



Commentaires de la Ville de Montréal
présentés dans le cadre de la
**CONSULTATION SUR LA RÉVISION DE LA
LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE**

Septembre 2017

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
L'EFFICACITÉ DU RÉGIME LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE	5
L'APPLICATION DE LA LOI	5
Des ressources humaines et matérielles adéquates	5
Le Règlement 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire	6
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA TENDANCE DE L'INDUSTRIE	6
Les passages à niveau	7
CONCLUSION	8

INTRODUCTION

Transports Canada a mandaté un Comité pour procéder à un examen complet et indépendant de la Loi sur la sécurité ferroviaire, et ce, afin que cette loi continue de défendre les intérêts des Canadiens.

Comme l'indique le document d'orientation, rappelons que l'examen de la Loi porte principalement sur les aspects suivants :

- 1) L'efficacité du régime législatif et réglementaire fédéral de la sécurité ferroviaire;
- 2) L'application de la Loi en soi;
- 3) La fidélité de la Loi à son objectif principal, qui est d'assurer la sécurité ferroviaire dans l'intérêt des Canadiens.

À la Ville de Montréal, nous sommes d'avis que, de façon générale, les recommandations qui sont formulées dans le rapport « Le point sur la sécurité ferroviaire » publié en juin 2016 par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités sont pertinentes et doivent servir de base à l'examen de la Loi. Nous souhaitons toutefois compléter ces recommandations par les éléments abordés dans les sections suivantes.

L'EFFICACITÉ DU RÉGIME LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

La Ville de Montréal partage l'avis présenté dans le « Le point sur la sécurité ferroviaire » par certains intervenants qui déplorent le fait que la Loi offre aux compagnies ferroviaires la possibilité d'élaborer des règles qui les régissent.

Considérant que les compagnies ferroviaires de compétence fédérale ont la possibilité de demander des exemptions sur certains règlements et de proposer d'autres règles, la Ville de Montréal est d'avis que l'examen de la Loi devrait étudier les impacts de cette façon de faire sur la sécurité du public. Par souci d'équité, des balises devraient être mises en place par les instances afin de limiter cette pratique chez les compagnies ferroviaires.

L'APPLICATION DE LA LOI

Des ressources humaines et matérielles adéquates

Bien que l'application de la Loi ne relève pas des compétences de la Ville de Montréal, nous sommes portés à croire que cette loi offre un régime général d'encadrement de la sécurité ferroviaire en spécifiant les pouvoirs du gouvernement d'adopter des règlements ou des règles supplémentaires pour cibler des enjeux spécifiques.

Il importe que le gouvernement continue d'effectuer une veille des risques actuels et futurs afin de pouvoir ajuster le cadre législatif et réglementaire en conséquence et qu'il attribue les ressources nécessaires pour appliquer les dispositions qu'il adopte. Plus précisément, la Ville de Montréal est d'avis que l'examen de la Loi devrait prendre en compte les éléments suivants :

- 1) Le renforcement de la capacité d'inspection et de surveillance des autorités réglementaires concernées;

- 2) La planification systématique d'inspections prioritaires des infrastructures dans les grands centres urbains en raison de leur haut niveau de vulnérabilité;
- 3) L'élaboration et l'utilisation d'indicateurs de performance communs aux compagnies de chemin de fer, afin d'assurer un suivi des secteurs les plus à risque en matière de sécurité ferroviaire et d'évaluer la possibilité de les rendre disponibles aux intervenants en mesure d'urgence des municipalités;
- 4) La mise en place d'une plateforme d'échanges permettant aux différents intervenants d'accéder aux informations en temps réel.

Ce sont par ailleurs des recommandations que la Ville de Montréal avait formulées dans le cadre de la consultation fédérale sur l'Avenir des transports à l'été 2016.

Le Règlement 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire

À l'automne 2016, le ministre des Transports du Canada a effectué une consultation sur les modifications proposées au partage des renseignements dans le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire. La Ville de Montréal avait alors formulé des recommandations pour chacune des sections des modifications proposées, dont certaines sont reprises ici dans un contexte d'examen de la Loi.

La Ville de Montréal est d'avis que le Comité d'examen devrait évaluer les deux possibilités suivantes :

- Que Transports Canada définisse une méthodologie d'évaluation des risques qui soit uniforme pour toutes les compagnies ferroviaires. Ainsi, la compréhension des résumés d'évaluation des risques et la prise de décision des responsables municipaux seraient facilitées. Advenant l'impossibilité de mettre en place une méthodologie uniforme, un accès aux données brutes contenues dans les évaluations des risques réalisées en vertu de l'article 15 du règlement devrait être accordé aux municipalités, aux provinces et aux territoires;
- Que le résumé des évaluations des risques proposé par les modifications au règlement contienne une évaluation de la probabilité d'occurrence et de la gravité des conséquences associées au risque présenté.

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA TENDANCE DE L'INDUSTRIE

Les tendances commerciales et la croissance démographique auront des répercussions sur les itinéraires et le trafic dans les grands centres urbains. Ces changements ont déjà été notés sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Premièrement, le développement urbain s'est densifié autour des infrastructures ferroviaires. Deuxièmement, le transport de marchandises dangereuses par voie ferroviaire a fortement augmenté au cours des dernières années. De plus, la cohabitation entre les trains de marchandises et les trains de passagers continuera d'être un enjeu. Voilà pourquoi la Ville favorise une mobilité durable et encourage le développement résidentiel à proximité des gares de train pour inciter les gens à utiliser les transports collectifs.

La Ville de Montréal croit que l'examen de la Loi devrait prendre en compte les tendances du marché à l'échelle mondiale en ce qui a trait au développement de l'industrie ferroviaire et à ses impacts sur la sécurité des biens et des personnes. Cette

prise en compte passe par différentes mesures de réduction des risques, dont certaines dépassent le cadre de la Loi. Voici deux pistes de solution que la Ville de Montréal désire toutefois soumettre à l'évaluation du Comité d'examen :

- Miser sur le développement de voies ferroviaires de contournement afin d'éviter la circulation de convois ferroviaires en transit au milieu des grands centres urbains, notamment celui de l'agglomération de Montréal;
- Favoriser l'identification et l'évaluation des mesures de réduction des risques, dont les coûts seraient assumés par les transporteurs ferroviaires, afin de permettre une saine cohabitation des collectivités et des infrastructures de transport. Certains de ces éléments sont présentés dans les Lignes directrices (voir ci-dessous), mais des mesures de protection pourraient être élaborées et appliquées de façon normative ou à même le Code national du bâtiment pour toute construction à proximité d'une voie ferroviaire (par exemple : un système de ventilation à fermeture automatique en cas de fuite toxique).

Les passages à niveau

En ce qui concerne les passages à niveau pour piétons et cyclistes, la Ville de Montréal recommande un encadrement qui favorise la collaboration entre les villes et les compagnies ferroviaires pour la mise en place des passages à niveau.

Le gouvernement fédéral, les compagnies ferroviaires et les municipalités devraient collaborer afin de veiller à ce que les corridors ferroviaires n'aient pas d'impacts néfastes sur les citoyens. Dans une métropole comme Montréal, les corridors ferroviaires traversent des quartiers résidentiels et commerciaux densément peuplés, créant ainsi un obstacle pour la mobilité des personnes.

La Ville de Montréal constate que les passages à niveau représentent une option plus adéquate pour les conditions de la métropole que les passages dénivelés. Tout d'abord, parce que les passages dénivelés sont plus coûteux, tant pour la construction que pour l'entretien, que les passages à niveau, et ensuite parce que cette infrastructure s'intègre mal dans un milieu urbain dense. De plus, les passages dénivelés représentent un défi pour les personnes à mobilité réduite. Ils répondent mal à l'évolution d'un quartier et aux changements dans les habitudes de déplacements des citoyens. Les intrusions dans le réseau ferroviaire constituent souvent une réponse à l'emplacement des passages dénivelés qui ne correspondent pas aux besoins des citoyens.

Pour cette raison les passages à niveau demeurent une option viable. Lorsqu'ils sont aménagés selon les standards et les normes actuelles de Transports Canada, ils s'avèrent tout à fait garants de la sécurité des utilisateurs. Pour la Ville de Montréal, ils constituent un moyen efficace de réduire les problèmes d'intrusions illicites, mais ne les encouragent aucunement. La sécurité demeure un enjeu fondamental, cependant, elle ne doit certainement pas occulter d'autres enjeux qui sont tout aussi importants, soit la place qu'occupe le citoyen dans l'espace urbain et ses besoins en mobilité. La Ville de Montréal croit que les « Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires » sont pertinentes, mais que le Comité d'examen pourrait examiner les améliorations suivantes :

- L'identification de tous les risques potentiels pour les personnes et la détermination des dangers et des risques, tels qu'ils sont spécifiés à l'Annexe A des Lignes directrices, devraient intégrer le risque lié au transport ferroviaire des marchandises dangereuses;

- Les Lignes directrices devraient référer aux évaluations des risques que les compagnies ferroviaires doivent produire en vertu de l'article 15 du Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire;
- Les Lignes directrices devraient également proposer :
 - des mesures d'atténuation des conséquences en lien avec le risque lié au transport ferroviaire des marchandises dangereuses permettant d'augmenter la protection des bâtiments ou des aménagements, et ce, lorsque les marges de recul standard ne peuvent être respectées;
 - des mesures de mitigation visant à sécuriser les emprises ferroviaires, une tâche qui devrait pourtant être menée par les exploitants préférablement en site propre;
 - une liste de critères de performance permettant de juger de la viabilité des aménagements à la suite du dépôt des analyses de viabilité; cette liste offrirait un soutien aux municipalités dans leur prise de décision.

CONCLUSION

La Ville de Montréal accueille l'initiative du Gouvernement du Canada de réviser la Loi sur la sécurité ferroviaire. Elle estime que les recommandations formulées dans le rapport intitulé « Le point sur la sécurité ferroviaire » publié par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités en juin 2016 devraient servir de base pour cette révision. De plus, elle espère que les commentaires élaborés dans le présent document contribueront aux réflexions du gouvernement et mèneront à une modernisation de la législation, de manière à assurer l'opération sécuritaire du réseau ferroviaire de la métropole et du Canada.