



Transports
Canada

Transport
Canada

700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7

PAR COURRIEL

Le 30 septembre 2020

Madame Mireille Lapointe
Gestionnaire de projets - Québec
Agence d'évaluation d'impact du Canada
901-1550, avenue d'Estimauville
Québec (Québec) G1J 0C1

OBJET : Demande d'avis expert final dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecœur (numéro de dossier 5538)

Madame,

Ceci fait suite à votre lettre du 31 août 2020, sollicitant un avis expert final dans le but de compléter l'analyse environnementale du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecœur.

La direction régionale – Surface – participe à l'analyse de ce projet et de ses impacts en tant que ministère expert du gouvernement fédéral pour les travaux reliés à deux volets : la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses. Dans un premier temps, ses experts en ces matières ont posé des questions afin de comprendre la nature et la portée des activités du projet reliées aux opérations ferroviaires et au transport de marchandises dangereuses, le but étant d'évaluer dans quelle mesure la direction régionale – Surface – était habilitée à fournir une expertise dans les limites de ses cadres réglementaires.

.../2



La *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) ne s'applique pas à l'exploitation de chemins de fer situés sur des territoires portuaires, ainsi, la portée du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecœur n'y est donc pas assujettie. Toutefois, les limites extérieures du port impliqueraient un chemin de fer de compétence fédérale qui serait assujetti à la LSF.

Quant au volet concernant les marchandises dangereuses, la Loi et son Règlement s'appliquent sur toute activité reliée à la demande de transport, de manutention et de transport de marchandises dangereuses, incluant l'entreposage pendant le transport. Autrement dit, les marchandises dangereuses entreposées dans un lieu fixe sont régies par d'autres instances, telles que la province ou la municipalité. Dans le cas du promoteur, peu importe le mode de transport (ferroviaire, routier ou maritime) utilisé, il est tenu de se soumettre à la *Loi et au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Par ailleurs, chaque contenant utilisé pour le transport pour toutes les marchandises dangereuses doit être conforme au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* et doit être conçu, construit, rempli, obturé, arrimé et entretenu de façon à empêcher, dans des conditions normales de transport, y compris la manutention, tout rejet des marchandises dangereuses qui pourrait présenter un danger pour la sécurité publique.

À la lumière des informations ci-dessus, cet avis concerne donc, exclusivement, les opérations éventuelles ou potentielles qui se dérouleraient à l'extérieur du port. De plus, l'Annexe 1, ci-jointe, fournit certaines réponses qui pourraient éclairer votre réflexion.

Pour tout complément ou toute question à ce sujet, je demeure à votre entière disposition.

Cordialement.

<Original signé par>

Luciano Martin, ing.
Directeur régional, Surface

c.c. Rosemarie Lavoie – Transports Canada



ANNEXE 1 – Réponses Transports Canada

Description du projet en lien avec vos domaines d'expertise

1) Est-ce que l'information présentée par le promoteur sur le projet en lien avec les domaines d'expertise ci-dessus est décrite et documentée de façon adéquate et suffisante? Veuillez expliquer votre réponse et préciser, le cas échéant, les lacunes ou les aspects pour lesquels il subsiste une incertitude. Expliquez si ces lacunes et incertitudes peuvent influencer votre avis et dans quelle mesure.

Réponse : Bien que l'intérieur des installations portuaires n'est pas assujéti aux champs d'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, l'information présentée par le promoteur semble suffisante et ne semble pas présenter d'enjeux particuliers.

Toutes les activités effectuées par le promoteur en lien avec le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire, la demande de transport, la manutention ou le transport, doivent être effectuées en conformité avec les exigences de la *Loi* et du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

2) Veuillez préciser si des infrastructures, des aménagements, des activités ou autres peuvent générer des risques en lien avec vos domaines d'expertise. Dans l'affirmative, veuillez décrire ces risques et préciser quelles mesures devraient être mises en place pour les réduire ou les éliminer.

Réponse : Pour les activités qui se situent à l'extérieur des installations portuaires et qui seront impactées par le projet, il ne semble pas y avoir de préoccupations ou de questionnements particuliers pour la sécurité ferroviaire, dans le contexte actuel. Les passages à niveau de la montée Lapierre et de la Pomme d'or verront, certes, un achalandage routier accru. Toutefois, la route relève de l'autorité routière, hormis la surface de croisement elle-même, qui tombe sous la responsabilité du Canadien National (CN), compagnie ferroviaire de compétence fédérale. Si un enjeu à la sécurité ferroviaire devait se présenter sur cette portion de la route, la *Loi sur la sécurité ferroviaire* s'appliquerait alors. Par ailleurs, les prémisses actuelles du projet ne semblent pas indiquer qu'elles entraîneront un changement dans les opérations ferroviaires du CN qui se répercuterait sur la sécurité ferroviaire.

Pour le croisement de la route 132, selon la solution retenue (pont d'étagement ou passage à niveau), si l'Administration portuaire de Montréal (APM) acquiert des terrains au sud de la route 132, le passage à niveau fera partie du port et sera donc assujéti à la Loi maritime du Canada. Si le terrain est acquis par le CN, ou un autre chemin de fer de compétence fédérale, le passage à niveau sera assujéti à la Loi sur la sécurité ferroviaire, et ses règlements s'appliqueront.



Quant à la circulation des trains sur la subdivision Sorel, entre Contrecoeur et Saint-Bruno, il est important de noter que l'achalandage et le volume ferroviaire varient et fluctuent au fil des années. À titre d'exemple, le transport de produits pétroliers vers les anciennes installations d'Hydro Québec acquise par une tierce partie était plus élevé, il y a quelques années, par rapport à aujourd'hui. Ainsi, dans le cadre du projet actuel, les trains supplémentaires anticipés pour l'Administration portuaire de Montréal (APM) représenteraient un faible impact sur les infrastructures ferroviaires.

En revanche, il est aussi possible que la fréquence et le nombre de trains augmentent en fonction de la demande des clients du chemin de fer, impliquant des tonnages supplémentaires au-delà de ce que le promoteur a prévu. Dans l'éventualité où ils dépasseraient certains critères réglementaires, des inspections additionnelles pourraient être requises. Dans un cas pareil, cette situation serait couverte puisqu'elle est déjà prévue dans la réglementation actuelle.

Toutes les activités effectuées par le promoteur en lien avec le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire, la demande de transport, la manutention ou le transport, doivent être effectuées en conformité avec les exigences de la *Loi* et du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Répercussions découlant des accidents ou des défaillances

3) Veuillez fournir votre avis sur les mesures de protection, les protocoles préliminaires d'intervention en cas d'urgence ou les plans de mesures d'urgence préliminaires proposés par le promoteur. Sont-ils adéquats et suffisants pour réduire les risques d'accidents ou de défaillances ou leurs conséquences? Veuillez expliquer votre réponse et proposer d'autres mesures, le cas échéant.

Réponse : L'intérieur des installations portuaires n'est pas assujéti aux champs d'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Quant à l'extérieur, ce sont les mesures existantes du CN qui s'appliquent.

Toutes les activités effectuées par le promoteur en lien avec le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire, la demande de transport, la manutention ou le transport, doivent être effectuées en conformité avec les exigences de la *Loi* et du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.



Transports
Canada

Transport
Canada

4) Parmi les mesures proposées pour réduire les risques d'accidents et de défaillances ou leurs conséquences, veuillez identifier celles que vous considérez comme des mesures clés¹. Veuillez proposer des correctifs (au besoin) ou recommander toutes autres mesures que vous jugez essentielles et qui n'auraient pas été proposées par le promoteur.

Réponse : L'intérieur des installations portuaires n'est pas assujéti aux champs d'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Quant à l'extérieur, ce sont les mesures existantes du CN qui s'appliquent.

Toutes les activités effectuées par le promoteur en lien avec le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire, la demande de transport, la manutention ou le transport, doivent être effectuées en respect aux exigences de la *Loi* et du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Effets de l'environnement sur le projet

5) Est-ce que Transports Canada a des préoccupations concernant les effets que l'environnement² pourrait avoir sur le projet (par exemple, l'effet des vagues ou de la glace sur les infrastructures portuaires et les navires) ? Si tel est le cas, veuillez expliquer vos préoccupations et identifier les lacunes ou les aspects pour lesquels il subsiste une incertitude.

Réponse : Aucun avis à émettre concernant cette question. L'ensemble des conditions et des éléments naturels de la Terre ne sont pas du domaine des champs d'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*.