



# Transport de liquides inflammables par rail

Le transport par rail de liquides inflammables, comme le pétrole brut, à la grandeur de l'Amérique du Nord, a donné naissance à de grands risques qu'il faut atténuer par des mesures efficaces.

## Importance de l'enjeu

Le transport par rail de pétrole brut à l'échelle de l'Amérique du Nord a augmenté de manière exponentielle à partir de 2009, atteignant un pic en 2014 à 238 000 wagons complets au Canada<sup>1</sup> et à 500 000 wagons complets aux États-Unis<sup>2</sup>. Quant aux chargements d'éthanol, ils sont restés relativement stables à une moyenne de 76 250 wagons complets par an au Canada et de 331 000 wagons complets par an aux États-Unis<sup>3</sup>. Malgré de récentes tendances à la baisse, on prévoit que les volumes de liquides inflammables transportés par rail demeureront importants.

**Tableau 1. Chargements de pétrole brut, Canada et États-Unis en 2009, 2014 et 2015**

Année	Canada*	États-Unis
2009	500	10 800
2014	238 000	500 000
2015	189 000	425 000

Sources : Association des chemins de fer du Canada et Association of American Railroads

\* Chargements de pétrole brut transportés par des compagnies ferroviaires canadiennes de catégorie 1

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) craint, étant donné la vulnérabilité des wagons-citernes plus anciens utilisés pour transporter le pétrole brut et d'autres liquides inflammables, que les

méthodes d'exploitation actuelles des compagnies ferroviaires ne permettent pas d'atténuer efficacement le risque que représente le transport par rail de grandes quantités de ces marchandises dangereuses.

La vulnérabilité des wagons-citernes de catégorie III est connue depuis des années<sup>4</sup>. Le BST a recommandé des normes plus strictes pour tous les wagons-citernes de catégorie III<sup>5</sup>, et non seulement pour les nouveaux, afin de réduire la probabilité de déversement de produit en cas d'accident. Un certain nombre d'enquêtes du National Transportation Safety Board sur des accidents aux États-Unis ont, elles aussi, fait ressortir la vulnérabilité des wagons-citernes de catégorie III<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Recommandation du BST R07-04

<sup>5</sup> Recommandation du BST R14-01

<sup>6</sup> New Brighton (Pennsylvanie) [octobre 2006]; Cherry Valley (Illinois) [juin 2009]; Tiskilwa (Illinois) [octobre 2011]; Columbus (Ohio) [juillet 2012]; Casselton (Dakota du Nord) [décembre 2013]; Lynchburg (Virginie) [avril 2014]; Mount Carbon (Virginie-Occidentale) [février 2015]; Heimdal (Dakota du Nord) [mai 2015]; Lesterville (Dakota du Sud) [septembre 2015]

<sup>1</sup> Chargements de pétrole brut transportés par des compagnies ferroviaires canadiennes de catégorie 1

<sup>2</sup> Association des chemins de fer du Canada et Association of American Railroads

<sup>3</sup> 2009 à 2015



Le BST juge encourageant que les organismes de réglementation fédéraux du Canada et des États-Unis aient pris d'importantes mesures pour régler ce problème, y compris la promulgation d'une norme de wagon-citerne plus robuste (catégorie 117), des dispositions de rattrapage, un calendrier de mise en œuvre, ainsi que des mesures de surveillance réglementaire et d'application. Les mesures prises jusqu'à présent par les organismes de réglementation fédéraux et le secteur ferroviaire ont, depuis 2014, contribué à réduire considérablement l'utilisation des anciens wagons-citernes de catégorie 111 pour le transport du pétrole brut.

Bien que les organismes de réglementation fédéraux et le secteur ferroviaire aient pris des mesures concernant la sécurité des wagons-citernes, les règlements fédéraux autorisent néanmoins l'utilisation des wagons-citernes de catégorie 111 pour transporter certains liquides inflammables jusqu'au milieu de 2025. Par conséquent, le facteur de risque demeurera élevé tant que tous les liquides inflammables à plus haut risque ne seront pas transportés dans des wagons-citernes plus robustes et à protection renforcée en Amérique du Nord.

Depuis le déraillement de Lac-Mégantic en juillet 2013, d'autres déraillements<sup>7</sup> au Canada ont démontré que la population, les biens et l'environnement sont exposés à un risque important en cas de déraillement de trains transportant de grands volumes de liquides inflammables.

Ces événements récents soulignent la nécessité d'une planification d'itinéraires stratégique et d'une exploitation plus sûre de tous les trains transportant des marchandises dangereuses au Canada. Les chemins de fer doivent choisir soigneusement les itinéraires servant à transporter le pétrole brut et d'autres liquides inflammables et s'assurer de la sécurité d'exploitation des trains sur ces voies.

Ces risques doivent être traités comme un enjeu de transport d'envergure nord-américaine, puisque les produits sont transportés de part et d'autre de la frontière par les exploitants ferroviaires.

## Mesures à prendre

Cet enjeu restera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que :

- les sociétés ferroviaires procèdent minutieusement à l'analyse et à la planification des itinéraires, et effectuent des évaluations des risques pour veiller à l'efficacité des mesures de contrôle des risques;
- les grandes quantités de liquides inflammables soient transportées dans des wagons-citernes plus robustes afin de réduire la probabilité de déversement de marchandises dangereuses en cas d'accident.

---

<sup>7</sup> Enquêtes du BST : R14M0002 Plaster Rock (Nouveau-Brunswick) [2014]; R14W0256 Clair (Saskatchewan) [octobre 2014]; R15H0013 et R15H0021 près de Gogama (Ontario) [février et mars 2015]

