

Annexe R
FICHES DE SITUATIONS D'URGENCE POTENTIELLES

Situation A-1 Accident ferroviaire aux embranchements avec les voies ferrées du CN et du CP	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Embranchement sur la voie du CN à Charlemagne. ▪ Embranchement sur la voie du CP (exploitée par le Chemin de fer Québec-Gatineau) à Mascouche.
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erreur d'aiguillage due à une erreur humaine ou une défaillance technique au Centre de contrôle ferroviaire (CCF) du CN ou du CP. ▪ Défaillance mécanique de l'aiguillage. ▪ En hiver, gel de l'aiguillage causé par la glace ou par la neige.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Engagement erroné sur la voie du CN à Charlemagne ou du CP à Mascouche. ▪ Collision frontale ou latérale de deux trains. ▪ Déraillement à la jonction des deux voies. ▪ L'ampleur dépend du positionnement des trains et de leur vitesse.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité de déraillement d'un train de l'AMT ou d'un train du CN ou du Chemin de fer Québec-Gatineau; ▪ Passagers coincés et possibilité de blessures légères ou graves, voire des décès dans les cas extrêmes; ▪ Possibilité d'incendie et d'explosion des locomotives impliquées; ▪ Dommages matériels plus ou moins importants selon la gravité de l'incident; ▪ Arrêt de la circulation ferroviaire sur les deux voies ferrées; ▪ Interruption temporaire ou totale du service de train de banlieue sur la ligne de l'Est de l'AMT.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place d'un système de signalisation lumineux indiquant que l'aiguillage est le bon et que le train peut continuer sa route sur sa voie; ▪ Attribution des blocs d'heures exclusifs de pointe le matin et le soir, pour les trains de banlieue, sur la voie du CN et du CP; ▪ Vérification régulière de l'efficacité de la mécanique d'aiguillage. En cas de défectuosité, informer les responsables de l'AMT et du CCF du CN et du CP et procéder sans délai aux travaux requis.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services municipaux d'intervention d'urgence municipaux. ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Émission d'un avis au CCF du CN ou du CP, selon le lieu de l'accident; ▪ Interruption de la circulation ferroviaire sur la ligne du train de l'Est durant les interventions d'urgence. ▪ Organisation des premiers secours aux personnes blessées, s'il y a lieu; ▪ Déploiement d'autobus ou d'un train de relève pour évacuer les passagers, selon les besoins; ▪ Mise en place d'un centre de presse et contrôler l'accès des médias sur le site de l'incident. ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre. ▪ Réalisation d'une inspection de l'état de la voie ferrée avant de permettre de nouveau la circulation des trains.

Situation A-2 Accident à l'un des passages à niveau	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Passages à niveau existants des rues Sacré-Cœur, Saint-Charles et Blériot. ▪ Passage à niveau projeté sur le chemin de la Presqu'île.
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Présence d'un véhicule sur la voie ferrée en travers d'un passage à niveau (le véhicule peut être en panne, le conducteur peut être distrait ou avoir un malaise). ▪ Tentative de passage avant l'arrivée d'un train ou avant la fermeture des barrières, par un véhicule automobile.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le véhicule peut être du type : <ul style="list-style-type: none"> - Véhicule de tourisme avec ou sans passagers - Autobus scolaire (écoles dans le secteur) ou autre - Véhicule utilitaire avec ou sans passagers - Camion de livraison - Véhicule tracteur et remorque - Motocyclette - Motoneige ou véhicule tout terrain - Véhicule d'entretien du chemin de fer - Autre véhicule ▪ Dépend de la position du véhicule et de la vitesse du train.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité de déraillement, en fonction de la nature du véhicule routier et la vitesse du train. ▪ Passagers coincés et possibilité de blessures légères ou graves, voire des décès dans les cas extrêmes. ▪ Dommages matériels plus ou moins importants selon la gravité de l'incident. ▪ Interruption de la circulation sur les rues voisines. ▪ Interruption temporaire ou totale du service de train de banlieue sur la ligne de l'Est de l'AMT.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction de la vitesse aux passages à niveau; ▪ Utilisation du sifflet à l'approche des passages à niveau.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services d'intervention d'urgence municipaux. ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Émission d'un avis au CCF du CN ou du CP, selon le lieu de l'accident; ▪ Interruption de la circulation ferroviaire sur la ligne du train de l'Est durant les interventions d'urgence. ▪ Organisation des premiers secours aux personnes blessées, s'il y a lieu; ▪ Déploiement d'autobus ou d'un train de relève pour évacuer les passagers, selon les besoins; ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre. ▪ Réalisation d'une inspection de l'état de la voie ferrée avant de permettre de nouveau la circulation des trains;

Situation A-3 Accident au passage du train sous un viaduc et / ou une structure surélevée	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voies surélevées de l'autoroute 40 à Repentigny. ▪ Voie étagée du boulevard Pierre-Le-Gardeur. ▪ Viaducs de la Montée des Pionniers, de la Montée Dumais et de la rue Charles-Aubert. ▪ Cadres rigides pour l'insertion au centre de l'autoroute 640 à Terrebonne et Mascouche.
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chute d'une glissière sur la voie ferrée. ▪ Chute d'un morceau de béton sur la voie ferrée. ▪ Dans les cas extrêmes, chute d'un véhicule sur la voie ferrée ou effondrement total ou partiel d'un viaduc sur la voie ferrée.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'accident survient au même moment que le passage du train, le frappant directement. ▪ L'accident survient à la suite de la chute de l'objet, résultant d'une collision entre celui-ci et le train. ▪ L'accident survient au même moment que le passage du train, l'objet chutant sur les voitures. Le train poursuit son chemin sur une certaine distance sans toutefois dérailler.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité de déraillement selon l'ampleur de l'incident; ▪ Possibilité de blessures légères ou graves, voire des décès dans les cas extrêmes; ▪ Dommages matériels plus ou moins importants selon la gravité de l'incident; ▪ Interruption temporaire ou totale du service de train de banlieue sur la ligne de l'Est de l'AMT.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réalisation d'une inspection périodique des ouvrages concernés.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services d'intervention d'urgence municipaux. ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Émission d'un avis au CCF du CN ou du CP, selon le lieu de l'accident; ▪ Interruption de la circulation ferroviaire sur la ligne du train de l'Est durant les interventions d'urgence. ▪ Organisation des premiers secours aux personnes blessées, s'il y a lieu; ▪ Déploiement d'autobus ou d'un train de relève pour évacuer les passagers, selon les besoins ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre. ▪ Réalisation d'une inspection de l'état de la voie ferrée avant de permettre de nouveau la circulation des trains;

Situation A-4 Accident avec un piéton, un cycliste, un véhicule tout terrain (VTT) ou une motoneige	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ouvrages de franchissement sur le ruisseau de la Grande débouche, le ruisseau Saint-Charles et la rivière Mascouche. ▪ Tunnel sous le boulevard Pierre-Le-Gardeur. ▪ Secteur boisé entre le chemin de la Presqu'île et le chemin des Quarante-Arpents (secteur le plus probable pour un accident avec un VTT ou une motoneige).
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absence de signalisation annonçant la présence de la voie ferrée et/ou de l'infrastructure et la défense de transgresser. ▪ Action risquée de la part d'un individu. ▪ Absence de garde-fou de clôture empêchant l'accès. ▪ Visibilité réduite.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Collision entraînant des blessures légères, graves ou la mort.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Freinage brusque de la part du conducteur de la locomotive ou collision pouvant entraîner des chutes pour les passagers debout dans les voitures; ▪ Possibilité de blessures graves ou de décès pour le piéton, le cycliste ou le conducteur du VTT ou de la motoneige; ▪ Possibilité de blessures mineures causées par une chute pour les passagers du train; ▪ Dommages matériels aux trains en cas de collision avec un VTT ou une motoneige; ▪ Possibilité d'interruption de la circulation sur le boulevard Le Gardeur, le chemin de la Presqu'île et le chemin des Quarante-Arpents; ▪ Interruption temporaire ou totale du service de train de banlieue sur la ligne de l'Est de l'AMT.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Installation de garde-corps et de clôtures dans l'emprise des infrastructures de façon à restreindre l'accès à la voie ferrée; ▪ Afficher des panneaux d'avertissement stipulant clairement le danger.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services d'intervention d'urgence municipaux. ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Émission d'un avis au CCF du CN ou du CP, selon le lieu de l'accident; ▪ Interruption de la circulation ferroviaire sur la ligne du train de l'Est durant les interventions d'urgence. ▪ Organisation des premiers secours aux personnes blessées, s'il y a lieu; ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre.

5. Risques contribuant

Situation B-1 Accident au passage du train sous des lignes de transport d'énergie à haute tension	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ligne 120 kV sur pylônes d'acier (croisement à deux reprises des circuits 1178-1179). ▪ Ligne 315 kV sur pylônes d'acier (croisement des circuits 3005-3005 et des circuits 3016-1179). ▪ Ligne 120 kV sur pylônes d'acier (croisement au chaînage 10+740).
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chute d'un conducteur sous tension ou hors tension sur la voie ferrée. ▪ En cas de verglas, possibilité de chutes de morceaux de glace sur le train et/ou la voie ferrée.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le conducteur électrique sous tension peut être en contact avec la voie ferrée, rendant la voie sous tension. ▪ Le train étant sous tension, les dommages aux composantes électroniques pourraient provoquer un incendie. ▪ En cas de chute d'un conducteur électrique en travers de la voie, ce dernier pourrait constituer un obstacle suffisamment important pour causer un déraillement du train.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité de déraillement du train; ▪ Possibilité de dommages aux composantes électriques du train; ▪ Possibilité d'incendie à l'intérieur du train; ▪ Risque d'électrocution des passagers si ceux-ci mettent un pied à terre tout en s'accrochant au train; ▪ Évacuation des passagers du train en cas d'incendie à l'intérieur des voitures; ▪ Dommages matériels aux trains ou à la voie ferrée plus ou moins importants selon l'ampleur de l'accident; ▪ Interruption temporaire ou totale du service de train de banlieue sur la ligne de l'Est de l'AMT.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restriction de la circulation ferroviaire en cas d'épisode extrême de verglas.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services d'intervention d'urgence municipaux. ▪ Appel chez Hydro-Québec afin de procéder à la mise hors tension le plus rapidement possible et attendre la confirmation; ▪ Interruption de la circulation ferroviaire sur la ligne du train de l'Est jusqu'à ce que la situation soit sous contrôle; ▪ Confinement des passagers à l'intérieur des voitures, jusqu'à l'obtention d'une confirmation que la ligne électrique est hors tension. L'effet cage de Faraday peut protéger les passagers de l'électrocution; ▪ Extinction de tout incendie survenant à bord des voitures au moyen d'extincteurs chimiques (ne pas utiliser d'eau) et ventiler lorsque l'incendie est éteint; ▪ Advenant la propagation d'un incendie sans qu'aucune confirmation de la mise hors-tension des conducteurs n'a été reçue, procéder à l'évacuation du train en incitant les passagers à sauter le plus loin possible du train et des rails afin d'éviter d'entrer en contact avec le train (ou le rail) et le sol en même temps. ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre.

Situation B-2 : Accident le long de l'autoroute 640 impliquant un véhicule routier et / ou un camion	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terre-plein central de l'autoroute 640.
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un véhicule immobilisé sur ou contre la voie ferrée à l'issue d'un capotage. ▪ Un véhicule percute le train. ▪ Un carambolage force la fermeture de la voie. ▪ Possibilité d'un incendie et d'un fort dégagement de chaleur.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impact potentiellement plus significatif dans une courbe, plus spécifiquement celle de la Montée Dumais.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité de déraillement en cas de collision avec un véhicule automobile; ▪ Possibilité d'incendie dans le cas d'un accident impliquant un camion transportant des matières dangereuses; ▪ Possibilité de blessures légères ou graves, voire des décès dans les cas extrêmes; ▪ Interruption temporaire ou totale du service de train de banlieue sur la ligne de l'Est de l'AMT.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Installation de glissières le long de l'autoroute 640 et des New Jersey dans les courbes.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services d'intervention d'urgence municipaux; ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Interruption de la circulation ferroviaire sur la ligne du train de l'Est durant les interventions d'urgence. ▪ Organisation des premiers secours aux personnes blessées, s'il y a lieu; ▪ Déploiement d'autobus ou d'un train de relève pour évacuer les passagers, selon les besoins; ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre. ▪ Réalisation d'une inspection de l'état de la voie ferrée avant de permettre de nouveau la circulation des trains.

Situation B-3 : Incendie ou explosion le long de la voie ferrée	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tronçon ferroviaire situé entre la gare Charlemagne et la gare Le Gardeur (présence de résidences, de commerces et d'industries); ▪ Tronçon ferroviaire traversant le site de l'entreprise Recyclage AIM à Terrebonne; ▪ Tronçon ferroviaire situé près de « Les entreprises de Bois V.L. » à Mascouche.
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité d'un incendie et / ou d'une explosion.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lors de l'incendie, l'irradiation pourrait affecter la locomotive ou les voitures si ces derniers sont immobilisés à proximité du brasier; ▪ Lors d'un incendie, l'irradiation pourrait altérer le rail ou enflammer une traverse de bois, plus particulièrement en été lorsque les broussailles peuvent servir de combustible; ▪ La voie ferrée pourrait être jonchée de débris.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité d'incendie survenant à bord de la locomotive et/ou des voitures dans le cas extrême où le train serait immobilisé sur la voie ferrée à la hauteur de l'événement; ▪ Évacuation du train si l'événement atteint la locomotive et/ou les voitures; ▪ Dommages matériels plus ou moins importants selon la gravité de l'incident; ▪ Possibilité de blessures légères ou graves. Une déflagration pourrait aussi entraîner des blessures aux passagers situés près des fenêtres; ▪ Possibilité de déraillement et d'arrêt du trafic ferroviaire sur la ligne de l'Est ou sur les lignes du CN ou du CP.
Mesures d'atténuation	Aucune mesure spécifique n'est applicable puisque ce type d'événement ne peut être prédit.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services d'intervention d'urgence municipaux; ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Émission d'un avis au CCF du CN ou du CP, selon le lieu de l'accident; ▪ Interruption de la circulation ferroviaire sur la ligne du train de l'Est et, au besoin, du CN ou du CP, durant les interventions d'urgence. ▪ Organisation des premiers secours aux personnes blessées, s'il y a lieu; ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre. ▪ Réalisation d'une inspection de l'état de la voie ferrée avant de permettre de nouveau la circulation des trains.

Situation B-4 : Explosion sur le site de General Dynamics	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tronçon ferroviaire circulant à proximité des terrains appartenant à General Dynamics.
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Explosion d'un des dépôts d'explosifs.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité d'explosion survenant au même moment que le passage du train à proximité du dépôt d'explosifs.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En raison de l'onde de choc, le flanc exposé du train ou la voie ferrée pourrait subir des dommages matériels; les risques de déraillement sont toutefois minimes; ▪ Possibilité de blessures pour les passagers situés près des fenêtres du côté de l'événement.; ▪ Interruption temporaire ou totale du service de train de banlieue sur la ligne de l'Est de l'AMT.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interruption de la circulation des trains sur la voie ferrée, advenant une alerte à l'explosion déclanchée par l'application des mesures d'urgence prévues par General Dynamics; ▪ Immobilisation ou recul des trains exposés vers les gares Le Gardeur ou Terrebonne-Lachenaie, en cas d'alerte, dans le but de minimiser les effets d'une éventuelle onde de choc; ▪ Confinement des passagers à l'intérieur du train et éloignés des fenêtres donnant sur le site de General Dynamics, en cas d'alerte d'exposition du ou des trains.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services d'intervention d'urgence municipaux; ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Interruption de la circulation ferroviaire sur la ligne du train de l'Est jusqu'à ce que la situation soit sous contrôle; ▪ Coordination des mesures d'urgence avec les représentants de General Dynamics et de ceux de la Ville de Repentigny; ▪ Organisation des premiers secours aux personnes blessées, s'il y a lieu; ▪ Déploiement d'autobus ou d'un train de relève pour évacuer les passagers, selon les besoins; ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre. ▪ Réalisation d'une inspection de l'état de la voie ferrée avant de permettre de nouveau la circulation des trains.

Situation B-5 : Explosion ou incendie à proximité d'une conduite de gaz	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tronçon ferroviaire situé sur le terre-plein central de l'autoroute 640 : <ul style="list-style-type: none"> ○ traversant une conduite de TQM près de la gare Terrebonne-Lachenaie; ○ longeant le gazoduc de TQM, notamment le poste de compression; ○ traversant une conduite de Gaz Métro ▪ Tronçon ferroviaire traversant le gazoduc de TQM pour rejoindre la voie ferrée du CP à Mascouche.
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité d'une explosion ou d'un incendie.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La voie ferrée et l'autoroute 640 sont situées à l'intérieur de la zone de danger maximale établit à un rayon de 250 m du poste de compression et du gazoduc de TQM et de Gaz Métro ▪ Une explosion pourrait survenir lors du passage du train à proximité du poste de compression ou du gazoduc.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dommages au train causés par l'onde de choc d'une explosion advenant que le train circule en même temps que l'explosion; ▪ Dommages matériels plus ou moins importants selon la gravité de l'incident et la distance du train par rapport au lieu de l'explosion; ▪ Possibilité de blessures pour les passagers situés près des fenêtres du côté des conduites ou du poste de compression; ▪ Dommages matériels au train en cas d'irradiation par un incendie et advenant que le train soit immobilisés à proximité du brasier.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interruption de la circulation des trains sur la voie ferrée en cas d'alerte à l'explosion déclanchée par les mesures d'urgence prévues par TQM; ▪ Immobilisation ou recul des trains exposés vers les gares Mascouche ou Terrebonne-Lachenaie, en cas d'alerte, dans le but de minimiser les effets d'une éventuelle onde de choc; ▪ Confinement des passagers à l'intérieur du train et éloignés des fenêtres donnant le lieux de la fuite, en cas d'alerte.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services d'intervention d'urgence municipaux; ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Émission d'un avis au CCF du CP, selon le lieu de l'incident; ▪ Interruption de la circulation ferroviaire sur la ligne du train de l'Est jusqu'à ce que la situation soit sous contrôle; ▪ Coordination des mesures d'urgence avec les représentants de TQM ou de Gaz Métropolitain et de ceux des villes concernées par l'incident; ▪ Organisation des premiers secours aux personnes blessées, s'il y a lieu; ▪ Déploiement d'autobus ou d'un train de relève pour évacuer les passagers, selon les besoins. ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre. ▪ Réalisation d'une inspection de l'état de la voie ferrée, en cas d'explosion, avant de permettre de nouveau la circulation des trains.

Situation B-6 : Accident à l'aéroport de Mascouche.	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tronçon ferroviaire situé sur le terre-plein de l'autoroute 640, à moins de 100 m du côté sud de la piste de l'aéroport. ▪ Tronçon ferroviaire en structure étagée située à environ 300 m à l'ouest de l'extrémité de la piste.
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Défaillance technique ou erreur humaine lors du décollage ou de l'atterrissage d'un aéronef.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Écrasement d'un aéronef contre la structure étagée ou contre un train lors du décollage ou de l'atterrissage. ▪ L'historique ne révèle que très peu d'accidents de ce genre malgré un trafic considérable pour un aéroport de cette taille.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité de déraillement du train et/ou d'incendie en cas de collision avec un aéronef ou de bris aux structures étagées; ▪ Dommages matériels plus ou moins importants selon la gravité de l'incident; ▪ Possibilité de blessures légères ou graves, voire des décès dans les cas extrêmes; ▪ Interruption totale du service sur la ligne du train de l'Est, et possiblement sur la ligne du CP si celle-ci est affectée.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser d'une inspection détaillée de la structure d'insertion en cas d'écrasement d'avion sur ou à proximité de celle-ci afin de s'assurer qu'elle n'a pas été endommagée et qu'elle ne constitue pas un risque pour les trains circulant dessus.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services d'intervention d'urgence municipaux; ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Émission d'un avis au CCF du CP, selon le lieu de l'accident; ▪ Interruption de la circulation ferroviaire sur la ligne du train de l'Est durant les interventions d'urgence. ▪ Organisation des premiers secours aux personnes blessées, s'il y a lieu; ▪ Déploiement d'autobus ou d'un train de relève pour évacuer les passagers, selon les besoins. ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre. ▪ Réalisation d'une inspection de l'état de la voie ferrée avant de permettre de nouveau la circulation des trains.

Situation B-7 : Explosion ou incendie sur le terrain de l'entreprise Inter Propane inc.	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gare Mascouche, et plus précisément les voies d'attente des trains situées à proximité de l'entreprise Inter Propane inc., sur la rue Bombardier à Mascouche.
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité d'incendie et / ou d'explosion du réservoir de propane situé sur le site de cette entreprise à environ 400 m des rails.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'irradiation au moment de l'incendie pourrait surchauffer le réservoir principal et augmenter la pression du gaz. Si la valve d'urgence fait défaut, le réservoir pourrait éclater par les extrémités, dont une est dirigée vers la gare Mascouche.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité de déraillement d'un train dans l'aire du garage causé par l'onde de choc d'une explosion d'un réservoir de gaz propane; ▪ Dommages matériels causés par la déflagration ou par une irradiation en cas d'incendie, plus ou moins importants selon la gravité de l'accident; ▪ Blessures par projectile plus ou moins graves pour les passagers situés près des fenêtres du train, en cas de déflagration; ▪ Possibilité de blessures aux passagers attendant sur le quai; ▪ Retard occasionné au service du train de l'Est en cas de bris d'un ou de plusieurs trains.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser une étude sur les effets possibles des vibrations appréhendées sur les assises du réservoir. Cette étude semble nécessaire en raison d'un problème de vibration signalé par les employés de l'entreprise lors du passage des trains de marchandises du Chemin de fer Québec-Gatineau; ▪ Réaliser une étude de risque détaillée à cet endroit afin d'évaluer les possibilités qu'un tel événement survienne et les conséquences sur les installations de la gare de Mascouche.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services d'intervention d'urgence municipaux; ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Émission d'un avis au CCF du CP, selon le lieu et l'ampleur de l'accident; ▪ Organisation des premiers secours aux personnes blessées, s'il y a lieu; ▪ Déplacement du ou des trains dès le début d'un incendie si ce dernier est stationné à un endroit exposé au risque d'explosion.

Situation B-8 : Accident avec un véhicule d'entretien du terre-plein central de l'autoroute 640	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terre-plein central de l'autoroute 640
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erreur humaine lors de l'entretien ou de la manipulation des équipements d'entretien du terre-plein-central de l'autoroute 640 (ex : tondeuse à gazon, etc.)
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En cas d'erreur humaine, un employé d'entretien ou un véhicule d'entretien pourrait se trouver sur la voie ferrée au moment du passage d'un train. ▪ Erreur de communication impliquant que des travaux d'entretien soient réalisés au moment du passage d'un train.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Collision entre le train et un employé d'entretien; ▪ Possibilité de déraillement en cas de collision avec un véhicule d'entretien telle qu'une tondeuse à gazon; ▪ Interruption temporaire ou totale du service de train de banlieue sur la ligne de l'Est de l'AMT.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place d'un protocole assurant que les travaux d'entretien seront réalisés en dehors des heures de circulation des trains.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services d'intervention d'urgence municipaux; ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Interruption de la circulation ferroviaire sur la ligne du train de l'Est durant les interventions d'urgence. ▪ Organisation des premiers secours aux personnes blessées, s'il y a lieu; ▪ Déploiement d'autobus ou d'un train de relève pour évacuer les passagers, selon les besoins; ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre. ▪ Réalisation d'une inspection de l'état de la voie ferrée avant de permettre de nouveau la circulation des trains.

Situation B-9 : Aveuglement des automobilistes par les trains	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terre-plein central de l'autoroute 640
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Circulation des trains en sens contraire des automobilistes de l'une des voies de l'autoroute 640.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En soirée, les phares des locomotives pourraient entraîner l'aveuglement des usagers de l'autoroute 640.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte de visibilité causée par l'aveuglement; ▪ Accident routier impliquant un ou plusieurs véhicules; ▪ Empiètement d'un véhicule dans la partie centrale de l'autoroute 640 à la suite d'un accident.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilisation de phares à intensité réduite de manière à atténuer l'aveuglement des usagers de l'autoroute 640 pendant la soirée.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services municipaux d'intervention d'urgence; ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Interrompre, au besoin, la circulation ferroviaire sur la ligne de l'Est pendant la durée des interventions d'urgence; ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre.

6. Risques aggravants

Situation C-1 Tempête de neige extrême	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> Sur tout le réseau, mais plus particulièrement sur les structures d'insertion au centre de l'autoroute 640 et de jonction avec la voie ferrée du CP.
Causes	<ul style="list-style-type: none"> Grande accumulation de neige sur la voie ferrée, sur les accotements ou le long des ballasts latéraux, qui tombe sur les véhicules en contrebas. La grande vitesse du train contribue à pousser la neige au-delà des ballasts latéraux. Engorgement des autoroutes 40 et 640, rendant difficile à impossible les opérations de déneigement et/ou d'épandage d'abrasifs ou de fondants.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> Grande accumulation de neige ou de verglas sur la voie ferrée. Engorgement de l'autoroute 640 dans les deux directions et présence de nombreux véhicules en panne ou pris dans la neige. Déversement dangereux de neige et de glace sur les chaussées et la voie ferrée à partir des structures en hauteur (viaducs, structures étagées, etc.).
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> Possibilité accrue d'accidents routiers aux passages à niveau ou sur les autoroutes et / ou d'un carambolage majeur sur l'autoroute 640; Possibilité de retards au travail chez les employés et les conducteurs de trains devant circuler sur le réseau routier pour se rendre au travail; Convergence de passagers vers les gares de la ligne de l'Est; Difficulté pour le premier train de banlieue de quitter la gare en raison de l'amoncellement de neige sur la voie ferrée et devant le train le long de son parcours; Possibilité d'arrêt forcé du premier train entre les gares de Mascouche et de Terrebonne-Lachenaie et passagers coincés dans le train arrêté; Interruption temporaire ou totale de la circulation ferroviaire sur la ligne de l'Est de l'AMT; Difficulté accrue pour acheminer rapidement les services d'intervention (police, ambulance, pompiers) en cas de situation d'urgence.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> Les calculs de la hauteur et la largeur des ballasts latéraux sur le viaduc devront tenir compte de la réalité climatique du Québec; Préparation d'un contrat d'entretien pour enlever la neige sur la surface totale du viaduc et dégager les ballasts latéraux en de telles circonstances; Utilisation d'un véhicule de service pour le déneigement de la voie ferrée; Élaboration d'une procédure par laquelle le conducteur du train doit ralentir sa course sur les viaducs et structures étagées en cas de tempête de neige extrême; Possibilité de loger les conducteurs de train dans un hôtel/motel situé à proximité de la gare Mascouche afin de faciliter leur accès à la gare, en cas d'annonce d'une tempête de neige extrême.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> Appel au 9-1-1, en cas d'accident impliquant un train ou des véhicules sur la voie ferrée, afin de demander l'intervention immédiate des services d'intervention d'urgence municipaux; Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation, en cas de retard occasionné au train; Émission d'un avis au CCF du CN et / ou du CP, en cas de retard occasionné au train;

Situation C-2 : Activités de déneigement sur la voie ferrée et sur l'autoroute 640	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terre-plein central de l'autoroute 640
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accumulation de neige contre le rail lorsque poussé par les déneigeuses de l'autoroute 640; ▪ Déneigement sur un viaduc lorsque le train passe en dessous; ▪ Déneigement de la voie ferrée et formation d'un blizzard sur l'autoroute 640.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obstruction plus ou moins importante de la voie ferrée; ▪ L'ampleur dépend de la quantité des précipitations de neige et de la force des vents.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obstruction du passage des trains causé par l'accumulation de neige sur la voie ferrée. Possibilité d'un déraillement dans les cas extrêmes; ▪ Diminution de la visibilité et possibilité de perte de contrôle pour les automobilistes circulant sur l'autoroute 640 lors du déneigement de la voie ferrée; ▪ Dépassement impossible des camions de déneigement par les automobilistes de l'autoroute 640 si ces derniers doivent déneiger la neige d'un seul côté de l'autoroute en circulant simultanément sur l'autoroute 640.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place d'un protocole de déneigement prévoyant de pousser la neige d'un seul côté de l'autoroute et non vers la voie ferrée de l'AMT, et ce, en collaboration avec le MTQ; ▪ Éviter de pousser la neige sur la voie ferrée lors du déneigement des viaducs situés au-dessus; ▪ Réduction de la vitesse du train déneigeuse principalement dans les courbes.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1, en cas d'accident ou de blessures, afin de demander l'intervention immédiate des services municipaux d'intervention d'urgence; ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation, en cas de retard occasionné au train. ▪ Émission d'un avis au CCF du CN et du CP, si une de leur voie ferrée est obstruée.

Situation C-3 : Inondation majeure associée à une crue des rivières des Prairies et l'Assomption	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aires de stationnement situées à Charlemagne et à Le Gardeur, plus particulièrement à cet endroit le stationnement P-3 situé sous la structure de l'autoroute 40.
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fonte des neiges au printemps. ▪ Importante période de redoux durant l'hiver. ▪ Embâcle sur les rivières des Prairies ou l'Assomption.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crue des eaux printanières sur le littoral de la rivière. ▪ Inondation des terrains le long de la rivière. ▪ Inondation de la rue Notre-Dame (route 344).
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obstruction partielle ou complète des accès au stationnement « Est » de la gare Charlemagne et / ou des accès aux stationnements P-1, P-2 et P-3, de la gare Le Gardeur.
Mesures d'atténuation	Aucune mesure d'atténuation n'est applicable pour contrer l'éventualité de cet événement.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Fermeture, au besoin, du ou des stationnement(s) inondé(s). ▪ Orientation de la clientèle vers les autres stationnements disponibles.

Situation C-4 : Feu de broussailles le long de l'autoroute 640	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terre-plein central de l'autoroute 640
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Feu de broussailles l'été, par temps très sec.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Advenant la présence de vents forts, le feu pourrait ultimement atteindre les rails ou les traverses de la voie ferrée.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte de visibilité en raison de la fumée; ▪ Présence de débris sur la voie ferrée; ▪ Altération du rail ou des traverses en bois causé par l'irradiation par le feu, plus particulièrement en été lorsque les broussailles peuvent servir de combustible.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Immobilisation du train à l'extérieur de la zone affectée.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1 pour demander l'intervention immédiate des services municipaux d'intervention d'urgence; ▪ Émission d'un avis à la centrale de surveillance de l'AMT et fournir un rapport de la situation; ▪ Interrompre, au besoin, la circulation ferroviaire sur la ligne de l'Est pendant la durée de l'incendie. ▪ Informer les passagers de la situation et des procédures à suivre. ▪ Réalisation d'une inspection de l'état de la voie ferrée avant de permettre de nouveau la circulation des trains.

Situation C-5 : Activités illicites dans le tunnel d'accès à la gare de Charlemagne	
Endroit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tunnel d'accès à la gare Charlemagne.
Causes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fréquentation du tunnel par des individus ou des groupes et qui commettent des actes répréhensibles.
Ampleur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'ampleur des dérangements dépend du nombre d'individus et des intentions de ces derniers.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vandalisme, graffitis et déchets de toutes sortes dans le tunnel (seringues, cigarettes, etc.); ▪ Incendie mineur dans le tunnel; ▪ Bousculades dans le tunnel avec possibilité de blessures; ▪ Harcèlement des passagers.
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaboration d'une procédure à la centrale de surveillance de l'AMT et un protocole d'intervention avec le 9-1-1, les Services de la sécurité publique de Repentigny; ▪ Installation de clôtures avec cadenas aux deux extrémités du tunnel d'accès de la gare Charlemagne afin de restreindre l'accès au tunnel en dehors des heures d'ouverture de la gare; ▪ Visite occasionnelle des lieux par les agents de sécurité de l'AMT durant les heures d'opération; ▪ Établissement d'un protocole de visite avec les corps de police de Repentigny et de Mascouche sur les sites du tunnel de la gare Charlemagne durant les heures de fermeture des installations de l'AMT; ▪ Vérification régulière des caméras (CCTV) par la Centrale de surveillance de l'AMT; ▪ Mise en place de panneaux indiquant que les lieux sont surveillés par caméra.
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appel au 9-1-1, en cas d'accident ou de blessures, afin de demander l'intervention immédiate des services municipaux d'urgence.