

CS - 28M
C. P. - CHUM

MÉMOIRE DE
COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE
À LA
COMMISSION SPÉCIALE SUR LE SITE DU FUTUR
CENTRE HOSPITALIER DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

3 MARS 2005

QUÉBEC

Madame la Présidente
Monsieur le ministre de la Santé et des services sociaux
Mesdames et messieurs membres de la Commission

Bonjour. Mon nom est Denyse Nepveu, je suis directrice, Affaires publiques et gouvernementales de la Compagnie de Chemin de fer Canadien Pacifique. Je tiens tout d'abord à remercier la Commission pour son invitation de nous entendre aujourd'hui.

A mes côtés se trouvent monsieur Don Campbell, vice-président, Planification et expansion des affaires et qui était le négociateur en chef de l'entente avec l'Université et M. Guido DeCiccio, directeur général de l'exploitation ferroviaire pour l'Est du Canada et des États-Unis et Madame Carla Pin. Je présenterai le Mémoire et mes collègues pourront répondre à vos questions. Nous souhaitons vous informer du rôle du Chemin de fer Canadien Pacifique dans ce dossier relatif au choix de l'emplacement du nouveau CHUM que s'apprête à faire le gouvernement du Québec.

RÉSEAU DU CFCP

Le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) est un transporteur transcontinental qui a des activités au Canada et aux États-Unis. Constitué en société en 1881 par une loi du gouvernement canadien, le CFCP possède un réseau de 22 000 kilomètres, grâce auquel il dessert la plupart des grandes agglomérations canadiennes, de Montréal à Vancouver, et les régions du Nord-Est et du Midwest des États-Unis. Le Chemin de fer a conclu avec d'autres transporteurs des alliances qui lui permettent d'étendre son territoire de desserte à l'ensemble des États-Unis ainsi qu'au Mexique.

Les chemins de fer sont l'épine dorsale du réseau de transport du Canada offrant le moyen le plus économique de transporter des conteneurs et tout autre produit sur une grande distance. Ils jouent un rôle névralgique dans les exportations du pays et contribuent à la prospérité collective.

Le CFCP est une entreprise enracinée dans l'histoire. Son réseau et ses installations se trouvent souvent au cœur des quelques 700 agglomérations qu'elle traverse.

En 1996, les réformes réglementaires ont permis aux chemins de fer de se départir des tronçons secondaires de leurs réseaux au profit de compagnies d'intérêt local avec qui ils entretiennent d'étroites relations puisque ces dernières se chargent d'exploiter les réseaux secondaires et de desservir les clients qui y sont situés.

Au Québec, les lignes du CFCP couvrent la grande région métropolitaine et se raccordent aux chemins de fer d'intérêt local qui exploitent maintenant le réseau

secondaire, desservant les différentes régions de la province. De plus, à Delson, notre voie se dirige vers le sud en empruntant le réseau de notre filiale américaine, *Delaware and Hudson Railway*, qui dessert les États de New York et de la Pennsylvanie.

LE CFCP AU QUÉBEC

Le réseau du CFCP compte plus de 400 kilomètres de voie ferrée au Québec. CFCP emploie 1 300 personnes et sa feuille de paie annuelle est de 72 millions de dollars.

Le trafic en provenance de la province ou à destination pour celle-ci totalise 15 millions de tonnes par année et le CFCP investit environ 15 millions de dollars par année dans des programmes de dépenses en immobilisations.

Premier prestataire de service ferroviaire au Port de Montréal, le CFCP assure le transport terrestre de la majorité du trafic conteneurisé qui transite par le Port, le plus souvent à partir ou à destination des États du mid-ouest américain. Le Port de Montréal est un moteur de l'économie montréalaise et génère à lui seul des retombées économiques de deux milliards de dollars et quelque 17,000 emplois.

Le CFCP exploite trois lignes de trains de banlieue pour le compte de l'Agence métropolitaine de transport – Rigaud, Blainville et Delson. On y transporte plus de 20,000 navetteurs quotidiennement.

Le Port de Montréal, le Chemin de fer Québec-Gatineau et l'Agence métropolitaine de transport sont des partenaires de grande importance pour le CFCP et tous les trois se trouvent touchés par les développements prochains à Outremont comme nous le verrons au cours de la présentation.

Le CFCP possède une expérience confirmée dans le secteur de l'immobilier au Québec, grâce à sa participation à d'importants projets, dont la rénovation du site et des anciens ateliers Angus, la construction du Centre Bell et la restauration de la gare Windsor et, plus récemment, la vente du triage Glen au Centre hospitalier de l'Université McGill.

ACTIVITÉS AU TRIAGE D'OUTREMONT

Triage d'Outremont – Activités actuelles

Le triage d'Outremont a été bâti en 1891 et sa vocation a suivi l'évolution du secteur ferroviaire en lien direct avec l'économie canadienne. Encore aujourd'hui, cette installation demeure une partie intégrante de l'infrastructure ferroviaire de Montréal.

En 1997, le CFCP a vendu deux de ses lignes secondaires : la subdivision de Lachute desservant la région de l'Outaouais et la subdivision de Trois-Rivières reliant Montréal à

Québec en passant par Trois-Rivières et Shawinigan au Chemin de fer Québec-Gatineau (CFQG), une propriété de Genesee Rail-One.

Indispensable à l'économie régionale, le CFQG dessert les principales usines papetières ainsi que les autres industries de la région outaouaise et de la Rive-Nord du Saint-Laurent. Il échange ce trafic avec le CFCP à Montréal, lequel à son tour, l'achemine vers sa destination finale, un peu partout au Canada et aux États-Unis.

Le triage d'Outremont est donc devenu dès 1997 le quartier général des opérations du CFQG à Montréal. C'est là qu'il effectue ses manœuvres et le classement de ses wagons à des fins de liaison avec le CFCP.

Dès les années 1970, la ville d'Outremont, devenue maintenant un arrondissement de Montréal, manifeste un intérêt pour la relocalisation des activités du CFCP, ce qui permettrait le réaménagement de la gare de triage en secteur résidentiel tout en préservant le réseau ferroviaire adjacent. Il y a de cela quelques années (en 1995), le CFCP et la Ville signaient un accord de principe qui portait sur un projet de 500 millions de dollars. Cependant, les résidants ont manifesté leur opposition à ce projet qui a été abandonné.

Les pressions de diverses origines dans le but de ré-intégrer les terrains du triage Outremont se sont poursuivies au fil des années alors que les autorités municipales ont permis la construction de résidences à proximité des activités ferroviaires.

Dans cette optique, le Canadien Pacifique est d'avis que la vente éventuelle du triage Outremont à l'Université de Montréal représente une occasion unique de ré-intégrer cette propriété à la trame urbaine de Montréal.

ACQUISITION DU SITE PAR L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

Les démarches effectuées par l'Université de Montréal auprès du CFCP dans le but d'acquérir le triage Outremont pour y installer la faculté de médecine et le futur hôpital remontent au début de 2004. Ces démarches coïncidaient avec la reprise de discussions entre le CFCP et les autorités municipales sur la possibilité de céder une partie de la gare pour un usage autre que ferroviaire, répondant alors à une recommandation du Sommet de Montréal de juin 2002.

Dans le cadre de ses discussions avec l'Université de Montréal, le CFCP a formulé trois exigences de base pour assurer le maintien de ses activités :

- l'embranchement d'Outremont, qui dessert le Port de Montréal, ne devait faire l'objet d'aucune modification;
- la continuité du service de trains de banlieue et des opérations du CFQG devait être assurée de même que la continuité des infrastructures;
- le CFQG déménagerait ses activités vers un site semblable dans la région de Montréal.

L'Université de Montréal a également manifesté des exigences de base dont trois avaient une incidence sur notre réseau ou nos opérations ferroviaires :

- la nécessité de désenclaver la propriété vers le nord, soit le long du prolongement futur de la rue Saint-Zotique;
- la maximisation de la distance entre le réseau de voies ferrées et le futur hôpital;
- l'assurance que les activités se dérouleraient en toute sécurité sur le site.

ATTEINTES DES OBJECTIFS RESPECTIFS

L'embranchement Outremont vers le Port de Montréal tel qu'il existe présentement ne pose pas d'obstacle à la faisabilité du projet proposé par l'Université. On a aussi établi qu'il serait possible de déménager les installations et activités de CFQG tel que nécessaire.

Afin de désenclaver le côté nord de la propriété, il serait nécessaire de déplacer la voie ferrée de la subdivision Parc. Plusieurs scénarios de reconfiguration de cette infrastructure ont été examinés de façon préliminaire. Il est crucial que le scénario retenu préserve le service de train de banlieue de l'AMT et sa desserte des gares existantes, telle que la gare Parc. De plus, nous croyons qu'il serait avantageux que le futur hôpital bénéficie de l'implantation d'une gare en site propre. Il est d'égale importance que la continuité des activités de transport des marchandises du CFQG soit aussi assurée. Ces discussions ne pourront être finalisées que lorsqu'une décision sera prise quant au choix du site du CHUM.

Nous comprenons que la sécurité du site préoccupe les membres de la Commission spéciale. Comme vous l'avez constaté dans la présentation de SNC-Lavalin, cette question a fait l'objet d'une analyse fouillée qui a mené aux conclusions qui ont été présentées.

Avant de passer aux aspects opérationnels, nous aimerions conclure mes propos en soulignant que la vente du triage d'Outremont à l'Université et l'installation par la suite du CHUM à cet endroit, entraîneraient, selon nous, de nombreuses retombées positives:

- La réintégration dans la trame urbaine d'une vaste propriété qui sera mise au service de la population de la grande région métropolitaine.
- Une plus grande harmonisation avec les secteurs adjacents, ce qui contribuerait à améliorer la qualité de vie générale dans le quartier.
- Une réorganisation importante des installations de CFQP dans la région du Grand Montréal, ce qui améliorerait les activités ferroviaires et profiterait aux expéditeurs ainsi qu'à l'économie de Montréal et celle de la province.

TERMINAL DE MONTRÉAL (CFCP)

Tel que préalablement mentionné, les voies ferrées du CFCP au Québec s'étendent de Montréal vers l'ouest, principalement vers les marchés de l'Ontario et du Midwest américain, ainsi qu'au sud, vers le Nord-Est des Etats-Unis. La gare de triage Saint-Luc est la principale gare de triage du CFCP à Montréal et on trouve aussi quelques autres triages de moindre superficie dans la ville et sa périphérie. Le CFCP dispose aussi d'un important terminal intermodal dans l'arrondissement Lachine.

Embranchement Outremont

Le CFCP transporte la majorité du trafic conteneurisé en provenance et à destination du Port de Montréal. Ce dernier a acheminé 1.2 M de conteneurs en 2004. Ce service est intrinsèquement lié aux opérations maritimes et représente, en moyenne, 14 trains par jour, sept jours sur sept.

Deux lots de voies, situées entre le triage et l'arrondissement d'Outremont (au sud de la propriété), servent presque exclusivement à l'acheminement des trains au Port. La vitesse maximale admissible des trains sur l'embranchement Outremont est de 24km/h.

Le trafic conteneurisé en régime international est constitué d'une grande variété de marchandises dont la plupart ne représente aucun danger sur le plan de la sécurité. Certaines sont réglementées et certaines sont classées comme marchandises dangereuses.

Les principaux produits sont des aliments, des huiles, des vins, des métaux et de l'acier, des matériaux de construction, comme des carreaux de céramique qui viennent du sud de l'Europe (Italie, Espagne, Grèce), ainsi que des marchandises fabriquées, notamment du mobilier et des pièces pour véhicules automobiles en provenance du nord de l'Europe et destinées à des usines de montage nord-américaines.

Le Port de Montréal prévoit une croissance annuelle de trois à quatre pour cent. Il est difficile d'évaluer avec précision la croissance relative aux marchandises réglementées ou dangereuses; cependant, ce type de trafic ne représente pas l'un des principaux secteurs de croissance des compagnies de navigation.

Subdivision Parc

Le CFQG opère six convois de marchandises sur la subdivision Parc transportant principalement du papier, des produits forestiers, des céréales et des produits industriels.

De plus, le CFCP exploite les douze trains quotidiens du service de trains de banlieue Sainte-Thérèse/Blainville pour le compte de l'AMT. Ces derniers ont une priorité de circulation aux heures de pointe. La vitesse permise sur cette subdivision est de 48km/h pour les trains de marchandises et de passagers.

SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS

Les chemins de fer nord-américains transportent les produits dont nous faisons usage tous les jours – depuis les matières premières pour nos marchandises fabriquées jusqu'aux produits finis. Il en est de même des divers produits chimiques transportés par rail. Ces produits se retrouvent bien souvent dans notre quotidien, qu'il s'agisse du combustible pour le barbecue, des nettoyants ménagers ou des engrais chimiques.

Au CFCP, la sécurité est une priorité de tous les instants tant pour nos cadres que pour chacun de nos employés. À cet égard, le CFCP a une approche intégrée qui recoupe toutes les fonctions opérationnelles incluant l'ingénierie, la mécanique et l'exploitation et qui s'applique uniformément sur l'ensemble du réseau. Cette approche comporte trois volets qui sont la technologique, spécifiquement la surveillance électronique de la condition des voies et des wagons, l'amélioration continue des procédures opérationnelles et finalement, un engagement de donner à nos employés une formation continue relativement à ces questions. De plus, ces trois volets font l'objet de fréquentes inspections et d'audits de Transport Canada.

Au cours des cinq dernières années, le CFCP affiche le meilleur bilan en matière de sécurité des opérations ferroviaires parmi les chemins de fer nord-américains de classe 1.

À l'instar des autres réseaux ferrés nord-américains, le CFCP est assujéti à un grand nombre de règlements, de directives et de normes établis par des organismes fédéraux et des associations industrielles, qui en surveillent l'application. Au nombre de ces organisations figurent Transport Canada, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), la *Federal Railway Administration* (FRA) et l'*Association of American Railroads* (AAR).

Depuis plusieurs années, le chemin de fer s'assure d'avoir en place des plans d'intervention d'urgence qui sont décrits de façon détaillée dans la brochure insérée dans votre pochette d'information. Ces plans se font en collaboration avec les autorités publiques locales, des spécialistes en pareille matière ainsi que les expéditeurs. Ces professionnels sont entraînés régulièrement et de concert avec les autorités locales, ils procèdent régulièrement à des simulations de situations d'urgence. Le CFCP est un exploitant ferroviaire responsable et sécuritaire ainsi qu'en témoigne son bilan et ses activités.

À la demande de l'Université de Montréal, dans l'hypothèse où le futur hôpital serait implanté sur le site Outremont, le CFCP s'est engagé à cesser de transporter près de ce site certains produits jugés plus dangereux, soit les explosifs, les gaz comprimés inflammables, toxiques ou corrosifs. Cet engagement formel est inclus dans l'entente intervenue entre le CFCP et l'Université de Montréal.

LES PRODUITS RÉGLEMENTÉS

Environ six pour cent du total des marchandises manutentionnées par le CFCP sur l'étendue de son réseau sont classées dangereuses selon le Règlement sur le transport des matières dangereuses du gouvernement fédéral.

Cette même statistique s'applique aussi au réseau avoisinant le site Outremont.

Les opérations, là comme partout ailleurs, se font dans le respect des règlements, normes et directives qui émanent du gouvernement fédéral, plus précisément de Transport Canada. Le CFCP est de plus tenu de présenter un rapport annuel au ministère des Transports sur les résultats atteints vers les cibles de sécurité et l'efficacité de ses stratégies de contrôle et de gestion des risques.

Chaque année, la compagnie prépare un plan de santé et de sécurité qui fixe des cibles et énonce les principes à suivre en matière de sécurité pour les atteindre. Sa démarche d'intégration en matière de sécurité porte sur tous les secteurs géographiques et les fonctions opérationnelles.

CFCP adhère au *Programme de Gestion Responsable* une initiative de l'industrie des produits chimiques qui vise l'amélioration continue de la performance en matière d'environnement, de santé et de sécurité et le rapprochement avec les collectivités sur ces questions. Des informations additionnelles sur ces pratiques et leur application sont contenues dans la documentation remise à chacun des membres de la Commission.

Les sociétés ferroviaires ont renforcé leurs mesures de sécurité depuis les attentats de septembre 2001. Le CFCP s'est joint à d'autres chemins de fer, sous l'égide de *l'Association of American Railroads*, afin de mettre au point un plan global de sécurité pour le transport des matières dangereuses.

PRODUITS RÉGLEMENTÉS - OUTREMONT

Qu'en est-il exactement de la situation à Outremont ?

En 2003, CFCP et CFQG ont transporté au total près de 5 000 conteneurs et wagons de produits réglementés sur l'embranchement Outremont desservant le Port et la subdivision Parc utilisée par le CFQG.

CFCP est confiant que ses pratiques de même que les circonstances particulières de cet environnement, la faible vitesse des convois, le respect des normes régissant la classification de ces derniers afin de diminuer les risques assurent la sécurité de cette portion de son réseau.

À la lumière de son analyse et des engagements pris par le CFCP, les experts ont jugé que l'implantation du CHUM et de la Technopole à Outremont est acceptable sur la base des risques relatifs auxquels le CHUM pourrait être exposé.

Les experts recommandent par ailleurs des mesures de mitigation additionnelles et le CFCP n'exclut pas des discussions sur ces mesures visant à atténuer davantage le risque.

CONCLUSION

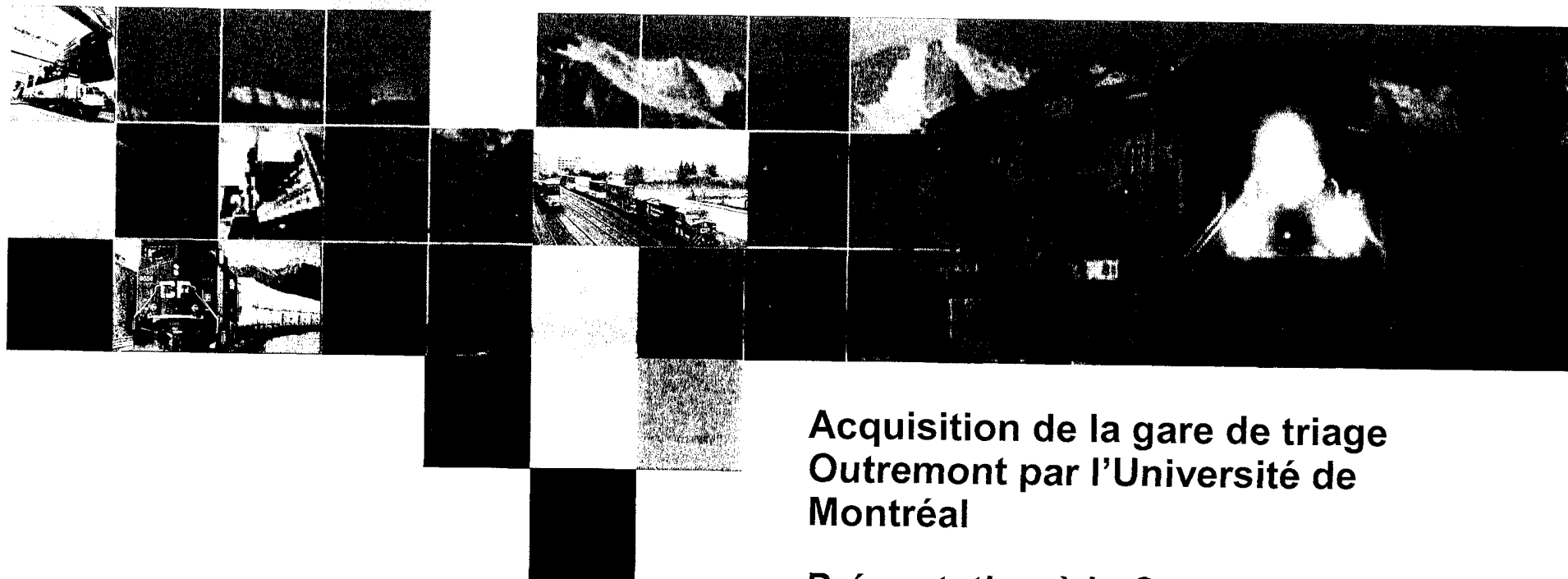
En conclusion, le CFCP croit que l'entente avec l'Université de Montréal reflète des discussions mûries longuement de part et d'autre et répond aux attentes respectives des parties.

Les retombées de ce projet sont multiples et constituent une opportunité unique de réaliser un vaste éventail de bénéfices sociaux et économiques :

- Libérer un des derniers terrains de cette dimension pour un usage public.
- Permettre à Montréal de se doter d'un centre de la santé et du savoir à la fine pointe de la technologie et travailler à la revitalisation d'une large partie de la ville.
- Améliorer le réseau de transport ferroviaire.

Le CFCP est un transporteur responsable tel qu'en témoigne son bilan en matière de sécurité. Il continuera à déployer ses efforts dans ce domaine et à mettre de l'avant des pratiques visant l'amélioration continue, à Outremont comme dans l'ensemble de son réseau.

Merci de votre attention.



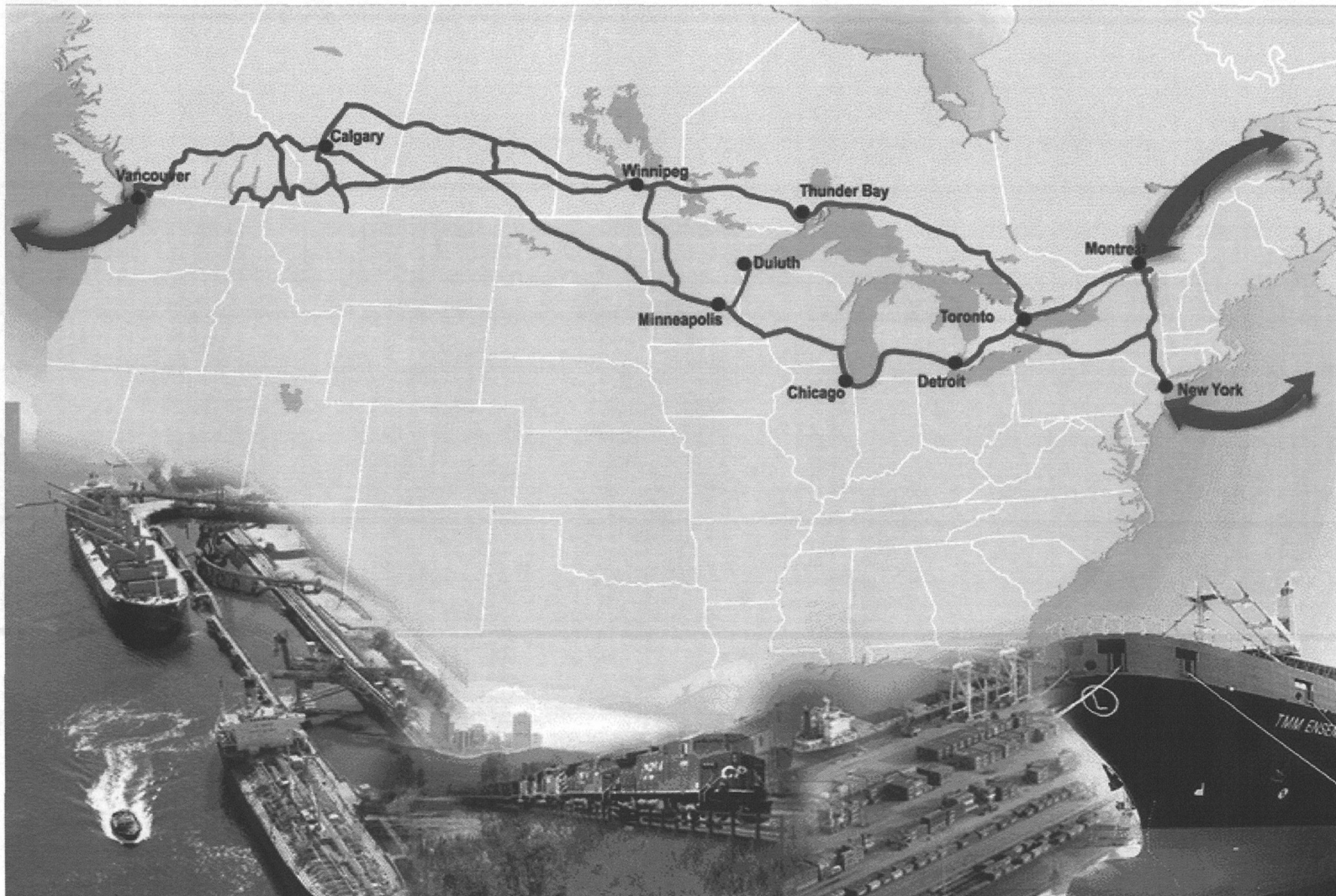
**Acquisition de la gare de triage
Outremont par l'Université de
Montréal**

**Présentation à la Commission
parlementaire sur le CHUM**

3 mars 2005

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE *L'ingéniosité.*

CFCP : Un réseau transcontinental



Profil du CFCP au Québec

- Centre exécutif pour l'Est du Canada et des États-Unis
- Réseau continental de 22 000 km – 400 km au Québec
- 1300 emplois - salaires: 72M\$
- 15M tonnes de marchandises au départ et à destination du Québec
- Premier prestataire de service ferroviaire au Port de Montréal
- Partenariat avec les CFILs et avec l'AMT
- Exploite trois lignes de trains de banlieue desservant plus de 20 000 navetteurs quotidiennement
- Immobilisations annuelles: 15M\$
- Impôt provincial: 17.6M\$
- Immobilier: plusieurs projets d'envergure tels Angus, le Centre Bell et la restauration de la Gare Windsor, la vente de la cour Glen au CUSM

Triage Outremont – Activités actuelles

- Gare de triage pour les marchandises établie en 1891 sur une superficie de 60 acres.
- En 1997, le CFCP vend ses lignes secondaires vers Québec et Hull au Chemin de fer Québec-Gatineau (CFQG).
- CFQG dessert les papetières et autres industries de la Gatineau et de la Mauricie; ses services sont essentiels à l'économie régionale du Québec.
- Dès 1997, le triage Outremont devient le centre des opérations du CFQG à Montréal: triage des trains, interchange avec le CFCP.
- Intérêt de la part des autorités municipales à utiliser cette propriété à des fins résidentielles. Le CFCP avait proposé un projet au début des années 90 qui ne s'est pas concrétisé.
- La présente acquisition par l'Université représente donc une occasion unique de ré-intégrer à la trame urbaine un des derniers grands terrains à Montréal.

Acquisition par l'Université de Montréal

- L'UdM amorce les discussions avec le CFCP en février 2004 dans le but d'acquérir la gare de triage pour y implanter l'hôpital universitaire et ses facultés de médecine.
- CFCP est disposé à céder le terrain dans la mesure où la continuité de son réseau et de ses affaires sera assurée.
- À cet égard, trois éléments sont établis dès le départ:
 1. **L'embranchement Outremont desservant le port doit demeurer.**
 2. **La continuité du service de trains de banlieue et des opérations du CFQG doit être assurée.**
 3. **Les activités de triage effectuées à Outremont devront être localisées sur un site similaire.**

Acquisition par l'Université de Montréal

- L'UdM doit atteindre trois objectifs pour assurer la faisabilité du site pour l'usage prévu:
 1. **Désenclaver le côté nord de la propriété le long du prolongement futur de la rue Saint-Zotique.**
 2. **Maximiser la distance entre le réseau ferroviaire et l'hôpital**
 3. **Établir la sécurité du site.**

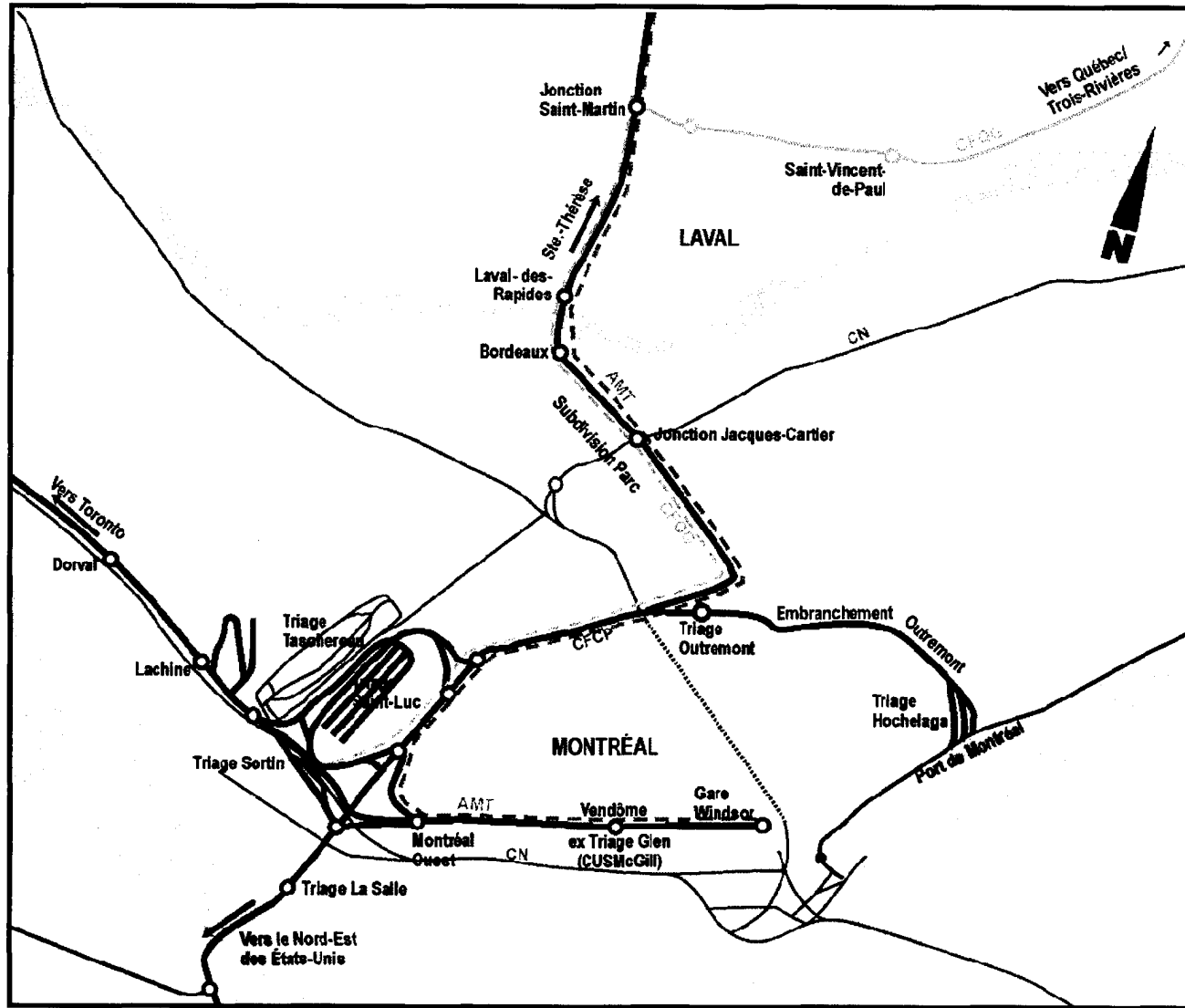
Atteinte des objectifs respectifs:

- L'embranchement Outremont vers le Port de Montréal tel qu'il existe ne pose pas d'obstacle à la faisabilité du projet.
- Différents scénarios visant à préserver l'infrastructure du CFCP et ses activités commerciales pour les marchandises et le service de trains de banlieue sont présentement à l'étude et seront finalisés dans une deuxième phase.
- Ces scénarios doivent permettre à l'UdM:
 - d'acquérir l'espace requis
 - de désenclaver la partie nord du site
 - optimiser la configuration du terrain pour des motifs de sécurité
- Le CFCP sera en mesure de localiser les activités de triage du CFQG ailleurs.
- La sécurité du site et du projet prévu a fait l'objet d'une analyse de risque par des experts.

Retombées additionnelles

- En plus de permettre la réalisation du projet mis de l'avant par l'UdM, la vente du triage Outremont entraînera de nombreuses retombées positives:
 - La réintégration dans la trame urbaine d'une vaste propriété qui sera mise au service de la population de la grande région métropolitaine.
 - Une plus grande harmonisation avec les terrains adjacents, ce qui contribuerait à l'amélioration de la qualité de vie des résidents avoisinants.
 - Un réaménagement important des installations et des services du CFCP dans la région du Grand Montréal, ce qui améliorerait les services offerts aux expéditeurs.

CFCP – Terminal de Montréal



Exploitation ferroviaire aux abords du site

■ Embranchement Outremont:

- 14 trains/jour desservent le Port de Montréal
- Marchandises conteneurisées incluant des produits alimentaires, manufacturés, textiles, pièces d'automobiles, matériaux de construction, produits industriels
- Vitesse permise de 24km/heure (rarement atteinte en raison de la pente et de la zone de triage)

■ Subdivision Parc vers Laval/Ste-Thérèse:

- Six convois de marchandises opérés par CFQG
- Pâtes et papiers, céréales, produits industriels
- Douze trains de banlieue desservant la ligne Ste-Thérèse/Blainville
- Priorité aux trains de banlieue aux heures de pointe
- Vitesse permise: 48 km/heure (trains de marchandises et passagers)

Sécurité des opérations de CFCP

- La sécurité de ses opérations est une priorité pour le CFCP, tant pour ses cadres que pour tous ses employés.
- Notre approche intégrée à cet égard recoupe toutes les fonctions opérationnelles et s'applique sur l'étendue de notre réseau de façon uniforme.
- CFCP est un leader parmi les chemins de fer de Classe 1 de tout le continent en matière de sécurité avec un des plus bas taux d'accidents ferroviaires rapportables.
- CFCP exploite son réseau en conformité avec la réglementation fédérale en matière de sécurité ferroviaire et les règlements gouvernant le transport des matières dangereuses au Canada.
- À la demande de l'Université, le CFCP a accepté de détourner certains produits réglementés sur des trajets alternatifs.

Les produits réglementés

- Environ 6% du total des marchandises transportées par le CFCP sont classés dangereuses.
- Cette statistique s'applique aussi au réseau avoisinant le site Outremont.
- CFCP est assujetti aux règlements, directives et normes établis par le gouvernement fédéral qui en surveille l'application.
- CFCP est partenaire du programme *Gestion Responsable* et applique rigoureusement les pratiques prescrites par ce regroupement industriel.
- CFCP participe au plan global de sécurité du transport des matières dangereuses parrainé par la AAR suite aux événements de septembre 2001.

Produits réglementés – Outremont

- En 2003, CFCP et CFQG ont transporté près de 5000 conteneurs et wagons de produits réglementés aux abords du site Outremont.
- Les explosifs et gaz comprimés seront détournés vers d'autres routes si le CHUM est implanté sur le site, soit environ 700 wagons.
- Le rapport d'expert conclut que l'implantation du CHUM et de la technopole est acceptable sur la base des risques relatifs auxquels le CHUM pourrait être exposé.
- Des mesures de mitigation additionnelles sont proposées
- CFCP n'exclut pas des discussions sur ces mesures additionnelles visant à atténuer le risque.

Conclusion

- L'entente intervenue entre l'UdM et le CFCP reflète des discussions approfondies et répond aux attentes respectives des parties.
- Les retombées de ce projet sont multiples. Il constitue une opportunité unique de réaliser un vaste éventail de bénéfices sociaux et économiques:
 - **Libérer un des derniers terrains de cette dimension à Montréal pour un usage public**
 - **Permettre à Montréal de se doter d'un Centre de la santé et du savoir à la fine pointe de la technologie et travailler à la revitalisation du quartier**
 - **Améliorer le réseau de transport ferroviaire**
- Le CFCP est un transporteur responsable et continuera d'exploiter son réseau de façon sécuritaire à Outremont comme partout ailleurs.

RÉSUMÉ

★ CFCP adhère au Programme de gestion responsable, une initiative de l'industrie des produits chimiques qui vise l'amélioration continue de la performance en matière d'environnement, de santé et de sécurité et le rapprochement avec les collectivités pour le traitement des préoccupations du grand public. CFCP est devenu partenaire de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques (ACFPC) en 1998 et de l'American Chemistry Council (ACC) en 1999.

Le Programme de gestion responsable compte six codes de pratique qui traitent de la fabrication, de la manutention, du transport et de l'élimination des matières dangereuses et qui visent à réduire les risques pour l'environnement, la santé et la sécurité. En 2002, des vérificateurs indépendants nommés par l'ACFPC ont vérifié si CFCP respecte les exigences des codes de pratique et lui ont remis le certificat « Pratiques en place ». Les programmes et les activités de CFCP, y compris ses politiques et procédures en matière de transport de marchandises dangereuses et son plan d'intervention d'urgence, ont été l'objet d'un examen rigoureux. CFCP continuera de collaborer avec l'ACFPC et l'ACC par un programme de vérification continu.

NUMÉROS À RETENIR

Numéros d'urgence CGR

Canada	1 800 795-7851
Région de Montréal	1 800 363-3277
États-Unis	1 800 766-4357
Police CP	1 800 551-2553

Information sur les marchandises dangereuses

Canada

Canutec: 1 613 996-6666

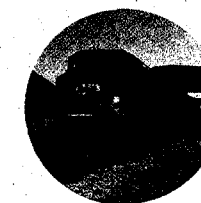
USA

Chemtrec: 1 800 424-9300

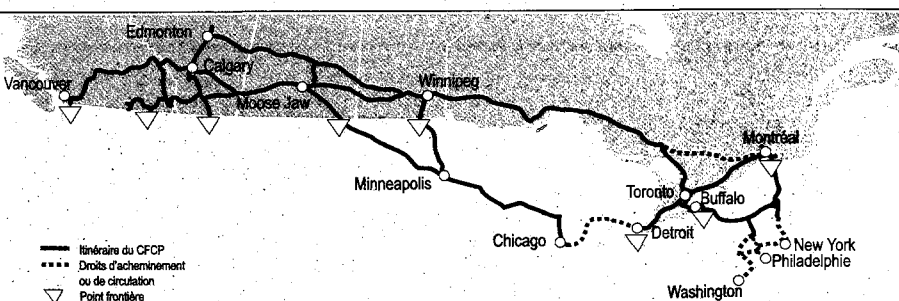
INFORMATION

Pour plus de renseignements sur le plan d'intervention d'urgence de CFCP, veuillez communiquer avec notre Ligne contact avec les collectivités au 1 800 766-7912.

lignecontact avec les collectivités
1. 800. 766. 7912



Plan d'intervention d'urgence de CFCP



Gestion responsable™
Au-delà des exigences.



CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

Plan d'intervention d'urgence de CFCP

INTERVENTION IMMÉDIATE EN CAS D'URGENCE

* Le plan d'intervention d'urgence de CFCP est lancé dès qu'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses se produit. Les équipes de locomotive de CFCP communiqueront immédiatement avec le contrôleur de la circulation ferroviaire (CCF)*, qui, si nécessaire communiquera immédiatement avec les services de police, d'incendie et d'urgence locaux.

Le Centre de gestion du réseau (CGR) de Calgary, ou un de nos centres d'exploitation (CE) à Montréal et Minneapolis, communiquera avec les employés du chemin de fer qui sont responsables de l'exploitation ferroviaire sur les lieux de l'accident, y compris les chefs, Zone de service, le chef itinérant, Marchandises dangereuses et interventions d'urgence, les policiers du CP et son l'ingénieur, Environnement local. Ces personnes organiseront les interventions d'urgence avec des sous-traitants spécialisés et des entreprises de produits chimiques qui se rendront sur les lieux de l'incident avec l'équipement et le personnel requis.

Il incombe à la communauté de s'être dotée d'un plan d'intervention d'urgence qui comprend un plan d'évacuation. Les policiers et les pompiers locaux protègent le grand public par des méthodes d'évacuation et en assurant la sécurité des lieux. Pour déterminer la superficie à évacuer, les spécialistes du chemin de fer et des agences gouvernementales, comme Canutec (1 613 996-6666) au Canada et Chemtrec (1 800 424-9300) aux États-Unis, doivent être consultés. Les policiers et les pompiers ne doivent tenter aucune réparation ou modification de l'équipement du chemin de fer, à l'exception de l'extinction de l'incendie, des sauvetages d'urgence et du confinement du déversement, s'ils peuvent agir en toute sécurité.

Après un accident, CFCP travaillera en étroite collaboration avec les pompiers, les policiers et les fonctionnaires municipaux, généralement en vertu d'un système de maîtrise des incidents ou de commandement commun. Normalement, le chef de pompiers ou de police local assume le rôle de commandant du lieu de l'incident. Toutefois, si nécessaire, un chef, Zone de service de CFCP pourra agir à ce titre. Dans tous les cas, il est souhaitable d'établir un poste de commandement où pourront être tenues les réunions regroupant toutes les parties en cause afin d'établir un plan d'action qui assurera un nettoyage efficace et sécuritaire.

*Note: Aux É.-U., le CCF est appelé TRAIN DISPATCHER (régulateur).

PROCÉDURES SUR LES LIEUX

* Dans la plupart des cas, un membre de l'équipe de locomotive sera le premier à rencontrer les policiers et les agents de secours. L'équipe de locomotive doit pleinement collaborer et fournir des renseignements sur les marchandises dangereuses concernées. Les équipes de locomotive ne sont pas des agents de secours et ne connaissent que les caractéristiques générales des marchandises dangereuses. Elles seront en mesure de fournir l'emplacement des marchandises dangereuses dans le train et d'aider les agents de secours à lire et à interpréter la liste des wagons ainsi que les documents sur les marchandises dangereuses et le plan d'intervention d'urgence.

En l'absence d'un membre de l'équipe de locomotive, les policiers et les agents de secours doivent composer un des numéros d'urgence 24 heures suivants :

C.-B. à Ontario 1 800 795-7851
Québec 1 800 363-3277
É.-U. 1 800 766-4357

DOCUMENTATION

* Afin d'établir un plan d'intervention sécuritaire et efficace, il est essentiel d'obtenir le plus de renseignements possible sur les produits en cause dans l'accident. Les documents transportés par les équipes de locomotive sont des éléments d'information cruciaux. Ces documents comprennent :

• **Bulletin de composition :** décrit les locomotives et donne une liste de tous les wagons en ordre successif. Cette liste fournit aussi le plan d'intervention d'urgence pertinent à chacun des wagons: (Figure A)

#	PLAN	026930	9080	FINAL					
#	PLAN								*
6	YARDS	269D30A	C	TPW		#			
9026930	8200	7700	D	1	0269	03	31	0840	9080
6	*****					UL	M	1180	8 00 66

6FUEL	FOR THE PURPOSES OF FUEL CONSERVATION THIS TRAIN	X
6FUEL	IS RESTRICTED TO A MAXIMUM SPEED OF 45 MPH WHEN THE	X
6FUEL	LOCOMOTIVE CONSIST IS IN THROTTLE 3 THROUGH 8	X
6FUEL	XX	
1CP	8642L UNITCALGARY 9089 8579 & 4400HP10.0DBF	73F
1CP	9714L UNIT 9089 8579 & 4400HP10.0DBF	73F
001	1CP 218223BB10238 SANNA CA9088S8528 &RELWHOLUSBOARD	67F 031
6CP	218223 UNLOAD AS PLACARDED	#
002	2UTLX901057T 53 SLCI UT7705G8594 &KEYENECARESIDU	67 003 046
6UTLX901057	UN 1075 RESIDUE	6***** R
029	1CITX 34714T 6452 SYSID CA7705G8441 &TEXGASOIPROPAN	67
6CITX034714	UN 1075 LOADED	6***** S
6	*** 2000 FEET FROM THE LEAD LOCOMOTIVE ***	*
030	1PROX 29286T 6450 TOKIO WA7705G8441 &WILENESEPROPAN	67
6PROX029286	UN 1075 LOADED	6***** S
031	1GATX 57104T 6350 MVERN WA7705G8441 &SKAFARSUPROPAN	66
6GATX057104	UN 1075 LOADED	6***** S
*032	1NCIX 1444J 9032 LMIRA CA9088S8285 &TRMMANUPPOLYET	67

*Note: Un bulletin de composition peut fournir des renseignements sur plus d'une centaine de wagons.

Figure A

030 1 PROX29286T 6450 TOKIO WA7705 G 8441 &WILENESE PROPAN 67
 1 2 3 4

- Position du chargement à bord du train
 - Le 30^e wagon du train derrière les locomotives
- Ce numéro indique s'il s'agit d'un wagon à chargement complet ou contenant des résidus.
 - Le numéro 1 indique une charge
 - Le numéro 2 des résidus
- Numéro de wagon
 - Ce numéro de wagon est visible des deux côtés et aux deux extrémités du wagon. Sur certains wagons qui transportent des marchandises dangereuses, le numéro figure aussi sur le dessus du wagon pour identification du haut des airs.
- Type de wagon
 - Les lettres indiquent s'il s'agit d'un wagon-citerne (T), d'un wagon-trémie couvert (JB), d'un wagon-tombereau (G) ou d'un wagon couvert (B).

• **Feuille de route comprimée :** ce document d'expédition fournit des renseignements clés. Il donne les numéros de wagon et le type de marchandises dangereuses et indique si le wagon est chargé (plein) ou contient des résidus (vide). La feuille de route comprimée donne aussi le numéro d'urgence 24 heures et le numéro de lancement du plan d'intervention d'urgence. En composant un ou l'autre des numéros d'urgence, les agents de secours recevront des données spécifiques sur le produit et tous les renseignements nécessaires disponibles. (Figure B)

Numéro de wagon	MB 466938 03/27/03 NET MASS 58371 KG 030 FM ENG	Numéro de feuille de route
PROX 29286		
Adresse postale du destinataire	CANADIAN PACIFIC RAILWAY 401 9TH STREET SOUTH WEST SUITE 500 CALGARY AB SHIPMENT DESTINATION : COUTTS AB TO: WILLIAMS ENERGY SERVICES 1 WILLIAMS CTR E 2ND ST TULSA OK US 73101	* SPECIAL COMMODITY * SHIPMENT ORIGIN : NEVIS AB FROM: DUKE ENERGY FIELD SERVICES INC GENERAL DELIVERY NEVIS GAS PLANT STETTLE AB CA TOC2LO
Description du produit	1 TANK CAR LIQUEFIED PETROLEUM GASES PROPANE CLASS 2.1 UN 1075 NET MASS 58319 KGS	STCC 4905421 EMERGENCY 24-HOUR CONTACT 8004249300 ERP NO 2-0010-127 ERP PHONE 8002650212

Figure B

Numéros en cas d'urgence

Chaque wagon porte une marque distinctive composée d'un ensemble de lettres et de chiffres. Il est très important de fournir toutes les lettres et tous les chiffres pour signaler un problème (Figure C). Si l'équipe de locomotive n'est pas disponible, le CCF utilisera cette marque pour déterminer le type de marchandise transporté par le wagon.

Au moins quatre affiches sont installées sur chaque wagon qui transporte des matières ou des marchandises dangereuses : une à chaque extrémité et une de chaque côté du wagon.



Figure C

PARTICIPATION DES COLLECTIVITÉS

Les collectivités jouent un rôle important dans leur propre préparation aux incidents ferroviaires. À cette fin, le CFCP fournit aux services locaux d'incendie toute l'information sur les transports de marchandises dangereuses qui doivent se faire dans la collectivité et à proximité. Le CFCP organise aussi avec les municipalités riveraines de ses voies des séances de formation et des exercices simulés permettant de tester et d'évaluer les plans d'intervention urgente. En 2001, le CFCP a tenu plus de 40 présentations et exercices simulés, en plus d'être l'hôte d'une importante conférence à Calgary destinée à plus de 400 intervenants d'urgence.

POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS


Le CFCP s'associe avec plaisir aux collectivités le long de ses voies pour sensibiliser davantage leurs populations au transport des marchandises dangereuses et améliorer les préparatifs d'urgence. Pour obtenir plus de renseignements à ce sujet, n'hésitez pas à communiquer avec nous ou à visiter l'un des sites Web suivants :

Chemin de fer Canadien Pacifique – www.cpr.ca

Transports Canada – www.tc.gc.ca

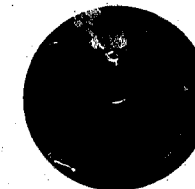
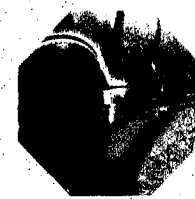
Gestion responsable – www.ccpa.ca

Association of American Railroads – www.aar.org


lignecontact avec les **collectivités**
1. 800. 766. 7912



Oct 2002 02-1429



**Transporter en toute
sécurité des marchandises
dangereuses par rail**

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE L'ingéniosité.

La sécurité avant tout



TRANSPORTER EN TOUTE SÉCURITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR RAIL

Les chemins de fer nord-américains transportent les produits dont nous faisons usage tous les jours – depuis les matières premières pour nos produits manufacturés jusqu'aux produits finis, comme les voitures, les aliments et les appareils ménagers.

Il en est de même des divers produits chimiques transportés par rail. Ces produits se retrouvent finalement dans le quotidien de chacun de nous, qu'il s'agisse du combustible pour le barbecue, des nettoyants ménagers ou des engrais chimiques destinés aux cultivateurs.

Chaque jour, ces matières parcourent les routes, les voies ferrées et les voies d'eau de l'Amérique du Nord sans presque jamais causer d'incident. Le rail, en particulier, présente une excellente feuille de route quand il s'agit de transporter en toute sécurité de grandes quantités de marchandises dangereuses.

À l'instar des autres réseaux ferrés nord-américains, le Chemin de fer Canadien Pacifique est assujéti à un certain nombre de règlements, directives et normes établis par des organismes fédéraux et des associations industrielles, qui en surveillent l'application. Au nombre de ces organisations figurent Transports Canada, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), la Federal Railroad Administration (FRA) aux États-Unis et l'Association of American Railroads (AAR).

Sa fiche de sécurité, la meilleure de l'industrie, montre bien l'engagement du CFCP à ce chapitre. Pour la quatrième année consécutive, le CFCP vient en tête des chemins de fer nord-américains de classe 1 pour le plus petit nombre d'accidents ferroviaires. Nous avons bien l'intention de poursuivre sur cette lancée, grâce à notre programme complet de sécurité et à des objectifs audacieux.

LES MARCHANDISES DANGEREUSES – SURVOL

Quelque six pour cent des produits transportés par le CFCP sont classés comme marchandises dangereuses par la réglementation fédérale. Il s'agit de produits chimiques regroupés en classes présentant des caractéristiques communes qui décrivent comment ils peuvent réagir dans certaines conditions. Ces classes, qui sont universellement reconnues, permettent de mieux établir les modalités de transport de ces marchandises ainsi que les mesures d'intervention d'urgence à prendre en cas d'incident. Voici, dans un ordre descendant basé sur le volume, les principales marchandises dangereuses expédiées par le CFCP :

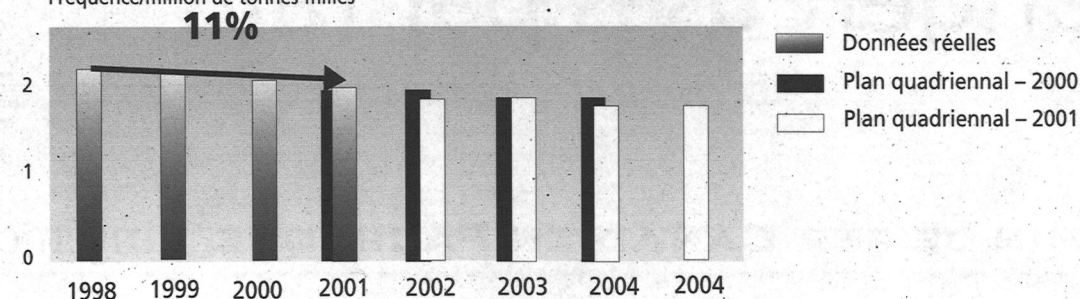
- gaz de pétrole liquéfié
- ammoniac anhydre
- asphalte
- soufre fondu
- essence

Le transport sécuritaire des marchandises dangereuses est un processus complexe qui met à contribution le CFCP, les expéditeurs et les organismes de réglementation. Ces groupes conjuguent leurs efforts pour que le produit atteigne sa destination en toute sécurité.

Le CFCP est partenaire du programme Gestion responsable^{MD}, un regroupement de fabricants, d'expéditeurs et de compagnies de transport qui se font un point d'honneur de manutentionner, entreposer et acheminer les produits chimiques en toute sécurité. Dans le cadre de la Gestion responsable^{MD}, les politiques et marches à suivre du CFCP sont évaluées à l'aune de codes rigoureux de pratique. En tant que partenaire du programme Gestion responsable^{MD}, le CFCP mise sur l'amélioration continue pour protéger la santé de ses employés et de la population ainsi que l'environnement.

Accidents ferroviaires déclarables à la FRA (à l'exclusion des accidents aux passages à niveau)

Fréquence/million de tonnes-milles



WAGONS

Les marchandises dangereuses sont transportées dans des wagons-citernes spéciaux, des conteneurs et des wagons couverts placardés. Les wagons-citernes sont munis de dispositifs de sécurité, tels qu'un double calorifugeage et des dômes résistant aux chocs. La plupart des wagons-citernes sont fournis par les expéditeurs ou loués à des tiers. Ces wagons sont inspectés après leur chargement et avant le départ.

Chaque wagon porte une plaque indiquant la classe de danger du produit transporté. Cette plaque fournit des renseignements importants aux services de secours ayant à intervenir en cas d'incident ferroviaire.

TRANSPORT

Le personnel itinérant du CFCP est bien au fait des marches à suivre et des règlements liés au transport de marchandises dangereuses. Les équipes de train ont avec elles des documents indiquant le contenu de chaque wagon et sa position dans le train. Un certain nombre d'appareils électroniques en voie détectent divers problèmes mécaniques, tel le chauffage d'essieux ou de roues, et en font rapport automatiquement à l'équipe. En outre, les équipes de l'Ingénierie et d'autres employés de l'Exploitation procèdent à des surveillances visuelles régulières des trains à leur passage.

Les équipes de train communiquent fréquemment par radio avec le Centre de gestion du réseau du CFCP, et peuvent ainsi, rapidement, lui signaler tout incident ou demander l'assistance nécessaire.

SÉCURITÉ

Les sociétés ferroviaires nord-américaines ont renforcé leurs mesures de sécurité depuis les attentats terroristes du 11 septembre 2001. Le CFCP s'est joint à d'autres chemins de fer, sous l'égide de l'Association of American Railroads, afin de mettre au point un plan global de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses; les directives imposent notamment des limitations rigoureuses à la divulgation d'informations sensibles, que des terroristes pourraient utiliser, sur les acheminements de marchandises dangereuses.

INTERVENTIONS D'URGENCE

En dépit de toutes les mesures préventives mises en œuvre, le CFCP et ses partenaires se tiennent prêts à intervenir en cas d'incident. Le programme général d'intervention d'urgence du CFCP fournit un cadre éprouvé pour la gestion des accidents ferroviaires. Chaque zone géographique sur le réseau du CFCP dispose de son propre plan d'intervention, où sont indiqués les contacts clés au sein des collectivités et la marche à suivre, bien rodée, pour l'appel des intervenants.

L'intervention du CFCP en cas d'incident de marchandise dangereuse est coordonnée avec les intervenants locaux, mais elle fait appel aussi en général au personnel local de l'Exploitation, aux Services de police du CFCP, à un chef itinérant, Marchandises dangereuses et à des entrepreneurs dans le domaine. Tous ces spécialistes travaillent de près avec les collectivités, les intervenants d'urgence et divers organismes gouvernementaux pour que les lieux de l'incident soient nettoyés d'une manière sécuritaire et responsable.

