

St-Hyacinthe le 26 avril 2016

M. Marc Garneau, Ministre fédéral du Transport  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0A6 Canada

M. Garneau;

Quand j'entends le CN inviter les citoyens à sauver des vies, ça me fait sursauter! Dans le mois précédant la Semaine de sécurité ferroviaire 2015 un train a déraillé à Edmundston NB et deux autres à Gogama Ontario. Cette année nous recevons l'information selon laquelle parmi les 500 passages à niveau les plus à risque d'accident au Canada, la Montérégie en comptait 22<sup>1</sup> et que celui de Mont-Saint-Hilaire se retrouverait au 3<sup>ième</sup> rang national ! Juste après lui se situe la traversée près de Glencoe (où deux femmes ont perdu la vie la semaine dernière à la suite d'une collision avec un train).<sup>2</sup> En 2015 le BST répertoriait 43 accidents aux passages à niveau (10 d'entre ont eu lieu au Québec). En février dernier déjà 4 accidents étaient répertoriés aux passages à niveau québécois.<sup>3</sup> Alors vous comprendrez que lorsque le CN nous dit que «la sécurité ferroviaire est la responsabilité de tous» on ait tendance à interpeller ceux qui sont chargés d'y veiller !

Dans le cadre de votre passage à Lac-Mégantic nous aimerions vous soumettre quelques pistes de réflexion sur NOTRE COMPRÉHENSION de la sécurité ferroviaire notamment en ce qui concerne le transport des pétroles non-conventionnels et des produits dangereux, particulièrement des diluants de type naphte qui sont actuellement livrés à l'Alberta à travers le territoire québécois.

M. Garneau vous semblez vous satisfaire des nouvelles «mesures de sécurité» qui ont été adoptées et semblez plutôt porter grand intérêt aux plans d'urgence et à la formation des unités d'intervention réclamées par les municipalités.<sup>4</sup> Or, calmer les municipalités ne rassure en rien les citoyens et ne règle pas le problème.

Veiller à la sécurité des populations c'est travailler en amont des équipes d'intervention d'urgence. C'est établir une réglementation beaucoup plus stricte et veiller à ce qu'elle soit appliquée. C'est prioriser la population plutôt que le profit. C'est retirer aux compagnies ferroviaires l'immunité dans laquelle elles baignent depuis les années '90 avec la déréglementation<sup>5</sup> et mettre un terme au système d'autorégulation des compagnies, qui leur permet d'échapper aux lois d'accès à l'information et sans mesures de contrôle adéquates de la part du gouvernement. Ce **Système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGS)** est la faille majeure du système de sécurité ferroviaire au Canada. Le BST a d'ailleurs souvent déploré la non-divulgaration des fautes que ce système favorise.

Nous espérons que le 143 millions de dollars annoncé au dernier budget soit investi à bon escient dans des mesures de contrôle efficaces. Nous avons accumulé un retard important et au cours des 5 dernières années, le budget alloué à la sécurité ferroviaire a de surcroît été amputé de plus de 20%.

M. Garneau, vous le comprendrez, l'augmentation de produits dangereux qui traversent nos villes et villages, l'augmentation du nombre de déraillements et de trains qui partent à la dérive de même que le projet du port pétrolier de Belledune (qui à lui seul mettrait 480 wagons par jour de produits dangereux supplémentaires sur nos rails... mal entretenus), tout cela inquiète la population.

Vous avez affirmé récemment que la sécurité ferroviaire est votre plus grande priorité.<sup>4</sup> Par ailleurs le rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada que vous avez déposé devant le Parlement en février nous laisse perplexes. Dans ce document de plus de 500 pages, il est très peu question du transport de pétrole brut<sup>6</sup> et l'emphase est mise sur l'importance de maximiser la contribution du réseau de transport pour soutenir la croissance économique du Canada.<sup>7</sup> Par ailleurs dans le mémoire que Malcolm Cairns<sup>8</sup> y a présenté, une phrase nous a fait sursauter : « À l'exception des préoccupations concernant les accidents de train qu'ils soulèvent, la majorité des Canadiens interagissent peu avec les trains » ... comme si Mégantic n'était pas une INTERACTION MAJEURE, digne de la plus haute attention !

Suite au déraillement le 5 avril dernier de 25 wagons-citernes près de North-Bay, le maire de Toronto et ses conseillers vous ont fait parvenir une lettre vous pressant d'agir de façon plus efficace sur la sécurité ferroviaire : «We can do better. For safety's sake, we should».<sup>9</sup> Ils vous proposaient diverses recommandations que nous appuyons bien évidemment mais comme le souligne Bruce Campbell dans son article du Toronto Star<sup>10</sup> le **PROBLÈME FONDAMENTAL** demeure «la réglementation qui est systématiquement orientée au bénéfice de l'intérêt privé des transporteurs aux dépens de l'intérêt public». Tout comme lui, comme le vérificateur général et tel que souligné dans plusieurs rapports, nous considérons que c'est le **Système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGS)** qui est le noeud du problème et c'est sur lui que nous vous invitons à porter votre attention.

**Par ailleurs, les éléments suivants sont également très problématiques:**

- *Le Vérificateur général du Canada déplore que le Ministère n'ait pas les ressources nécessaires pour appliquer la loi et souligne des lacunes dans la planification et la mise en oeuvre des activités de vérification de la conformité.<sup>11</sup>*

**Infrastructures fixes**

**«Les trains-bloc trop lourds imposent des forces supérieures à la normale sur l'infrastructure de la voie» - BST.**

- *L'état et l'entretien des rails, des ballasts, des ponceaux et des tunnels est inadéquat.*
- *Certaines mesures d'inspection du CN ont été abandonnées mais devraient être rétablies.*
- *Des défaillances dans la voie ferrée sont souvent rapportées dans les rapports d'accident du BST notamment à Gogama.*
- *Il serait important de faire des analyses de risques d'accidents ferroviaires pour chacune des communautés traversées et de les rendre publiques. Lorsque les facteurs de risques sont trop élevés il faudrait effectuer le contournement des voies.*

**Matériel roulant**

**«Les trains sont trop lourds, trop longs, roulent trop vite et prennent trop de temps à freiner» - BST**

- *Il faudrait interdire les convois de 120 wagons qui prennent trop de temps à freiner.*
- *Hâter la mise à niveau des wagons non-sécuritaires, l'application de la norme TC117 des*

wagons DOTT-111 et CPC-1232 ne prévoyant être complétés qu'en 2020 (pétrole brut) et 2025 pour le transport d'autres matières inflammables (dont les diluants).

- *Rendre obligatoire les freins pneumatiques à commande électronique obligatoires aux États-Unis, mais «pas obligatoires» au Canada et non-prévus sur les nouveaux wagons en construction.*
- *Imposer une vitesse maximale de 50 km/h non seulement dans les RMR de 100 000 habitants mais également dans toutes les villes et villages.*
- *Abolir le Beltpack ou Loco-commande (système de télécommande qui permet de contrôler les locomotives lors de l'amarrage de wagons) qui provoque des dérives et rend vulnérable aux piratages.*

#### Contenu des wagons

- *Exiger le dégazage du pétrole de Bakken avant son transport.*
- *Identifier adéquatement les placards de matières dangereuses trop imprécis actuellement.<sup>12</sup>*

#### Accès à l'information ... plus de transparence

- *Les données de Statistique Canada doivent représenter la réalité. La libre-concurrence entre les deux raffineries du Québec leur permet une non-divulgence d'informations et une entente avec Statistique Canada fausse les données de ses rapports.*
- *Les données à l'échelle québécoise (du gouvernement fédéral) ainsi que les évaluations de risques qui ont été effectuées par les compagnies ferroviaires et déjà transmises à Transport Canada doivent être rendues publiques.<sup>13</sup>*
- *Transports Canada doit donner accès aux statistiques de circulation ferroviaire et cesser de nous transmettre des rapports caviardés.<sup>14</sup>*
- *La divulgation en temps réel et en tout temps du contenu des trains. L'information doit être accessible mais aussi compréhensible. Les municipalités hésitent à en faire la demande actuellement. Celles qui l'ont fait se plaignent de la surabondance d'information, en anglais et dans un langage technique totalement obscur.<sup>15</sup>*

M. Garneau, je vous signale que l'été dernier j'ai fait intrusion sur la propriété privée du CN afin de documenter l'état des rails dans ma municipalité. J'y ai fait des découvertes étonnantes et transmis le tout<sup>16</sup> à la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports-Canada. La «Police du CN» n'a pas tardé à venir cogner à ma porte! M. Garneau, depuis quand une compagnie privée est-elle en droit de posséder sa propre police, investie de tous les pouvoirs des corps policiers publics? J'imagine que cela faisait partie du lot accordé lors du transfert de propriété... N'y aurait-il pas lieu de vous pencher sérieusement sur la question?

Je vous informe par ailleurs que je retournerai sur les rails! Au nom de ma conscience et du principe de nécessité je considère être en droit et en devoir de documenter l'état des rails au Québec et de dénoncer les situations qui pourraient compromettre la sécurité des populations. Le principe de protection de la vie et du bien commun prévaut sur les réglementations d'une compagnie privée.

M. Garneau, il faut sortir du laxisme actuel. Nous attendons de vous une prise de position ferme pour imposer à l'industrie des **normes très strictes et bien encadrées avec obligation de s'y conformer**. Votre devoir de veiller à la sécurité de la population l'exige.

Espérant que vous serez attentif aux messages des citoyens de Mégantic de qui nous sommes profondément solidaires et j'ajouterais qu'il m'apparaît inconcevable qu'actuellement des citoyens travailleurs à l'emploi d'une compagnie ferroviaire se retrouvent en procès. La responsabilité ultime du drame de Mégantic appartient au gouvernement qui a charge de veiller à la sécurité de la population et d'appliquer correctement les mesures de contrôle adéquats pour l'assurer.

Nicole Jetté pour Convoi-citoyen

\* Convoi-citoyen est d'abord un groupe maskoutain qui s'oppose à la production et au transport des pétroles non-conventionnels. De façon plus spécifique nous nous opposons au transport ferroviaire de ces pétroles, nous préoccuons des conditions dans lesquelles ils circulent et de l'encadrement législatif dans lequel ils le font. <https://convoicitoyen.wordpress.com/> ; [convoi-citoyen@mailoo.org](mailto:convoi-citoyen@mailoo.org)

#### **Notes et références :**

<sup>1</sup> <https://convoicitoyen.wordpress.com/2016/04/17/passages-a-niveau-dangereux/>

<sup>2</sup> <http://ici.radio-canada.ca/regions/estrie/2016/04/14/010-passages-niveau-garneau-transparence.shtml>

<sup>3</sup> <http://www.tsb.gc.ca/fra/stats/rail/2016/02/r2016-02-t2.asp>

<sup>4</sup> <http://www.lapresse.ca/actualites/201604/22/01-4974287-les-mesures-durgence-toujours-insuffisantes-depuis-lac-megantic-dit-garneau.php>

<sup>5</sup> Le CN qui était au bord de la faillite en 1992 déclare au TR4 2015 un bénéfice net de 941 M\$ CA. Qui en paie le prix?

<sup>6</sup> <http://www.tc.gc.ca/fra/examenlrc2014/examen-loi-transports-canada.html>

<sup>7</sup> <http://www.tvanouvelles.ca/2016/02/25/ottawa-veut-poursuivre-les-consultations>

<sup>8</sup> Malcolm Cairns du Research and Consulting

<sup>9</sup> <http://www.thestar.com/opinion/editorials/2016/04/11/heed-torontos-call-for-safer-rail-transport-editorial.html>

<sup>10</sup> <http://www.thestar.com/opinion/commentary/2016/04/14/little-progress-on-rail-safety-in-wake-of-lac-megantic.html>

<sup>11</sup> Rapport du Vérificateur général du Canada, Chapitre 1 - Le transport de produits dangereux, 2011 (Souvent aucune pénalité n'est imposée aux infractions et il n'y a pas de suivi aux recommandations des experts)

<sup>12</sup> Actuellement le pétrole brut en provenance de l'Alberta (dilbit) serait en droit d'être placardé comme gaz de pétrole liquéfié.

<sup>13</sup> <http://www.journalexpress.ca/Actualites/2015-06-09/article-4174884/Pas-plus-de-donnees-quant-aux-risques/1>

<sup>14</sup> Une plainte déposée par l'avocat de Safe Rail auprès du commissaire à l'information

<sup>15</sup> «En vertu de la réglementation canadienne, les compagnies de chemin de fer ont l'obligation de transmettre l'information à propos du transport de marchandises dangereuses, incluant le pétrole brut, aux services d'urgence des municipalités canadiennes qui en font la demande. Cette information doit être utilisée à des fins de planification et de formation en matière de mesures d'urgence et n'est donc pas rendue publique» - Pierre-Yves Boivin, directeur principal des relations avec les intervenants du CN (juin 2015)

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

<sup>16</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=xM5cbLznFYg>; <https://www.youtube.com/watch?v=M9DNGFuJaJA>;

<https://www.youtube.com/watch?v=CcXGq0PyyrQ>; <https://www.youtube.com/watch?v=NfEnTbH9K7g>.