

*Règlement relatif aux trains et aux
itinéraires clés*

Version du 22 février 2021

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE A : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. TITRE ABRÉGÉ
2. APPLICATION
3. DÉFINITIONS

PARTIE B : PRINCIPES ESSENTIELS

4. TRAINS CLÉS
5. ITINÉRAIRES CLÉS
6. ÉVALUATIONS DES RISQUES POUR LES ITINÉRAIRES CLÉS

PARTIE C :

7. CONSULTATIONS AUPRÈS DES MUNICIPALITÉS ET AUTRES PALIERS DE GOUVERNEMENT LOCAL

PARTIE A : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. TITRE ABRÉGÉ

- 1.1 Pour des raisons de commodité, le *Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés* peut être désigné sous le nom de « Règlement sur les trains clés ».

2. APPLICATION

- 2.1 Le présent règlement s'applique à toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale pour lesquelles il a été approuvé par Transports Canada.

3. DÉFINITIONS

- 3.1 Les définitions ci-après s'appliquent au présent règlement :

« **Compagnie** » : Selon la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. (*Companies*)

« **Itinéraire clé** » : 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, telles qu'elles sont définies dans 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. (*Key Route*)

« **Train clé** » : 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, telles qu'elles sont définies dans 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. (*Key train*)

« **Dans les régions métropolitaines de recensement (RMR)** » : Dans le noyau ou le noyau secondaire d'une région métropolitaine de recensement. (*Within Census Metropolitan Areas or Within CMA(s)*)

« **Joint de rail permanent** » : Tout joint de rail qui respecte l'un des deux critères ci-après :

- a) le joint de rail a été installé durant la conception de l'infrastructure ferroviaire ou une modification à la conception, et un ingénieur professionnel l'a approuvé;
- b) le joint de rail a été installé conformément à une procédure d'entretien et les critères suivants doivent, à tout le moins, être respectés :
 - i. un minimum de trois (3) boulons par about de rail, et deux (2) trous de boulon au centre de l'éclisse sont boulonnés de part et d'autre de l'about de rail;
 - ii. chaque traverse est encadrée par des anticheminants ou est retenue en place par des attaches de type élastique sur une distance minimale de cent quatre-vingt-quinze (195) pieds dans les deux directions à partir du joint. (*Permanent Rail Joint*)

« **Joint de rail temporaire** » : Tout joint de rail, dans une section de longs rails soudés, qui n'est pas un joint de rail permanent. (*Temporary Rail Joint*)

« **Régions métropolitaines de recensement (RMR)** » : Centres de population définis et publiés par Statistique Canada en tant que noyau (c.-à-d. au moins 50 000 personnes) et noyau secondaire (c.-à-d. au moins 10 000 personnes) des RMR. (*Census Metropolitan Areas [CMAs]*)

« **Train clé à risque élevé** » : Tout train clé qui est composé de wagons-citernes chargés de pétrole brut ou de gaz de pétrole liquéfié, tels qu'ils sont définis dans la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, dans un lot continu de 20 wagons-citernes ou plus, ou de 35 wagons-citernes ou plus répartis dans le train. (*Higher Risk Key Train*)

3.2 Aux fins du présent règlement, les termes ci-après doivent être appliqués tels qu'ils sont décrits ou définis dans le *Règlement concernant la sécurité de la voie* :

- a) inspection de détection des défauts de rail;
- b) deux fois par an;
- c) tous les ans;
- d) trois fois par an;
- e) contrôle électronique de la géométrie;
- f) véhicule léger de contrôle de l'état géométrique;
- g) véhicule lourd de contrôle de l'état géométrique;
- h) voies de catégories 1 à 5; et,
- i) long rail soudé.

PARTIE B : PRINCIPES ESSENTIELS

4. TRAINS CLÉS ET TRAINS CLÉS À RISQUE ÉLEVÉ

4.1 Limites de vitesse

TRAINS CLÉS

4.1.1 Les trains clés doivent respecter les vitesses maximales (en milles à l'heure [mi/h]) ci-après :

Tableau 4.1.1

| | À l'extérieur d'une RMR | Dans une RMR |
|---|------------------------------------|-------------------------|
| TRAINS CLÉS | 50 | <u>35</u> |
| Trains clés qui acheminent un ou plusieurs wagons-citernes DOT-111 chargés ¹ | 40 | <u>35</u> |

Nota 1 : Il s'agit des trains clés qui acheminent un ou plusieurs wagons-citernes DOT-111 chargés de produits UN1170 ÉTHANOL, UN1202 DIESEL, UN1203 ESSENCE, UN1267 PÉTROLE BRUT, UN1268 DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A., UN1863 CARBURÉACTEUR, UN1993 LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A., UN3295 HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A., UN1987 ALCOOLS, N.S.A., UN3494 PÉTROLE BRUT ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE, ou UN3475 MÉLANGE D'ÉTHANOL ET D'ESSENCE, dans les secteurs désignés à risque élevé dans le cadre du processus d'évaluation des risques exigé selon l'article 6 du présent règlement. Les wagons-citernes DOT-111 comprennent ceux qui sont conformes à la spécification CPC-1232.

TRAINS CLÉS À RISQUE ÉLEVÉ

Compagnies sans plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale (tel qu'il est expliqué au paragraphe 4.1.4 ci-dessous)

4.1.2 Les compagnies qui n'élaborent et n'observent pas un plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale doivent exploiter leurs trains clés à risque élevé aux vitesses maximales (en mi/h) ci-après :

Tableau 4.1.2

| | À l'extérieur d'une RMR | | Dans une RMR | |
|---|-------------------------|---------------|--------------|---------------|
| | Signalisé | Non signalisé | Signalisé | Non signalisé |
| Du 1 ^{er} avril au 14 novembre | 50 | 50 | 30 | 30 |
| Du 15 novembre au 31 mars si > -25°C | 40 | 25 | 25 | 25 |
| Du 15 novembre au 31 mars si ≤ -25°C | 30 | 25 | 25 | 25 |

Compagnies qui possèdent un plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale (tel qu'il est expliqué au paragraphe 4.1.4 ci-dessous)

4.1.3 Les compagnies qui élaborent et observent un plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale, qui est conforme aux exigences énoncées au paragraphe 4.1.4, doivent exploiter leurs trains clés à risque élevé aux vitesses maximales (en mi/h) ci-après :

Tableau 4.1.3

| | <u>À l'extérieur d'une RMR</u> | <u>Dans une RMR</u> |
|--|--------------------------------|---------------------|
| <u>Territoire signalisé</u> | | |
| <u>Température ambiante > -25°C</u> | <u>50</u> | <u>30</u> |
| <u>Température ambiante ≤ -25°C</u> | <u>30¹</u> | <u>25</u> |
| <u>Territoire non signalisé</u> | | |
| <u>Température ambiante > -15°C</u> | <u>50</u> | <u>30</u> |
| <u>Température ambiante ≤ -15°C</u> | <u>25¹</u> | <u>25</u> |

Nota 1 : En ce qui concerne toute subdivision ou partie définie d'une subdivision qui est citée dans un plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale selon le paragraphe 4.1.4 vi, la compagnie peut augmenter la vitesse maximale des trains clés à risque élevé qui sont exploités à l'extérieur d'une RMR comme suit :

- i. 50 mi/h dans un territoire signalisé;

- ii. 30 mi/h dans un territoire non signalisé, où aucune technologie de détection des ruptures de rail qui respecte les exigences énoncées au paragraphe 4.1.5 n'est utilisée;
- iii. 40 mi/h dans un territoire non signalisé, où une technologie de détection des ruptures de rail qui respecte les exigences énoncées au paragraphe 4.1.5 est utilisée.

En ce qui a trait à toute autre subdivision ou partie d'une subdivision, qui n'est pas citée dans le plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale d'une compagnie, les vitesses maximales indiquées dans le tableau 4.1.3 ci-dessus s'appliquent.

4.1.4 Plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale :

- (a) Toute compagnie, qui élabore et observe un plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale conformément au paragraphe 4.1.3, doit s'assurer d'y inclure les éléments ci-après :
 - i. la période de la mise en œuvre qui :
 - ne doit pas avoir lieu avant la date à laquelle le plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale est déposé auprès de Transports Canada conformément à l'alinéa 4.1.4 (b); et
 - doit être maintenue jusqu'à 23:59:59 le 31 mars.
 - ii. les critères qui permettent de déterminer les emplacements où le risque de rupture des rails et des joints de rail est plus grand en raison des conditions climatiques froides et les exigences quant aux mesures d'atténuation à adopter pour ces emplacements;
 - iii. les critères qui définissent les fluctuations rapides de la température et les mesures d'atténuation pour corriger les effets de ces fluctuations sur la voie;
 - iv. les mesures d'atténuation qui :
 - permettent immédiatement de réduire la vitesse à une vitesse adéquate lorsque la compagnie constate qu'un tronçon a été omis lors d'une inspection de détection des défauts de rail; et,
 - permettent d'assurer un niveau équivalent de sécurité si un élément du plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale ne peut être respecté en raison de circonstances imprévues.
 - v. les renseignements sur la manière dont:
 - la température sera déterminée à l'emplacement où le train est exploité;
 - la température sera communiquée aux équipes de train; et,

- les registres seront conservés pendant au moins un an à partir de la date de mise en œuvre du plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale.
- vi. les renseignements sur les aspects ci-après, en prenant soin d'inclure l'information appropriée sur l'emplacement (nom de la subdivision, points milliaires et identification de la voie, au besoin) :
- les vitesses maximales prévues;
 - la présence ou non d'une technologie de détection des ruptures de rail; et,
 - la fréquence ou l'approche planifiée à l'égard de ce qui suit, y compris le nombre maximum de jours autorisés qui peuvent s'écouler entre chaque activité et les critères permettant d'établir l'intervalle de temps :
 - le meulage des rails pour veiller à la détection adéquate des défauts de rail;
 - les inspections de détection des défauts de rail qui sont effectuées durant la période de mise en œuvre définie au sous-alinéa 4.1.4 (a) i; et,
 - les inspections visuelles au-delà de celles exigées selon le *Règlement concernant la sécurité de la voie*.

(b) Toute compagnie doit déposer chaque année auprès de Transports Canada son plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale, qui a été approuvé par un ingénieur professionnel, avant d'exploiter des trains aux vitesses maximales autorisées au paragraphe 4.1.3.

(c) Toute compagnie doit conserver des registres, pendant au moins un an, pour démontrer que les activités, les inspections et les mesures d'atténuation qui sont exigées dans le plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale sont exécutées.

4.1.5 Exigences relatives à la technologie de détection des ruptures de rail :

- (a) Toute compagnie, qui élabore et observe un plan d'atténuation des risques liés à l'exploitation hivernale et utilise la technologie de détection des ruptures de rail conformément au paragraphe 4.1.3, doit :
- i. veiller à ce que la technologie de détection des ruptures de rail puisse détecter de façon juste et constante les ruptures de rail sur une voie active et aviser immédiatement les personnes responsables d'arrêter la circulation ferroviaire en cas de rupture de rail;
 - ii. mettre à la disposition de Transports Canada, sur demande, une description de la technologie de détection des ruptures de rail, y compris ses processus d'exploitation et d'entretien;

- iii. élaborer des mesures d'atténuation qui doivent être adoptées pour assurer un niveau équivalent de sécurité dans l'éventualité où la technologie de détection des ruptures de rail ne détecte pas des ruptures de rail et ne transmet pas l'information aux personnes responsables d'arrêter la circulation ferroviaire; et
- iv. conserver des registres, pendant au moins un an, chaque fois que des mesures d'atténuation sont appliquées conformément au sous-alinéa 4.1.5 (a) iii ci-dessus. Ces registres doivent indiquer l'emplacement exact, l'heure, la date et la durée.

4.1.6 Les compagnies doivent communiquer aux employés d'exploitation les emplacements où s'appliquent les limites de vitesse des trains clés et des trains clés à risque élevé en utilisant l'information appropriée sur ces emplacements, comme le nom de la subdivision, les points milliaires et l'identification de la voie. Cette exigence ne s'applique pas quand la vitesse en voie maximale est inférieure ou égale à la limite de vitesse.

4.2 Autres restrictions à l'exploitation

4.2.1 Les trains clés doivent garder la voie principale aux points de croisement ou de dépassement, sauf si la voie d'évitement respecte au moins les exigences relatives à la voie de catégorie 2. Dans les situations où la voie d'évitement ne satisfait pas au moins aux exigences relatives à la voie de catégorie 2, un train clé peut l'utiliser sans dépasser la vitesse de 10 mi/h dans les circonstances suivantes :

- a) le train « non-clé » est un train voyageurs;
- b) deux trains clés se croisent ou se dépassent;
- c) la voie d'évitement n'est pas assez longue pour accueillir le train « non clé »;
- d) la voie d'évitement n'est pas suffisamment dégagée pour le train « non clé »;
- e) la voie principale est infranchissable;
- f) le train clé est mis en attente;
- g) l'équipe d'exploitation du train clé sera remplacée, car elle a atteint la limite de sa période de service réglementée.

4.2.2 Toute compagnie doit uniquement exploiter les trains clés composés de wagons équipés de roulements à rouleaux.

4.2.3 Toute compagnie doit inspecter les roulements d'un train clé qui ont été signalés comme étant défectueux par un détecteur de roulements défectueux en bordure de la voie.

- (a) Lorsqu'un tel détecteur confirme que le roulement d'un train clé est défectueux, la compagnie doit arrêter le train clé de façon contrôlée et

- sécuritaire immédiatement après que le train clé entier a été inspecté par le détecteur et une inspection visuelle doit ensuite être complétée.
- (b) Si l'inspection confirme qu'un roulement est défectueux, la compagnie doit garer le wagon en question. La compagnie doit exploiter le train clé à une vitesse sécuritaire ne dépassant pas 15 mi/h jusqu'à ce que le wagon dont le roulement est défectueux soit stationné.
 - (c) Si l'inspection ne confirme pas la présence d'un roulement défectueux, la compagnie doit limiter la vitesse du train clé à 30 mi/h jusqu'au prochain détecteur en service.
 - (d) Si deux détecteurs consécutifs signalent un défaut dans le même roulement d'un wagon du train clé, la compagnie doit dételer ce wagon du train clé. Le train clé doit alors être exploité à une vitesse sécuritaire ne dépassant pas 15 mi/h jusqu'à ce que le wagon dont un roulement est défectueux soit stationné.

5. ITINÉRAIRES CLÉS

- 5.1 Toute compagnie doit effectuer des inspections de détection des défauts de rail au moins deux fois par an sur les tronçons en voie principale et en voie de subdivision des itinéraires clés.
- 5.2 Toute compagnie doit effectuer un contrôle électronique de la géométrie au moins deux fois par an sur les tronçons en voie principale et en voie de subdivision des itinéraires clés à l'aide d'un véhicule lourd de contrôle de l'état géométrique. La compagnie peut utiliser un véhicule léger de contrôle de l'état géométrique, plutôt qu'un véhicule lourd, conformément aux modalités du *Règlement concernant la sécurité de la voie*. Le contrôle doit toutefois être effectué au moins trois fois par an si un véhicule léger est utilisé.
- 5.3 Exigences relatives à la gestion des joints des longs rails soudés sur les tronçons en voie principale et en voie de subdivision des itinéraires clés
 - (a) Les compagnies doivent élaborer et respecter un plan d'entretien et d'inspection des joints de rail permanents et des joints de rail temporaires, lequel comprend les éléments suivants :
 - les exigences quant à la fréquence et aux méthodes d'inspection;
 - les délais pour le maintien des joints de rail temporaires jusqu'à la réparation permanente;
 - l'exigence selon laquelle les registres concernant les joints de rail temporaires doivent être conservés pendant au moins un an :
 - l'emplacement d'un tronçon de voie où un joint de rail temporaire a été installé dans un long rail soudé, y compris la subdivision, les points milliaires et l'identification de la voie s'il y a lieu;
 - la date d'installation;

- la ou les dates d'inspection;
 - la ou les dates et la description de tout entretien et de toute réparation du joint de rail temporaire;
 - la ou les dates de retrait des joints de rail temporaires.
- (b) Les compagnies doivent déposer un exemplaire du plan cité à l'alinéa 5.3(a) ci-dessus auprès de Transports Canada d'ici le 1^{er} septembre de chaque année civile.
- (c) Les compagnies doivent déposer un rapport annuel sur le nombre de joints de rail temporaires que l'on retrouve dans chaque subdivision en date du 31 octobre. Le rapport doit être soumis auprès de Transports Canada d'ici le 15 janvier de chaque année civile.
- (d) Le plan cité à l'alinéa 5.3(a) doit être approuvé par un ingénieur professionnel.

5.4 Exigences relatives à l'installation de rails de rechange sur les tronçons en voie principale et en voie de subdivision des itinéraires clés

- (a) Sauf si l'alinéa 5.4(b) ci-dessous l'autorise, une compagnie doit soumettre le rail de rechange à une inspection par ultrasons et confirmer qu'il est exempt de défauts de rail avant d'être mis en service.
- (b) Si l'inspection par ultrasons du rail de rechange ne peut être effectuée avant son installation, une compagnie doit, jusqu'à ce que le rail ait fait l'objet d'une telle inspection et qu'il soit confirmé exempt de défauts, soit :
- i. limiter la vitesse maximale à 10 mi/h;
 - ii. imposer une limite de vitesse examinée et approuvée par un ingénieur professionnel;
- (c) Les compagnies doivent conserver des registres pendant au moins un an à partir de la date d'installation d'un rail de rechange qui indiquent :
- i. la date d'installation;
 - ii. la date de l'inspection par ultrasons;
 - iii. l'emplacement.

5.5 Les compagnies doivent installer des détecteurs de roulement défectueux en bordure de la voie sur les itinéraires clés. Les compagnies doivent veiller à ce que les trains clés qui circulent sur un itinéraire clé fassent l'objet d'une inspection valide par un tel détecteur, d'une surveillance au passage des deux côtés du train clé selon la règle 110 du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* ou d'une inspection au défilé des deux côtés du train clé qui est effectuée par l'équipe du train clé, et ce, au maximum tous les 40 milles. Les résultats de la surveillance au passage doivent être communiqués à l'équipe du train clé et consignés par celle-ci afin que la surveillance soit considérée comme une inspection valide.

6. ÉVALUATIONS DES RISQUES POUR LES ITINÉRAIRES CLÉS

6.1 Les compagnies détermineront 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 et à des mises à jour périodiques fondées sur des changements importants. Les évaluations des risques pour les itinéraires clés doivent avoir lieu au moins tous les trois (3) ans et, au minimum :

- (a) définir chaque itinéraire clé en utilisant l'information appropriée sur l'emplacement, notamment les noms de subdivision ou d'embranchement et les points milliaires pertinents;
- (b) déterminer et décrire tous les risques pertinents liés à la sécurité et à la sûreté qui sont associés à chacun des itinéraires clés;
- (c) déterminer, évaluer et comparer d'autres itinéraires sur lesquels la compagnie peut exploiter du matériel roulant;
- (d) déterminer les zones à risque plus élevé où la limite de vitesse indiquée au nota 1 du paragraphe 4.1.1 pourrait s'appliquer;
- (e) intégrer les changements potentiels ou futurs importants dans l'exploitation ferroviaire, tels que de nouveaux clients transportant des marchandises assujetties à un plan d'intervention d'urgence conformément à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, et la croissance démographique;
- (f) déterminer et définir les facteurs pris en compte dans l'évaluation des risques liés à la sécurité et à la sûreté qui sont associés à chacun des itinéraires clés, y compris ce qui suit :
 1. les volumes annuels et les types de marchandises dangereuses transportées, par classe et par division;
 2. la densité du trafic ferroviaire;
 3. la longueur de l'itinéraire;
 4. la présence et les caractéristiques des installations ferroviaires;
 5. le type, la catégorie et le calendrier d'entretien de la voie;
 6. la déclivité et la courbure de la voie;
 7. la présence ou l'absence de signaux et de systèmes de contrôle des trains le long de l'itinéraire (territoires non signalisés par opposition aux territoires signalisés);
 8. la présence ou l'absence de détecteurs de danger en voie;
 9. le nombre et les types de passages à niveau;
 10. les territoires à voie simple par opposition aux territoires à voie double;
 11. la fréquence et l'emplacement des branchements de voie;
 12. la proximité des lieux d'importance nationale et des aléas naturels;
 13. les zones écosensibles ou importantes;
 14. la densité de la population le long de l'itinéraire;
 15. les lieux le long de l'itinéraire (gares, événements, points de rassemblement);
 16. la capacité d'intervention en cas d'urgence et le long de l'itinéraire, y compris la formation des services d'incendie locaux et des municipalités en ce qui a trait aux volumes et aux types de marchandises dangereuses transportées;

17. les zones à conséquence élevée le long de l'itinéraire;
18. la présence d'un trafic voyageurs le long de l'itinéraire (voie partagée);
19. la vitesse des trains;
20. la proximité d'installations de remisage ou de réparation en cours de route;
21. les risques connus, notamment tout scénario de risque non public;
22. les mesures en place visant à atténuer les risques apparents pour la sécurité et la sûreté, y compris ceux relatifs à des situations et à des emplacements où un matériel roulant laissé sans surveillance pourrait se mettre à dériver en cas de défaillance de ses moyens d'immobilisation;
23. la disponibilité d'itinéraires de rechange réalisables;
24. les incidents antérieurs;
25. le temps global passé en transport;
26. la formation et le niveau de compétence des équipes;
27. l'incidence sur le trafic et la congestion du réseau ferroviaire;
28. les géorisques.

7. CONSULTATIONS AUPRÈS DES MUNICIPALITÉS ET AUTRES PALIERS DE GOUVERNEMENT LOCAL

- 7.1. Dans leurs évaluations des risques pour les itinéraires clés, les compagnies intégreront les préoccupations en matière de sécurité et de sûreté exprimées par les municipalités et autres ordres de l'administration locale. À cette fin, les compagnies :
- (a) fourniront des coordonnées par l'entremise d'un site Web accessible au public, ainsi qu'à la Fédération canadienne des municipalités. L'administrateur en chef (AC), ou un délégué, d'une municipalité ou d'un autre ordre de l'administration locale peut se servir de ces coordonnées pour soumettre des préoccupations en matière de sécurité et de sûreté à la considération des compagnies dans leurs évaluations des risques pour les itinéraires clés;
 - (b) répondront aux municipalités ou aux autres ordres de l'administration locale quant à, par exemple, la manière dont les risques qu'ils ont décelés seront atténués. Dans tous les cas, les compagnies transmettront un accusé de réception;
 - (c) ne seront pas tenues de divulguer de l'information considérée comme confidentielle par celles-ci, selon l'alinéa 7.1(b) ci-dessus, si l'AC, ou le délégué, de la municipalité ou d'un autre ordre de l'administration locale ne s'est pas engagé par écrit à :
 - i. communiquer l'information uniquement aux personnes qui ont besoin de savoir;
 - ii. préserver le caractère confidentiel de l'information et veiller à ce qu'elle soit protégée dans la plus grande mesure que permet la loi par toutes les personnes avec lesquelles cette information est communiquée.
 - (d) tiendront pour une période de sept ans des registres comportant les commentaires et préoccupations exprimés par les municipalités ou les autres ordres de l'administration locale sur la sécurité et la sûreté ainsi que les

réponses, le cas échéant, des compagnies adressées aux municipalités ou aux autres ordres de l'administration locale concernant ces commentaires et préoccupations.