

Québec, 14 juin 2018

Monsieur Jean-Marc Fournier  
Leader parlementaire du gouvernement  
Cabinet du leader parlementaire du gouvernement  
Édifice Pamphile-Le May  
1035, rue des Parlementaires  
1<sup>er</sup> étage, Bureau 1.39  
Québec (Québec) G1A 1A4

Cher collègue,

Par la présente, je réponds à la question inscrite au feuillet du 7 juin 2018, par le député de Rimouski, relativement au projet d'exploitation d'un terminal pétrolier par Chaleur Terminals à Belledune au Nouveau-Brunswick. D'entrée de jeu, il importe de mentionner que la réalisation de ce projet reste toujours incertaine. Selon un article de Radio-Canada daté du 8 mai 2017, le projet comportait déjà d'importants enjeux financiers minant sa faisabilité. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques n'a d'ailleurs reçu aucune information quant à l'état d'avancement du projet ou la probabilité de sa réalisation depuis plus d'un an.

La responsabilité de la sécurité du transport ferroviaire des hydrocarbures relève principalement du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, du ministère de la Sécurité publique et du gouvernement fédéral. L'évaluation environnementale stratégique globale sur les hydrocarbures complétée en 2016 a proposée différentes mesures, visant notamment à gérer les risques liés au transport ferroviaire de cet éventuel projet dont l'utilisation des wagons TC/DOT-117 ou de wagons plus sécuritaires, la publication par Transports Canada des rapports de suivi, de contrôle et d'inspection, la diffusion, dans les municipalités où circuleront les convois de pétrole brut, du plan d'intervention d'urgence (PIU) requis par le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (DORS/2015-100), l'accompagnement des petites municipalités dans l'élaboration de leur plan de mesures d'urgence et la formation des intervenants.

Depuis la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic survenue le 6 juillet 2013, les gouvernements du Canada, du Québec, des États-Unis et de certains États ont également pris de nombreuses mesures touchant plusieurs domaines afin de

renforcer la sécurité ferroviaire. Le gouvernement du Québec a également agi pour améliorer la sécurité sur les chemins de fer relevant de sa compétence. Exemple, des modifications ont été apportées aux règles concernant les locomotives et le matériel roulant laissés sans surveillance, aux procédures d'exploitation des trains transportant des marchandises dangereuses (trains clés), aux procédures d'immobilisation et aux essais de freins, à la formation des employés et à l'inspection des infrastructures. De plus, tout chemin de fer relevant de la compétence du Québec qui est connecté à un chemin de fer relevant de la compétence du gouvernement du Canada doit respecter les règles de sécurité de ce dernier.

Pour finir, le Québec a demandé plusieurs mesures au gouvernement fédéral dans le cadre de cet éventuel projet d'exploitation d'un terminal dont notamment le devancement de l'échéancier pour l'élimination des wagons-citernes plus anciens et par conséquent, l'implantation des nouveaux wagons-citernes TC-117, l'imposition de systèmes de freinage pneumatique à commande électronique pour les trains-blocs de pétrole et l'imposition d'évaluation des risques à toute compagnie de chemin de fer qui prévoit transporter du pétrole.

Veuillez agréer, cher collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



ISABELLE MELANÇON