**PRÉAMBULE**

NOUS SAVONS QUE...

Un projet de construction d’un port pétrolier va bientôt débuter à Belledune N-B. Deux convois de 120 wagons chacun chargés de pétroles en provenance de l’Ouest pourraient alors traverser le Québec chaque jour afin d’alimenter des superpétroliers qui traverseront la Baie des Chaleurs avant de rejoindre les marchés internationaux. Or il s’avère que c’est sur la voie du CN qui traverse *notre municipalité* / *des municipalités de notre MRC / plusieurs municipalités du Québec* que circuleront ces convois lourdement chargés de pétroles non-conventionnels (schiste et dilbit).

Nous savons que le pétrole de schiste est extrêmement inflammable, particulièrement celui en provenance de la formation de Bakken. (1) Il a fait l’objet d’une alerte de sécurité du département des Transports américain en raison de son taux élevé de volatilité qui le rend plus explosif que le pétrole conventionnel. Le Bureau de la Sécurité des Transports a conclu que cela «peut mener à une élévation plus importante que prévu de la pression des gaz dans les wagons-citernes et augmenter le risque d’explosion en cas d'accident». (2 & 3) Sa production est en croissance fulgurante et aucune mesure n’a été prise pour exiger la pré-dégazéification du produit avant le chargement. Il contient divers produits chimiques comme le benzène (28) et le sulfure d’hydrogène qui peuvent mettre en danger la population et les premiers intervenants. (40)

Par ailleurs nous savons que le dilbit, en provenance des sables bitumineux, est un bitume dilué, souvent avec des composants du naphte (extrêmement inflammables et explosifs) (4 & 5) afin d'en réduire la viscosité. La dilution du bitume pour son transport exige d'importants volumes de diluant et ces diluants comptent pour environ 15 % du mélange dans le cas de transport par train. Actuellement, 220 000 barils de diluant par jour sont importés pour répondre à la demande des exploitants des sables bitumineux. Ce nombre pourrait être multiplié par 4 en 2030. (1 & 6)  Ils pourraient bientôt être importés via les ports de l’Est et traverser le Québec. (1) Comme les diluants sont souvent transportés par train, les convois ayant servi au transport des pétroles pourraient, au retour, servir à ramener du diluant vers l’Ouest. Dans le cas d'un déversement, les composants lourds du dilbit sont très difficilement récupérables dans l'eau, voire même impossibles à récupérer dans la glace. (4)

Nous savons aussi que des livraisons importantes de pétroles en direction de St-John N-B circulent déjà, passant entre autre par Montréal et Kamouraska et que 64 wagons par jour alimentent la raffinerie Valero de Lévis. Sachant cela …

NOUS SOMMES INQUIETS!

Les rapports d’enquête duBureau de la sécurité des transports reconnaissent que les trains sont trop lourds, trop longs, roulent trop vite et prennent trop de temps à freiner. Ils reconnaissent également que «les trains-bloc lourdement chargés de pétrole ont tendance à imposer des forces supérieures à la normale sur l'infrastructure de la voie». En fait, la taille et le poids moyens des convois sont trois fois plus élevés qu'au début des années 1990 et il n'est pas rare de voir circuler des convois de plus de trois kilomètres, pesant jusqu'à 18 000 tonnes. (7) Notre système ferroviaire n’est pas fait pour recevoir un tel tonnage. Récemment 3 convois du CN ont déraillé en moins d'un mois. Sachant que nos villes et villages se sont bâties le long des rails et qu’en cas de déversement la zone à risque a un rayon de 300 mètres, (41) nous sommes très préoccupés pour la sécurité de la population et la protection de nos écosystèmes.

De plus des spécialistes de la santé de la Baie-des-Chaleurs rappellent que «nous avons affaire à un produit qui présente un danger pour la santé humaine à toutes les étapes de sa manipulation: extraction, transport, entreposage et utilisation» et que «le problème des changements climatiques constitue la plus grande menace pour la santé de l'humanité actuellement.» (8) Or, permettre le transport du pétrole albertain c'est aussi permettre l'expansion d'une industrie qui émet de 3 à 4 fois plus de gaz à effet de serre que la production de pétrole conventionnel. (9)

NOUS SOMMES INQUIETS… D’AUTANT PLUS QUE

Au Canada, depuis 2012, la sécurité ferroviaire repose presque entièrement sur le Système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGS). (10) C’est une procédure qui confie aux compagnies de chemins de fer la responsabilité d’édicter elles-mêmes leurs propres protocoles de sécurité et de les appliquer. Le signalement des manquements à la sécurité devraient ainsi être auto-déclarés par les compagnies elles-mêmes. Les fonctionnaires et inspecteurs de Transport Canada sont sensés vérifier l'efficacité et l'application de ces protocoles (11) mais la déréglementation des dernières années rend la chose impossible. Le nombre d’inspecteurs à la division des transports des matières dangereuses étant demeuré le même depuis 10 ans (soit 35 inspecteurs pour tout le Canada!) alors que le transport de pétrole par rail est passé de 500 wagons par année en 2009 à 140 000 wagons en 2013 (12 & 42) (période qui correspond au début du transport massif du pétrole issu du schiste de Bakken). (38)

Le président du syndicat de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC) demande l'embauche de plus d'inspecteurs sur les chemins de fer, estimant impossible la tâche de chaque inspecteur qui est maintenant responsable de 450 km de voies ferrées. (13) Or, dans le nouveau règlement de février 2015 la ministre Mme Lisa Raitt a « oublié » d’annoncer l'embauche de nouveaux inspecteurs (14) tout comme elle avait « oublié » de le faire en octobre 2014. (15) Un rapport sénatorial sur la sécurité du transport des hydrocarbures déplore lui aussi ce manque d'inspecteurs et rappelle que les propriétaires des wagons-citernes sont souvent les expéditeurs (les wagons peuvent aussi être loués et utilisés sous licence) mais le CN a l'obligation «d'inspecter le matériel ferroviaire roulant sur son réseau, incluant les wagons-citernes». (16)

Dans son bilan de la tournée québécoise sur la sécurité ferroviaire réalisée en 2013-2014, le NPD constate l'inaction d'Ottawa face à plusieurs recommandations des enquêteurs du BST et du Vérificateur général. Ils signalent qu'il y a maintenant des années que le BST demande des systèmes de freinage automatique mais que toujours rien n'a été fait (17) alors que Washington vient d’annoncer que tous les wagons-citernes devront être équipés de systèmes de freinage pneumatique à commande électronique à compter du 1er janvier 2021 (2023 dans certains cas). (18) Au Canada on ne sait toujours pas s’il y aura des freins pneumatiques à commande électronique sur les nouveaux wagons. En effet, même si le 17 juillet 2014, Transport Canada avait émis une note explicative sur le transport des marchandises dangereuses qui indiquait que les nouveaux wagons-citernes TC-140 (équivalents du TC-117) devraient obligatoirement être munis de freins pneumatiques à commande électronique (43) on constate qu’en mai 2015 le Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses ne fait aucune mention de ces freins dans les spécifications des wagons-citernes TC-117. (44) Un mois plus tard un tableau comparatif des caractéristiques des wagons-citernes est publié dans un rapport d'enquête ferroviaire. Il indique que le système de freinage pneumatique à commande électronique n’est pas requis. Une note en bas de page ajoute: «Transports Canada a indiqué que, au terme de consultations, il «*prévoit envisager* » l'ajout de dispositions sur le freinage, comme les freins pneumatiques à commande électronique (ECP), dans les règles d'exploitation des trains contrairement à la nouvelle norme TC-117 sur les wagons-citernes.» (45)

Le Vérificateur général du Canada avait pour sa part signalé les lacunes dans la planification et la mise en oeuvre des activités de vérification de la conformité. (19) Il a constaté que dans 73% des cas où Transports Canada avait établi qu’une compagnie n’était pas conforme, le ministère n’avait fait aucun suivi pour s’assurer que des mesures correctives aient été prises par l’entreprise fautive. Les compagnies font donc ce qu’elles veulent. Il avait constaté aussi que les plans d’urgence sont inadéquats : bon nombre de produits comptant parmi les plus dangereux selon la loi circulent depuis des années sans que le ministère ait effectué une vérification approfondie des plans d’intervention immédiate en cas d’urgence. (17) Le porte-parole de l'opposition officielle à Ottawa en matière de transport déplore qu’il lui soit impossible d’avoir accès à des données à l'échelle québécoise de la part du gouvernement (21) ainsi qu’aux évaluations de risques qui ont été effectuées par les compagnies ferroviaires et déjà transmises à Transports Canada. Il déplore également que le ministère n'ait pas les ressources nécessaires pour vraiment appliquer la loi. (20)

La sécurité ferroviaire au Canada a été déréglementée sous les gouvernements libéraux et conservateurs successifs depuis les années 1990. Aujourd’hui, les compagnies ferroviaires mènent largement leurs propres inspections d’équipements, de pratiques et d’infrastructures. Cette soi-disant autoréglementation est simplement une carte blanche pour que les compagnies continuent de couper les coins ronds en matière de sécurité pour améliorer leurs résultats financiers. (22) Ce système d’autorégulation des compagnies (échappant aux lois d’accès à l’information) et sans mesures de contrôle adéquates de la part du gouvernement est la faille majeure du système de sécurité ferroviaire au Canada. (11) Et pour simplifier la chose, la circulation des informations est enfermée à triple tour au Québec, alors que ce n’est pas le cas en Ontario. Étant donné qu’il n’y a plus que 2 raffineurs au Québec et afin de ne pas nuire à la libre concurrence, des ententes de confidentialité ont été signées avec Statistique Canada sur la façon de rapporter les chiffres concernant les arrivages de brut au Québec. (23)

DES EXPERTS LE DISENT

C’est connu, les wagons-citernes DOTT-111 et CPC-1232 ne sont pas sécuritaires. (24 & 25) Or le projet de loi déposé en février dernier prévoit que leur retrait ou mise à niveau ne devrait être complété qu’en 2020 (pétrole brut) et 2025 pour le transport d’autres matières inflammables (dont les diluants). (26) Nous savons que la construction du nouveau wagon-citerne TC-117 ne débutera pas avant octobre 2015 (27) et que les DOT-111, même s’ils ont tendance à se perforer, (22) vont continuer à circuler au moins jusqu’à mai 2017.

Pour la seule année 2014, le bureau d’enquête du BST a recensé 1 225 accidents ferroviaires au Canada. (29) L'organisme a calculé que le taux total des accidents par mille parcouru a augmenté de 4% entre 2013 et 2014 (3) et rapporté que pour la même période, deux fois plus de déraillements au pays impliquaient des marchandises dangereuses. L'année dernière, 102 trains ont déraillé sur une voie principale. Vingt-cinq de ces convois transportaient des matières considérées dangereuses. (2) Plusieurs de ces accidents ferroviaires ou déraillements (le plus souvent à l’insu de la population) ont lieu au Québec. (30) «Chaque quartier, chaque village et tous les sites de valeur qui sont traversés régulièrement par des convois pétroliers sont désormais devenus des zones à risque d’accident majeur.» - BST (24)

En mars dernier, les ministres des Transports du Québec et de l'Ontario ont fait parvenir une lettre à Mme Raitt dans laquelle ils manifestaient leur inquiétude devant le nombre croissant de déraillements. Ils ont qualifié la situation d'inacceptable. Suivant la logique gouvernementale, le 23 avril dernier la ministre des Transports Mme Lisa Raitt, a fait savoir que les trains ne doivent plus rouler à plus de 64 km/h dans des secteurs fortement urbanisés. (31) Chose étrange, puisque 3 semaines plus tôt le CN avait déjà annoncé avoir abaissé la limite de vitesse de 64 km/h à 56 km/h pour les trains de pétrole de plus de 20 wagons quand ils traversent les régions RMR du Canada (territoires d'au moins 100 000 habitants). (7) Le maire d’Amqui a réagi : «Est-ce que ma vie vaut une moitié, un cinquième de celle de quelqu'un vivant à Montréal ou à Québec? » (32)

Dans la foulée de Mégantic, l’UMQ avait transmis à une dizaine d'associations de municipalités au Canada et à une quarantaine d'associations américaines un modèle de résolution visant à resserrer la réglementation en matière de sécurité ferroviaire. La motion stipulait notamment «qu'il est urgent de resserrer les normes et la réglementation entourant les activités des compagnies de chemin de fer puisqu'elles traversent des territoires sous responsabilité municipale». (33)

DEUX ANS PLUS TARD…. BELLEDUNE

Chaleur Terminals, contrôlée par l’entreprise albertaine Secure Energy, (34) a obtenu son permis de construction du gouvernement du Nouveau-Brunswick. Les travaux sont actuellement retardés mais la compagnie prévoit la construction d’un premier emplacement de stockage de 1,2 million de barils (3 millions sont prévus en phase 2). Chaleur Terminals n’a pas déposé d’avis de projet auprès du gouvernement du Québec mais le Parti québécois (en vertu du devoir de protection de l’environnement) a déjà demandé au gouvernement de mandater le Bureau d’audiences publiques sur l’environnement pour qu’il étudie le projet. (35) Du côté du promoteur, on répond que l’accord du gouvernement du Québec n’est pas nécessaire. (35)

La juridiction est fédérale et notre pouvoir est bien sûr limité. Nous considérons pourtant de notre obligation (via l’UMQ, la FQM et la Coalition municipale transfrontalière pour la sécurité ferroviaire) de faire pression sur le gouvernement provincial et de l’inciter à prendre position et à manifester l’opposition des québécois auprès d’Ottawa. Le droit de l’industrie ne doit pas primer sur le droit du citoyen. Les municipalités doivent avoir le contrôle sur l’occupation de leur territoire et sur les questions du transport du pétrole qui mettent à la fois leur environnement et leur population à risque. «C’est un devoir de sécurité civile» - maire D’Amqui. (39)

Considérant que le projet n’a bénéficié d’aucune étude ou consultation adéquate ni auprès de la communauté Mi’gmaq de Gesgapegiag, ni auprès des citoyens directement affectés par ce projet nous demandons une suspension temporaire du transport ferroviaire du pétrole de schiste et/ou du pétrole bitumineux de l’Ouest destiné à alimenter le projet de Chaleur Terminals inc. le temps de tenir un BAPE et un débat public sur la sécurité du transport ferroviaire et maritime de ces pétroles.

Faisant appel à 2 de vos 3 principaux rôles d'élus soit celui de représentant des citoyens et de législateur tels que définis par le MAMROT (36) nous vous soumettons notre préoccupation et, sur la base du principe de précaution, vous demandons d’émettre une résolution à cet effet. Nous vous invitons à joindre ainsi votre voix à l’UMQ, aux trente-six municipalités, trois MRC, députés et organismes multiples qui ont déjà émis des résolutions diverses pour signifier la préoccupation citoyenne quant aux répercussions que pourrait avoir ce projet en territoire québécois. Nous comptons sur vous pour demander à Québec de se prononcer sur ce dossier et de faire les recommandations qui s'imposent auprès des autorités fédérales concernées.

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

ATTENDU qu’un permis a été récemment accordé à la compagnie albertaine Chaleur Terminals inc. qui ira sous peu de l’avant avec la construction d’un port pétrolier d’exportation à Belledune, sur les rives de la Baie des Chaleurs;

ATTENDU que ces infrastructures permettront de recevoir, de stocker dans huit réservoirs pouvant contenir 150 000 barils de pétrole chacun et de charger à bord de superpétroliers des quantités massives de pétroles non-conventionnels destinés à l’exportation;

ATTENDU les dangers reliés à la circulation de ces navires dans la Baie des Chaleurs et le délestage prévisible d’eaux de ballast;

ATTENDU que la compagnie a conclu une entente avec le CN pour approvisionner ses installations par le transport quotidien de 240 wagons-citernes (en phase 1 du projet);

ATTENDU l’augmentation massive de transport par train de pétrole non-conventionnel destiné à l’exportation que ce projet représente et l’intention de l’entreprise de mettre en place une phase 2;

ATTENDU que ces convois vont sillonner le Québec sur plus de 700 km et traverser le cœur de nos villes et villages, de nos rivières, de nos bassins versants et les milieux fragiles de nos écosystèmes;

ATTENDU que ces pétroles proviennent de l’exploitation des sables bitumineux de l’Alberta ou de schistes (très souvent) de la formation de Bakken;

ATTENDU que la nature particulièrement volatile de ces pétroles(ou de leurs diluants)représentent un risque d’explosion élevé;

ATTENDU qu’aucune réglementation n’encadre le pré- dégazage des pétroles de schistes de la formation de Bakken avant le chargement;

ATTENDU l'incapacité technique de récupérer le dilbit dans les glaces en cas de déversements;

ATTENDU que l’exploitation de ces pétroles cause des dommages environnementaux importants et, dans le cas des pétroles bitumineux, une augmentation importante d’émission de GES;

ATTENDU les lacunes de sécurité et de contrôle en matière de transport de pétrole par train constatées par le BST, le Vérificateur général, un rapport sénatorial et de nombreux experts;

ATTENDU que la mise à niveau des wagons-citernes pour le transport de pétrole brut ne devrait être complétée qu’en 2020 et 2025 pour le transport d’autres matières inflammables (pouvant inclure les diluants du dilbit);

ATTENDU que les convois ferroviaires de retour pourraient éventuellement transporter du diluant vers l’Alberta; (1)

ATTENDU la vétusté des infrastructures de chemin de fer et le manque d’inspecteurs à Transport Canada et qu’aucune amende n’a jamais été imposée au CN quant au non-respect des limites de vitesse;

ATTENDU que le projet affecte directement nos communautés et n’a pas fait l’objet de consultation auprès des municipalités et de la population ni par Québec, ni par Ottawa;

ATTENDU que la proximité avec cette voie du CN place plusieurs de nos concitoyens, commerces et institutions dans une zone à risque d’accident majeur; (24)

ATTENDU que la sécurité de la population est un enjeu majeur dans le milieu municipal

**EN CONSÉQUENCE, il est proposé par : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**Appuyé par : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**Et résolu ce qui suit :**

Que le Conseil municipal de la Ville de *NOM de la Municipalité\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*

1. Demande, en vertu de l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2), au gouvernement du Québec de confier au Bureau d'audience publique en environnement (BAPE) le soin d'étudier le projet de transport ferroviaire des pétroles nécessaires au projet de Chaleur Terminals à Belledune; d’en mesurer les impacts sur la sécurité de la population et des écosystèmes et de faire les recommandations qui s'imposent auprès des autorités fédérales concernées;

2. Demande que d'ici la conclusion de ces travaux, une suspension temporaire soit décrétée sur ce transport par rail jusqu’à ce que des consultations publiques et indépendantes aient eu lieu auprès des populations des villes et villages concernés par le transport ferroviaire et maritime de ces pétroles;

3. Invite toutes les municipalités et MRC concernées par ce projet à se joindre à la présente démarche et demande aux unions municipales (UMQ et FQM) de prendre toutes les mesures appropriées afin de soutenir les municipalités.

A l’attention de : M. David Heurtel, Ministre responsable du MDDELCC

CC :

M. Marc Garneau, Ministre fédéral du Transport

M. Martin Coiteux, Ministre responsable du MAMOT et Ministre de la Sécurité Publique

M. Jacques Daoust, Ministre du transport du Québec

M. Pierre Karl Péladeau, Chef de l’opposition officielle

Mme Françoise David, Québec Solidaire

M. François Legault, Chef de la CAQ

M. Richard Lehoux, président de la FQM

Mme Suzanne Roy, présidente de l’UMQ

M. Michel Angers, président de la Commission de la sécurité publique (de l'UMQ)

*Peuvent s’ajouter les députés fédéraux ou provinciaux, les chefs de partis provinciaux, les responsables des agences de santé de vos régions etc.*

RÉFÉRENCES

(1) Les impacts du projet oléoduc Énergie Est de Transcanada dans la MRC d'Autray, 7 janvier 2015

(2) <http://ici.radio-canada.ca/regions/ontario/2015/03/09/007-hausse-deraillements-ontario.shtml>

(3) <http://ici.radio-canada.ca/regions/ontario/2015/03/10/007-lien-petrole-deraillements.shtml>

(4) Rapport technique publié par le gouvernement fédéral le 30 novembre 2013 sur les propriétés du dilbit

(5) Canada's Oil sands overview, un rapport de la Canadian association of canadian producers 23 octobre 2012

(6) The Diluent Market - A Midstream Operator’s Perspective - Kinder Morgan - Don Lindley - Vice President Business Development Products Pipelines - April 2013

(7) <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/national/2015/04/01/001-vitesse-trains-cn.shtml>

(8) <http://ici.radio-canada.ca/regions/est-quebec/2015/06/18/011-projet-belledune-opposition-quebec.shtml>

(9) <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/436859/gaz-a-effet-de-serre-les-sables-bitumineux-condamnent-le-canada-a-l-echec>

(10) <https://www.tc.gc.ca/fra/sureteferroviaire/menu.htm> - (Safety Act (RSA) avec modifications de la Loi C-7, 2012)

(11) <http://www.equipedanielgreen.net/pour-une-vraie-scurit-ferroviaire-1>

(12) <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/national/2015/04/01/001-vitesse-trains-cn.shtml>

(13) <http://ici.radio-canada.ca/regions/ontario/2015/03/12/012-gogama-petrole-deraillement.shtml>

(14) <http://www.lavantage.qc.ca/Actualites/National/2015-02-22/article-4053277/Accroitre-la-securite-ferroviaire-et-limputabilite-de-lindustrie/1>

(15) <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/national/2014/10/29/001-lac-megantic-transport-ferroviaire-canada-nouvelles-regles-lisa-raitt.shtml>

(16) Rapport sur la sécurité du transport des hydrocarbures [www.senate-senat.ca/enev.asp](http://www.senate-senat.ca/enev.asp) p.43

(17) Bilan de la tournée québécoise du NPD sur la sécurité ferroviaire 2013-2014 p. 9 et 10

(18) <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2015/05/01/002-wagons-citernes-securitaires-petrole-normes-construction.shtml>

(19) Rapport du Vérificateur général du Canada, Chapitre 1 - Le transport de produits dangereux, 2011

(20) <http://www.journalexpress.ca/Actualites/2015-06-09/article-4174884/Pas-plus-de-donnees-quant-aux-risques/1>

(21) <http://www.journalexpress.ca/Actualites/2015-06-09/article-4174866/Aussi-transparentes%26hellip-que-le-petrole-brut/1>

(22) <http://www.mondialisation.ca/derriere-le-desastre-de-lac-megantic-la-dereglementation-le-profit-et-lindustrie-ferroviaire-canadienne/5342834>

(23) <http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/421051/statistiques-petrole>

(24) <http://www.ledevoir.com/politique/canada/433968/transport-ferroviaire-un-moratoire-s-impose>

(25) <http://ici.radio-canada.ca/regions/ontario/2015/03/17/006-deraillement-gogama-defaillances-voie-ferree-enquete-bst.shtml>

(26) <http://journalmetro.com/actualites/national/767814/de-nouveaux-standards-pour-la-securite-ferroviaire/>

(27) <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2015/05/01/002-wagons-citernes-securitaires-petrole-normes-construction.shtml>

(28) <http://sante-medecine.commentcamarche.net/faq/17539-benzene-definition>

(29) <http://affaires.lapresse.ca/economie/energie-et-ressources>

(30) <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/rapports-reports/rail/index.asp>

(31) <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2015/04/23/005-ottawa-limite-vitesse-trains-marchandises-zone-urbaine.shtml>

(32) <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201505/06/01-4867619-vitesse-des-trains-en-region-est-ce-que-ma-vie-vaut-la-moitie-dune-vie.php>

(33) <http://www.ledevoir.com/politique/villes-et-regions/383215/securite-ferroviaire-une-resolution-cadre-envoyee-a-toutes-les-municipalites>

(34) <http://www.secure-energy.com/>

(35)<http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/441459/des-wagons-de-brut-albertain-sillonneront-le-quebec>

(36) [www.electionsmunicipales.gouv.qc.ca](http://www.electionsmunicipales.gouv.qc.ca) © document réalisé par le MAMROT, 2013 ISBN 978-2-550-68270-7 (PDF)

(38) Le court avenir du boom du pétrole de schiste, vu par Goldman Sachs

(39) «Train train quotidien, de Mégantic à Belledune» [Tache](https://www.facebook.com/pages/Tache-dhuile/538388032884773?fref=ts) d’huile

(40) <https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/piu-exemple-109.htm> p.12

(41) <http://ici.radio-canada.ca/regions/est-quebec/2015/04/29/010-train-rimouski-megantic-deraillement-securite-centre-ville.shtml>

(42) <http://affaires.lapresse.ca/economie/energie-et-ressources/201307/07/01-4668574-le-transport-de-petrole-par-train-augmente-de-28-000.php>

(43) Note explicative <https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/clair-modifications-menu-1193.html> Tableau comparatif des caractéristiques des wagons-citernes TC/DOT-111 et TC-140 - 17 juillet 2014

(44) Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (wagons-citernes TC 117) <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2015/2015-05-20/html/sor-dors100-fra.php> Tableau comparatif des caractéristiques des wagons-citernes TC/DOT 111/TP14877/CPC 1232 et TC/DOT 117 - 20 mai 2015

(45) Rapport d'enquête ferroviaire R14M0002 <http://www.tsb.gc.ca/fra/rapports-reports/rail/2014/r14m0002/r14m0002.asp> Annexe D – Tableau comparatif des caractéristiques des wagons-citernes TC/DOT-111 et TC-117 - 19 juin 2015