioration identifiés par le comité stratégique

MIEUX CONNAÎTRE LES RISQUES

Rehausser le niveau de préparation des municipalités par l'application des dispositions de la Loi sur la sécurité civile et de la Loi sur la sécurité incendie :

1. *Demander au ministère de la Sécurité publique (MSP) d'évaluer la possibilité d'appliquer l'article 8 de la Loi sur la sécurité civile en mettant en place un encadrement réglementaire qui définit les activités et les biens générateurs de risque de sinistre majeur qui devraient être déclarés aux municipalités et les procédures de réduction de risque, le cas échéant.*
2. *À défaut d'établir les schémas de sécurité civile, demander au MSP d'intégrer graduellement l'aléa matières dangereuses (sites fixes et transport) dans les schémas de couverture de risques des MRC⁶⁹.*
3. *Demander au MSP un échéancier des travaux relatifs à la révision de la Loi sur la sécurité civile.*
4. *Demander au MSP de poursuivre les travaux en vue de l'adoption du Règlement sur les procédures d'alerte et de mobilisation et les moyens de secours minimaux pour protéger la sécurité des personnes et des biens en cas de sinistre.*
5. *Demander au MSP d'évaluer les possibilités d'assurer un financement pour la mise en œuvre du Règlement sur les procédures d'alerte et de mobilisation et les moyens de secours minimaux pour protéger la sécurité des personnes et des biens en cas de sinistre.*

Rehausser le niveau de préparation des municipalités de la CMQ par un meilleur partage de l'information relative aux matières dangereuses qui circulent sur leurs territoires :

Pour le transport ferroviaire :

6. *Demander à Transports Canada un amendement réglementaire visant à rendre disponible à l'agent de la planification des mesures d'urgence / coordonnateur local des mesures d'urgence désigné de chaque compétence⁷⁰, les analyses de risques réalisées par les compagnies ferroviaires en vertu du Règlement sur les trains et les itinéraires clés.*
7. *Suite aux analyses de risques réalisées par les compagnies ferroviaires, demander à Transports Canada un amendement réglementaire visant à rendre disponible à l'agent de la planification des mesures d'urgence / coordonnateur local des mesures d'urgence désigné de chaque compétence les mesures que ces dernières comptent mettre en place pour réduire l'exposition des municipalités aux risques, ainsi que la liste des mesures correctives prises ou requises liées aux risques pouvant avoir une incidence de sécurité publique sur le territoire de la municipalité concernée.*
8. *Demander à Transports Canada d'étendre le partage des données et analyses de risques prévus au Règlement sur les trains et les itinéraires clés aux ministères et organismes du gouvernement du Québec qui œuvrent en santé et sécurité publique en vue d'améliorer l'évaluation du risque, la planification des mesures d'urgence et les activités relatives à la formation.*

⁶⁹ Plus communément connue sous l'appellation : schémas de couverture de risques en sécurité incendie.

⁷⁰ « Compétence » est définie dans l'ordre no 36 comme étant « une municipalité et toute autre forme semblable de gouvernement local qui assume la responsabilité première de la planification des mesures d'urgence pour un secteur géographique ».

Pour le transport routier :

9. *Demander au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et à Transports Canada de collaborer en vue de la mise à jour des données portant sur le transport des marchandises dangereuses par voies routières et de considérer la façon d'alléger le processus requis pour ce type d'inventaires en faisant appel notamment aux nouvelles technologies.*
10. *Demander au MTMDET de publiciser davantage la procédure permettant aux MRC d'obtenir les données à jour sur le transport routier des matières dangereuses.*
11. *Faire connaître l'initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence en matière de transport (TRANSCAER)⁷¹ dans la région de Québec.*

Pour le transport par pipeline :

12. *Demander à l'Office national de l'énergie (ONÉ) de rendre disponible au coordonnateur local des mesures d'urgence désigné de chaque compétence, les analyses de risques réalisées par les exploitants de canalisations qui auront été homologuées au préalable par l'ONÉ.*
13. *Demander à l'ONÉ de rendre disponible aux municipalités du territoire de la CMQ, notamment via le ministère de la Sécurité publique du Québec (MSP) qui a déjà une plate-forme de partage avec les municipalités, l'inventaire des tracés géoréférencés des oléoducs et gazoducs.*
14. *Faire valoir auprès de l'ONÉ l'avis des municipalités lorsque les tracés des pipelines ne sont pas conformes à leurs outils d'aménagement ou lorsque ces tracés impactent leur développement futur.*

Pour le transport maritime :

15. *Demander à Transports Canada d'élaborer un mécanisme de partage des données et des analyses de risques relatives au transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent pour le territoire de la CMQ en considérant le besoin pour les municipalités d'obtenir ces informations eu égard à leurs tâches et responsabilités en cette matière.*
16. *Demander à la Garde côtière canadienne de préciser les critères d'évaluation en lien avec les différents niveaux d'alerte (environnemental et sécurité publique) afin de guider les municipalités dans leur préparation et mobilisation éventuelles.*

⁷¹ TRANSCAER a été lancée au Canada en 1985 et est dirigée par l'Association canadienne de l'industrie de la chimie (ACIC) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Les entreprises de camionnage font partie de l'ACIC.

DIMINUER LES RISQUES D'ACCIDENTS

Assurer la sécurité aux passages à niveau :

17. *Publiciser davantage les programmes d'aide gouvernementale puisque les municipalités tout comme les gouvernements provinciaux, les organismes à but non lucratif (OBNL) et les particuliers peuvent avoir accès au Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire de Transports Canada.*
18. *Favoriser un partage des renseignements clés en matière de sécurité entre les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie, notamment dans le cadre de l'évaluation de l'état des passages à niveau.*

Contrôler l'intrusion sur les voies ferroviaires :

19. *Faire connaître davantage les programmes de sensibilisation « Gareautrain » et « TransCaer » pour prévenir notamment les incidents dus à l'intrusion sur les voies ferrées et sensibiliser les collectivités sur les dangers relatifs au transport.*

Désigner des corridors routiers de transport de matières dangereuses :

20. *Considérer la possibilité de proposer des trajets alternatifs aux générateurs de risques en se basant sur des analyses de risques détaillées afin de déterminer le corridor à emprunter où les conséquences d'un accident seraient diminuées.*
21. *Demander au MTMDET d'étudier tous les facteurs qui limiteraient les accidents impliquant des marchandises dangereuses, d'élaborer des stratégies d'atténuation des risques, puis de modifier les règles en conséquence.*

LIMITER LES CONSÉQUENCES DES D'ACCIDENTS

Limiter l'exposition aux risques par l'aménagement du territoire :

22. *Demander au ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) d'intégrer aux nouvelles orientations en matière d'aménagement du territoire les enjeux spécifiquement liés au transport de matières dangereuses tout en précisant les attentes gouvernementales pour ce type de transport, incluant le transport terrestre, maritime et les pipelines ainsi que les sites fixes s'y rapportant, et en offrant un cadre propice au maintien de la sécurité et du bien-être publics.*

Protéger les prises d'eau potable et les unités de traitement des eaux :

23. *Demander à la Garde côtière canadienne d'augmenter le niveau d'efficacité du Réseau d'avertissement et d'alerte (RAA) en informant les MRC et le MSP et ce au même titre que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MDDELCC) lors d'un déclenchement d'une alerte; le MSP aurait une plus grande conscience des enjeux municipaux, tels que la protection des prises d'eau et la sécurité des populations riveraines; (le MDDELCC aurait une conscience plutôt environnementale).*

Améliorer la communication des risques

- 24. Élaborer un plan de communication des risques concerté sur le territoire de la CMQ afin d'assurer une meilleure préparation face aux risques et informer le public des mesures à prendre en cas d'alerte.*
- 25. Demander au gouvernement du Québec d'inventorier les bases de données portant sur les matières dangereuses transportées sur le territoire de la CMQ, d'en assurer le partage avec les autorités compétentes qui assurent la sécurité des citoyens (MRC, MSP, santé publique, MDDELCC) et de former les intervenants pour que ces données puissent être exploitées de façon appropriée.*