

Répondre à : Stéphanie Hamelin
Ligne directe : 514.987.5085
Télécopieur : 514.987.1213
Adresse courriel : stephanie.hamelin@mcmillan.ca
Notre N° de dossier : 259173
Date : Le 2 juillet 2019

PAR COURRIEL

Madame Catherine Plasse
**Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement**
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Suivi des demandes de la Commission Ville de Lac-Mégantic

Chers membres de la Commission,

Il nous fait plaisir de faire suite à votre demande formulée dans le cadre des audiences publiques relativement au projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic.

CMQR est une entreprise privée qui est soumise à diverses obligations découlant de multiples lois et règlements gouvernant ses activités de transport ferroviaire. CMQR considère que son plan de mesures d'urgence (« PMU ») de même que les diverses marchandises dangereuses qu'elle peut transporter dans une année donnée, sont des informations confidentielles. À titre d'entreprise privée, CMQR traite ces renseignements de manière confidentielle.

Ainsi, CMQR étant soumise à de nombreuses exigences légales et réglementaires de juridiction fédérale, il nous apparaît primordial de confirmer que la divulgation des informations demandées sera traitée de manière confidentielle et ne contrevient pas aux lois et règlements fédéraux qui gouvernent nos activités. La loi nous oblige à divulguer annuellement à l'Office des Transports du Canada toutes les marchandises dangereuses que nous transportons sur une base annuelle, ce que nous faisons. Ces informations ne sont pas rendues publiques par l'Office des Transports du Canada.

Tel que mentionné par d'autres intervenants lors de l'audience, il existe une procédure par laquelle une municipalité peut obtenir une confirmation quant à la nature des marchandises dangereuses transitant sur son territoire. Le Ministre des Transports a émis l'Ordre no. 36, par lequel les sections 11 et 12 de celui-ci requièrent qu'une personne qui n'est pas un

transporteur ferroviaire de catégorie I canadien (tel que CMQR), divulgue annuellement de l'information relative aux marchandises dangereuses qu'elle transporte à certains représentants municipaux désignés, et la section 12 permet la publication limitée de cette information, comme suit :

11. *Une personne qui transporte des marchandises dangereuses par wagon ferroviaire et qui n'est pas un transporteur ferroviaire de catégorie I canadien doit fournir à l'agent de la planification des mesures d'urgence désigné de chaque compétence dans laquelle des marchandises dangereuses sont transportées par wagon ferroviaire :*
 1. *Un rapport, présenté au plus tard le 15 mars de chaque année et qui comporte des données globales sur la nature (tel que définie) et le volume des marchandises dangereuses que la personne a transportées par wagon ferroviaire dans la compétence (tel que définie) au cours de la dernière année civile;*
 2. *Toute modification importante ou toute modification significative anticipée de la nature ou du volume des marchandises dangereuses que la personne a transportées ou transportera par wagon ferroviaire dans la compétence, dès que cette personne est mise au courant de la modification importante ou de la modification significative anticipée.*
12. *Une personne qui transporte des marchandises dangereuses par wagon ferroviaire et qui n'est pas un transporteur ferroviaire de catégorie I canadien qui transporte des marchandises dangereuses dans une compétence au cours d'une année civile doit, au plus tard le 15 mars de l'année suivante, fournir à l'agent de la planification des mesures d'urgence désigné (tel que défini) de cette compétence, un rapport rédigé dans la(les) langue(s) officielle(s) choisie(s) par l'agent de la planification des mesures d'urgence désigné et comprenant des renseignements qui seront rendus publics à la discrétion de l'agent de la planification des mesures d'urgence désigné ou d'autres fonctionnaires de cette compétence. Ce rapport précise les dix (10) plus importantes marchandises dangereuses, par volume transportées par la personne dans la compétence au cours de la dernière année civile, présentées par désignation officielle de transport.*

Les entreprises ferroviaires, incluant CMQR, sont exemptées de cette obligation de divulgation en faveur de tout agent de la planification des mesures d'urgence qui n'est pas spécifiquement nommé sur la liste des agents de la planification des mesures d'urgence gardée à jour par Transports Canada.

Ainsi, on constate que seules certaines personnes sont autorisées à obtenir cette information et qu'on ne permet pas à une entreprise ferroviaire de divulguer publiquement ces informations, mais bien uniquement aux agents de planification des mesures d'urgence. Toute municipalité désirant avoir accès à ces informations doit en faire la demande formelle auprès de Canutec (soit le Centre canadien d'urgence transport qui relève de la Direction générale

du transport des marchandises dangereuses (TMD) de Transports Canada), lequel procédera aux vérifications nécessaires, suite à quoi Canutec avisera l'entreprise ferroviaire en question qu'elle a le droit de divulguer les informations à la municipalité et aux personnes autorisées. La rigueur avec laquelle ces informations sont traitées par les autorités concernées nous incite donc à faire preuve d'une extrême prudence et à chercher à obtenir confirmation que ces informations seront traitées de manière hautement confidentielle.

Également, les assureurs de CMQR fournissent une couverture d'assurance à CMQR en fonction de la divulgation de certaines informations requises par l'Office des Transports du Canada. Nous pourrions nous enquérir auprès de nos assureurs et de l'Office à savoir si la divulgation des informations demandées au BAPE constituerait une violation de nos obligations envers un de nos assureurs, notre courtier en assurances ou l'Office, ou toutes personnes qui y sont liées.

Par ailleurs, nous souhaitons préciser que nous opérons un système de transport ferroviaire pour nos clients – les expéditeurs. Nous ne sommes pas les propriétaires des wagons que nous transportons, ni des produits qu'ils contiennent. Tel que mentionné lors des audiences, nous considérons que la nature et la quantité des produits que nous transportons pour chacun de nos clients est une information qui appartient à nos clients. Tel que prévu par la loi fédérale, chaque wagon contenant des marchandises dangereuses doit être identifié. De par la loi, nous ne sommes cependant pas la partie qui procède à l'identification des wagons. Ainsi, il serait erroné de penser que nous avons déjà divulgué la nature des marchandises dangereuses que nous transportons par le fait même de nos activités – puisque ce sont nos clients les expéditeurs qui divulguent ces informations. À cet égard, il nous faudrait confirmer si les relations contractuelles qui nous lient avec nos clients et nos fournisseurs nous préviennent de divulguer les informations demandées, en dehors du cadre des divulgations obligatoires qui nous sont déjà imposées par les lois fédérales. Également, de nombreuses marchandises qui transitent sur notre chemin de fer proviennent de chemins de fer qui appartiennent à d'autres entités, lesquelles pourraient également être contraintes à des obligations de confidentialité envers leurs propres clients et parties prenantes. L'évaluation des obligations qui gouvernent chacune de ces relations est une tâche non-négligeable.

CMQR pourrait encourir sa responsabilité en cas de contravention à une obligation légale ou réglementaire, pourrait potentiellement faire face à une ou plusieurs réclamations en cas de violation de ses obligations contractuelles envers ses clients, ses fournisseurs, ses assureurs, son courtier en assurance, et pourrait s'exposer à des sanctions par Transports Canada ou l'Office des Transports du Canada en raison d'une divulgation non-autorisée.

Finalement, tel que nous l'avons confirmé lors des audiences publiques, CMQR a adopté un PMU, qu'elle met à jour périodiquement. Ce plan répond aux exigences réglementaires canadiennes et américaines imposées aux chemins de fer et a été développé conformément aux demandes des autorités compétentes. Les exigences réglementaires applicables à une intervention faisant suite à un incident ou un accident ferroviaire impliquant des marchandises dangereuses sont vastes et visent l'intervention de plusieurs parties prenantes à différents

niveaux pour faire face à de telles situations. Alors que les responsabilités de la CMQR sont prévues à son PMU, d'autres intervenants de la chaîne de commande sont amenés par le biais de la législation applicable à participer à différents degrés aux mesures à prendre face à de telles situations. Certaines parties s'impliquent dans ces mesures de manière plus substantielle. À titre d'exemple, la CMQR n'est pas désignée à titre de premier répondant et ne peut donc fournir une telle réponse; ainsi, les autres parties qui bénéficient de la désignation de premiers répondants sont appelées à prendre ce rôle. Également, les expéditeurs, dans le cadre de leurs obligations ayant trait à l'expédition, ont l'obligation légale de fournir un Plan d'Intervention d'Urgence, lequel prévoit également les obligations de ces parties. À plusieurs égards, la CMQR n'a pas le droit légalement d'intervenir sous différents aspects d'une réponse à un accident ferroviaire. Le PMU de la CMQR exige que la CMQR procède à de nombreuses interventions visant à aviser divers intervenants en cas d'accident de manière à enclencher la réponse appropriée pour faire face à un incident ou un accident, et de porter assistance à cette réponse de la manière prévue à son PMU.

Le sous-paragraphe 39.2 de la Loi sur la sécurité ferroviaire (Canada) (la « LSF ») interdit à toute personne la communication de la « teneur d'un texte relatif à la sûreté du transport ferroviaire qui est désigné comme tel », sauf si une telle communication est autorisée, ce qui inclut tout document approuvé ou proposé pour approbation en vertu de la LSF (le Certificat d'Exploitation de Chemin de Fer de CMQR et les autres documents soumis pour approbation en vertu de la LSF ont été exigés dès l'incorporation de CMQR en 2014, avant qu'elle ne soit autorisée à opérer le chemin de fer). Il existe également des obligations de non-divulgence relativement à des ordonnances, des injonctions ministérielles relatives à la sécurité et des mesures de sécurité spéciales réglementaires prévues à la LSF qui pourraient s'appliquer à CMQR relativement à la divulgation de textes relatifs à la sûreté du transport ferroviaire. Malheureusement, l'expression « texte relatif à la sûreté du transport ferroviaire » n'est pas définie à la LSF et CMQR n'est pas en position de déterminer si cette expression inclut la divulgation de son PMU.

Pour toutes ces raisons, nous prenons acte de votre engagement de traiter notre PMU de même que la liste des marchandises dangereuses que nous transportons de manière confidentielle et vous prions de trouver ci-joint une copie de notre PMU. Nous joignons également la liste historique annualisée de 2018 des marchandises dangereuses fournie à l'Office des Transports du Canada, laquelle constitue un exemple illustrant les marchandises dangereuses que la CMQR transporte.

Nous vous prions de recevoir nos plus cordiales salutations.

McMillan LLP/S.E.N.C.R.L., s.r.l.



Stéphanie Hamelin

CONFIDENTIEL
ANNEXE A

Liste des matières dangereuses
(voir ci-joint)

La commission d'enquête a accueilli le 11 juillet 2019
la demande de confidentialité concernant ce document
(voir document DD1).

CONFIDENTIEL
ANNEXE B

Plan des mesures d'urgence
(voir ci-joint)

La commission d'enquête a accueilli le 11 juillet 2019 la demande de confidentialité concernant ce document (voir document DD1).