



UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

Montréal, le 23 octobre 2017

Monsieur Richard Paton
Président du Comité d'examen

et

Madame Brenda Eaton
Vice-présidente du Comité d'examen
Secrétariat sur l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
255, rue Albert, pièce 702
Ottawa (Ontario) K1P 6A9

Madame Pauline Quinlan
Mairesse et vice-présidente du Comité d'examen
Ville de Bromont
88, boulevard de Bromont, bur. 100
Bromont (Québec)
J2L 1A1

Objet : Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et commentaires de l'UMQ

Monsieur, Mesdames,

À la suite de la participation de l'Union des municipalités du Québec à la table ronde qui a eu lieu le 18 septembre dernier, à Montréal, dans le cadre de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, nous souhaitons vous transmettre par écrit les recommandations que nous avons formulées à ce moment.

Depuis la tragédie de Lac-Mégantic en 2013, l'UMQ a mis en place plusieurs mesures et participé aux différentes instances gouvernementales et municipales afin d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire. Trois grands principes ont guidé nos actions jusqu'à maintenant :

1. Reconnaître les municipalités comme des **partenaires à part entière** des gouvernements du Québec et du Canada ainsi que des compagnies de chemin de fer quant à l'amélioration de la sécurité du transport ferroviaire.
2. S'assurer que les municipalités n'aient pas à assumer les coûts liés à l'amélioration de la sécurité ferroviaire sur leur territoire.
3. Le transport ferroviaire est vital pour le développement économique de nombreuses entreprises, mais celui-ci doit se faire de manière sécuritaire pour les communautés.

Bien que plusieurs changements réglementaires aient été apportés jusqu'à maintenant pour améliorer la sécurité du transport ferroviaire, nous sommes d'avis qu'il reste encore du travail à faire. Voici donc les recommandations que l'UMQ souhaite voir retenues par votre comité.

Consultation et partage de l'information avec les municipalités

- Rendre permanent l'ordre préventif 36 pour le partage d'information entre les compagnies ferroviaires et les municipalités concernant les matières dangereuses transportées par train sur leur territoire. L'utilisation des nouvelles technologies par l'industrie ferroviaire pourrait faciliter ce partage de l'information avec les municipalités.
- Créer un mécanisme officiel de consultation afin de permettre aux municipalités d'exprimer leurs préoccupations et de faire des recommandations lorsqu'il y a un projet augmentant de manière importante le transport ferroviaire de matières dangereuses sur leur territoire. Le projet de Chaleur Terminals au Nouveau-Brunswick prévoyant le passage quotidien de 220 wagons-citernes de pétrole en provenance de l'Ouest canadien et transitant dans des dizaines de municipalités du Québec est un exemple de projet qui devrait être l'objet de consultation.
- Permettre aux municipalités d'avoir accès aux informations concernant l'état des infrastructures ferroviaires sur leur territoire, ce qui n'est pas possible à l'heure actuelle. Cela permettrait aux municipalités de répondre aux questions légitimes de leurs citoyens à ce sujet.

Vitesse des trains et identification des endroits à risque

- Étendre les nouvelles règles concernant la limite de la vitesse maximale des trains transportant des matières dangereuses au noyau urbain des plus petites municipalités. Le nouveau règlement du gouvernement fédéral s'applique seulement aux RMR (régions métropolitaines de recensement de plus de 50 000 habitants et leur noyau secondaire de 10 000 habitants).
- Répertorier les endroits présentant des risques élevés et servant couramment de halte où les trains ne devraient pas être laissés sans surveillance (ex. : comme une pente raide ou une courbe menant à des régions habitées, comme la ligne ferroviaire passant au nord de Lac-Mégantic) et transmettre les informations aux municipalités concernées.

Formation des premiers intervenants

- Soutenir financièrement les municipalités pour la formation des premiers intervenants et l'achat de l'équipement nécessaire pour intervenir adéquatement lors d'un accident impliquant un train transportant des matières dangereuses.

Passages à niveau

- Accroître les fonds accordés aux municipalités pour améliorer les ouvertures et les clôtures aux passages à niveau.

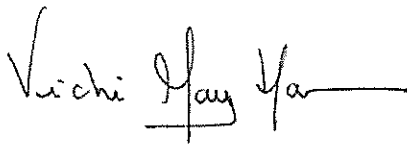
Caisse d'indemnisation

- Étendre l'utilisation des fonds de la caisse d'indemnisation à d'autres marchandises dangereuses comme l'éthanol. Transports Canada a le pouvoir d'élaborer des règlements pour étendre les cotisations à la caisse d'indemnisation à d'autres marchandises dangereuses, s'il le juge approprié. Cette caisse est financée actuellement par une cotisation imposée aux expéditeurs de pétrole brut et servira à payer les coûts d'intervention et de rétablissement qui dépasseraient la couverture d'assurance des compagnies de chemin de fer.

Finalement, il serait souhaitable que votre comité recommande d'accélérer les travaux concernant la construction d'une voie ferrée contournant le centre-ville de Lac-Mégantic. L'UMQ appuie cette demande qui est nécessaire pour assurer la sécurité de la population méganticoise durement ébranlée depuis la tragédie de 2013.

Espérant que ces recommandations seront utiles à la poursuite des travaux du comité d'examen, je vous prie de recevoir, Monsieur, Mesdames, mes meilleures salutations.

La mairesse de Magog
et porte-parole de l'UMQ pour la sécurité ferroviaire,

A handwritten signature in black ink that reads "Vicki May Hamm". The signature is written in a cursive style with a horizontal line extending to the right from the end of the name.

Vicki May Hamm