



Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire Lac-Mégantic

338 P NP DM31.1

Consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic

6211-14-010

Propositions de mesures concrètes

assurant une plus grande sécurité ferroviaire

au

Canada

Déposés au

Comité permanent de la Chambre des communes

des Transports, de l'infrastructure et des collectivités

Mai 2016



Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire Lac-Mégantic

Propositions d'améliorations à la sécurité ferroviaire au Canada

Présentées au Comité permanent de la Chambre des communes

des Transports, de l'infrastructures et des collectivités

Introduction :

La voie de contournement est un objectif partagé par l'ensemble de la population de Lac-Mégantic. Dans le meilleur des cas, nous désirons une solution qui ne tarde pas.

Le transport du pétrole est susceptible de reprendre dans quelques mois et il est déjà prévu que la quantité de pétrole circulant sur les voies ferrées du pays aura presque triplé à la fin de 2016, par rapport au volume transporté au moment du déraillement du 6 juillet 2013; passant de 200,000 barils par jour en 2013 à plus de 700,000 barils par jour à la fin de 2016.

Différents mouvements citoyens tentent de s'opposer au transport du pétrole et aux projets d'oléoducs, mais en fait les compagnies ferroviaires ont déjà le droit de transporter ces matières dangereuses et rien n'indiquent que ce droit leur sera enlevé. Notre Comité s'intéresse à la sécurité ferroviaire, et s'inquiète notamment de la croissance importance des convois-blocs de pétrole brut et des risques que cette nouvelle pratique de l'industrie représentent pour les collectivités canadiennes.

Pour protéger et rassurer la population, il devient nécessaire de prendre des mesures concrètes afin d'atténuer les risques associés au transport ferroviaire de pétrole brut qui, inévitablement va reprendre dans quelques mois. Les mesures et les pistes de solutions que nous proposons aujourd'hui, nécessiteront des changements à la législation ou à la réglementation régissant l'industrie ferroviaire canadienne. Nous comprenons que ce processus peut être long et nous nous engageons, par le dépôt de ces propositions, à assurer que le processus régulier de changement législatif suive son cours pour en arriver ultimement aux améliorations requises.



Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire Lac-Mégantic

Notre inspiration :

Le Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic a été créé à la suite du terrible accident qui s'est produit dans la nuit du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic. Notre Comité est une initiative citoyenne qui, depuis l'automne 2014, est intervenu à travers diverses actions afin de promouvoir la sécurité ferroviaire.

La mission que nous nous sommes donnée est la suivante :

Le Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic souhaite assurer un devoir de mémoire afin que la catastrophe ferroviaire du 6 juillet 2013 ne tombe jamais dans l'oubli et travaillera sans relâche pour devenir un modèle d'engagement citoyen de vigilance visant la sécurité dans le transport ferroviaire.

Mission :

Le Comité prendra toutes les actions nécessaires auprès des acteurs impliqués dans le transport ferroviaire à tous les niveaux afin qu'ils mettent tout en œuvre pour prévenir une autre catastrophe ferroviaire et assurer la sécurité des citoyens de Lac-Mégantic, du Québec et du Canada.

La première source d'inspiration pour notre Comité aura été le rapport d'enquête ferroviaire R13D0054 publié par le Bureau de la sécurité des transports du Canada suite à l'accident catastrophique du 6 juillet 2013 qui a causé la mort de 47 de nos concitoyens et complètement détruit notre centre-ville. Il aura fallu plus de deux (2) ans pour décontaminer le sol de notre Centre-Ville et maintenant près de trois (3) ans après le sinistre, celui-ci reste encore essentiellement sans vie.



Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire Lac-Mégantic

Les causes de l'accident :

Le rapport d'enquête ferroviaire R13D0054 publié par le Bureau de la sécurité des transports du Canada conclut en ces termes sur les causes de la catastrophe :

3.1 Faits établis quant aux causes et aux facteurs contributifs

1. Le MMA-002 a été garé sans surveillance sur la voie principale, sur une pente descendante, et l'immobilisation du train dépendait d'une locomotive qui n'était pas en bon état de fonctionnement.

2. Les 7 freins à main qui ont été serrés pour immobiliser le train n'étaient pas suffisants pour retenir le train sans l'effort de freinage additionnel fourni par les freins indépendants de locomotive.

3. L'essai de l'efficacité des freins à main n'a pas été effectué correctement pour confirmer si l'effort de freinage était suffisant pour empêcher tout mouvement, et aucun moyen de défense physique additionnel n'était en place pour empêcher le mouvement involontaire du train.

4. Malgré des indices importants des ennuis mécaniques de la locomotive de tête, le mécanicien de locomotive et le contrôleur de la circulation ferroviaire de Bangor (Maine) ont convenu qu'aucune mesure corrective immédiate ne s'imposait, et la locomotive a été laissée en marche pour maintenir la pression d'air dans le train.

5. La défaillance de la réparation non standard qui avait été apportée au moteur de la locomotive de tête a permis à l'huile de s'accumuler dans le turbocompresseur et dans le collecteur d'échappement, ce qui a entraîné un incendie.

6. Lorsque le moteur de la locomotive a été coupé pour combattre l'incendie moteur, aucune autre locomotive n'a été mise en marche et, par conséquent, les freins indépendants n'ont plus été alimentés en air. En outre, le moteur des locomotives munies d'un système de démarrage automatique a été coupé et la pression n'a donc pu être maintenue lorsque l'air a commencé à s'échapper du circuit de freins à air.

7. Le câblage du dispositif de veille automatique de la locomotive de tête n'avait pas été installé de façon à déclencher un freinage de service lorsque les disjoncteurs du panneau électrique arrière étaient ouverts.

8. Parce que l'air s'est échappé du train à un rythme d'environ 1 livre par pouce carré à la minute, le débit n'était pas suffisant pour déclencher le serrage des freins automatiques.

9. Lorsque l'effort de freinage fourni par les freins indépendants est passé à environ 97 400 livres, de sorte que l'effort de freinage global qui s'exerçait sur le train n'était plus que de 146 000 livres environ, le train a commencé à se déplacer.



Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire Lac-Mégantic

10. La vitesse élevée du train alors qu'il franchissait la courbe à proximité du branchement de Mégantic Ouest a causé le déraillement du train.

11. La coque du tiers environ des wagons-citernes déraillés a été éventrée, déversant rapidement de grandes quantités de pétrole brut très volatil, qui s'est enflammé et a formé de vastes boules de feu et un feu en nappe.

12. La formation offerte et la surveillance exercée par la Montreal, Maine & Atlantic Railway n'étaient pas efficaces pour s'assurer que les membres d'équipe comprenaient et respectaient les règles relatives à l'immobilisation des trains.

13. Lorsqu'elle a apporté des changements opérationnels importants à l'échelle de son réseau, la Montreal, Maine & Atlantic Railway n'a pas cerné ni géré rigoureusement les risques en vue de l'exploitation en toute sécurité.

14. Il manquait des éléments clés dans le système de gestion de la sécurité de la Montreal, Maine & Atlantic Railway, et d'autres éléments n'étaient pas utilisés efficacement. Par conséquent, la Montreal, Maine & Atlantic Railway n'avait pas un système de gestion de la sécurité qui fonctionnait pleinement en vue de la gestion efficace des risques.

15. La faible culture de sécurité de la Montreal, Maine & Atlantic Railway a contribué à la perpétuation de conditions et de pratiques dangereuses, et a compromis la capacité de la Montreal, Maine & Atlantic Railway de gérer efficacement la sécurité.

16. Même s'il savait que la Montreal, Maine & Atlantic Railway avait apporté des changements opérationnels importants, Transports Canada n'a pas exercé une surveillance réglementaire adéquate pour s'assurer que les risques connexes étaient bien gérés.

17. Le bureau de la région du Québec de Transports Canada n'a pas assuré un suivi pour veiller à ce que les lacunes de sécurité qui se répétaient à la Montreal, Maine & Atlantic Railway soient analysées et corrigées efficacement, de sorte que des pratiques dangereuses se sont perpétuées.

18. Le nombre et la portée limités des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité effectuées par le bureau de la région du Québec de Transports Canada, ainsi que l'absence d'une procédure de suivi visant à s'assurer que les plans de mesures correctives de la Montreal, Maine & Atlantic Railway avaient été mis en oeuvre, ont contribué au fait que des faiblesses systémiques du système de gestion de la sécurité de la Montreal, Maine & Atlantic Railway n'ont pas été corrigées.

Le Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic a longuement réfléchi aux dix-huit (18) faits établis que rapporte le BST en conclusion de son enquête. Nous avons aussi bénéficié d'une rencontre privée d'une journée entière avec le personnel du BST qui avait mené l'enquête sur l'accident du 6 juillet 2013 et nous avons aussi bénéficié d'une rencontre privée d'une journée entière avec le personnel de Transports Canada spécialisé dans le transport ferroviaire.



Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire Lac-Mégantic

Notre analyse de ces faits établis nous amène à conclure que les faits établis 1 à 10, qui sont des défaillances matérielles et humaines directes sont ultimement le résultat des faits établis 12 à 18, qui elles sont des défaillances systémiques. En conséquence, nous croyons que les deux principales causes de l'accident catastrophique du 6 juillet 2013 sont:

1. La négligence de la compagnie de chemin fer :
 - ✓ Négligence en matière de formation de son personnel
 - ✓ Négligence en matière d'entretien de ses équipements
 - ✓ Négligence en matière d'inspection de ses infrastructures
 - ✓ Négligence en regard de ses obligations réglementaires et législatives
 - ✓ Négligence en matière de gestion de la sécurité

2. La négligence de Transports Canada :
 - ✓ Négligence en matière de vérification des compagnies de chemin de fer
 - ✓ Négligence dans la gestion des non-conformités attribuées à la compagnie de chemin de fer
 - ✓ Négligence en matière de surveillance des opérations de la compagnie de chemin de fer

Le rapport d'enquête ferroviaire R13D0054 publié par le Bureau de la sécurité des transports du Canada conclut son analyse des wagons-citernes DOT-111 avec le constat suivant :

Par suite d'une enquête du BST46 sur un accident survenu en août 2004 mettant en cause un train-bloc de produits pétroliers survenu près de Lévis (Québec), le Bureau a recommandé que:

Le ministère des Transports étende les dispositions de sécurité des normes de construction applicables aux wagons de 286 000 livres à tous les nouveaux wagons-citernes non pressurisés transportant des marchandises dangereuses.

Recommandation R07-04 du BST, émise en 2007

L'élément numéro 11 de la liste des faits établis est donc lui aussi une défiance systémique, alors que dans ce cas le gouvernement canadien a pêché par négligence en refusant de prendre en compte la recommandation du BST qui, clairement avait déjà identifié les nombreuses faiblesses des wagons-citernes DOT-111.

Depuis l'accident du 6 juillet 2013 la ministre des Transports de l'époque, Mme Lisa Raitt, a émis des instructions d'urgences qui interdisent certaines des pratiques les plus controversées des compagnies de chemin de fer. De plus à l'été 2015, des changements ont été apportés à la législation sur le transport ferroviaire.

Notre Comité croit cependant que ces changements n'auront pas pour effet d'éliminer la possible négligence des compagnies de chemin de fer, non plus que ces changements puissent régler de manière définitive la négligence toujours possible de la part de Transports Canada.



Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire Lac-Mégantic

Des changements fondamentaux au système du transport ferroviaire, et aux obligations des compagnies qui y participent sont nécessaires pour empêcher qu'un autre 6 juillet 2013 ne se reproduise ailleurs au Canada. Aujourd'hui il est toujours possible (et même probable) qu'une compagnie de chemin de fer néglige ses pratiques de sécurité, néglige l'entretien de ses équipements et infrastructures ou néglige la formation offerte à ses employés pour des raisons de rentabilité et/ou de survie économique.

En conséquence, le Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic présente un ensemble de propositions concrètes qui, nous le croyons, sont susceptibles de changer de manière plus fondamentale les pratiques de l'industrie du transport ferroviaire au Canada et assurer une exploitation plus sécuritaire et plus respectueuse des collectivités riveraines des chemins de fer canadiens.

Cet ensemble de propositions représente l'état des discussions de notre Comité à ce jour. Il est entendu que nous allons poursuivre nos réflexions sur le sujet de la sécurité ferroviaire et nous sommes convaincus que dans les mois et années à venir, nous souhaiterons avoir l'occasion de revenir devant le Comité permanent de la chambre des Communes des Transports, l'infrastructure et des collectivités afin de présenter d'autres avenues de solution pour s'assurer que le transport ferroviaire soit le plus sécuritaire possible pour le bénéfice de toutes les canadiennes et canadiens.



Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire Lac-Mégantic

Nos propositions à ce jour:

1. Que tous les transporteurs ferroviaires du Canada soient tenus par la loi de soumettre leurs opérations à l'examen d'un vérificateur **externe** qui passera en revue les pratiques de gestion en matière de sécurité, formation du personnel, exploitation des trains, entretien du matériel roulant et des voies ferrées. Cet examen par un vérificateur sera à la charge du transporteur et devra être exécuté à intervalles réguliers. Le rapport de cet examen sera obligatoirement déposé à Transports Canada qui pourra exiger des transporteurs les mesures correctives si nécessaires.
2. Que tous les transporteurs ferroviaires du Canada soient tenus par la loi de se soumettre à la vérification comptable d'un expert **indépendant** et qui ne soit pas le vérificateur comptable habituel de l'entreprise visée. Cette vérification comptable sera à la charge de la compagnie de chemin de fer et devra être exécutée à intervalles réguliers. Le rapport de cet examen sera obligatoirement déposé à Transports Canada.
3. Que les transporteurs ferroviaires soient tenus par la loi de soumettre leurs mécaniciens de locomotive (conducteurs de trains) à une certification en bonne et due forme. Cette certification devra être exécutée par un organisme indépendant certifié par Transports Canada et devra obligatoirement inclure des examens pratiques (sur simulateurs ou matériel roulant en situation d'exploitation) sur les systèmes de freinage, les arrêts prolongés d'un convoi et toute autre manœuvre de train qui comporte des risques pour les collectivités riveraines des chemins de fer.
4. Que les transporteurs ferroviaires soient tenus par la loi de ralentir tout convoi comptant des matières dangereuses, lorsque ces convois circulent dans des milieux habités. Le convoi devra ralentir sa vitesse d'une catégorie de voie. Par exemple, si un convoi circule sur une voie de catégorie 3, ce convoi devra réduire sa vitesse pour être conforme aux exigences de vitesse d'une voie de catégorie 2. En conséquence de cette mesure, aucun convoi comportant des matières dangereuses ne sera permis de circuler sur des tronçons de voie qui sont de catégorie 1.
5. Que la réglementation établisse un niveau de non-conformité maximal de la part des transporteurs ferroviaires, niveau au-delà duquel le dossier de non-conformité de ce transporteur devra obligatoirement être rendu public par Transports Canada. La transparence en matière de bonne gestion de la sécurité ferroviaire par les compagnies de chemin de fer est une condition essentielle pour permettre à Transports Canada de retrouver la crédibilité perdue à la suite de l'accident du 6 juillet 2013.
6. Le remplacement des wagons DOT-111 exigé par le gouvernement canadien doit se faire le plus rapidement possible. Pour ce faire, il est proposé de créer un groupe d'experts indépendants qui aura pour mandat de revoir toute la question du processus de remplacement, ainsi que les fournisseurs qualifiés pour effectuer ces travaux et finalement, trouver des solutions industrielles réalistes qui permettront d'accélérer le plus possible le processus de remplacement.



Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire Lac-Mégantic

Conclusion :

Le comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic cherche continuellement à mettre en lien l'ensemble des connaissances, expériences et savoir des partenaires du milieu ferroviaire. L'exercice est continu et les échanges avec ceux-ci permettent de susciter la réflexion sur les meilleures pistes de solutions à envisager pour favoriser la sécurité ferroviaire.

L'apport d'un comité comme le nôtre; proche des citoyens et en collaboration avec les partenaires, contribue selon nous à répondre au besoin d'augmenter le sentiment de sécurité de notre communauté.

Nous croyons que de vous partager notre réflexion à ce moment n'est que le début d'un perpétuel échange que nous souhaitons entretenir avec le comité permanent des Communes sur le transport, les infrastructures et les collectivités.

En espérant, que cette attente soit réciproque.

Veillez agréer, chers membres du Comité, nos plus sincères salutations.