



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R02-03

Plans d'intervention d'urgence

Introduction

Le 30 décembre 1999 vers 19 h, heure normale de l'Est, le train n° U-783-21-30 du Canadien National (CN) circulait en direction ouest en provenance de Saint-Romuald (Québec) sur la voie nord de la subdivision Saint-Hyacinthe. Au point milliaire 50,84, près de Mont-Saint-Hilaire (Québec), des wagons du train n° U-783-21-30 ont déraillé et obstrué la voie sud adjacente. Le train n° M-306-31-30 du CN, qui circulait vers l'est à ce moment, est arrivé sur la voie sud au même moment et est entré en collision avec les wagons du train n° U-783-21-30 en cours de déraillement. Les deux membres de l'équipe du train n° M-306-31-30 ont été mortellement blessés. Environ 350 familles qui vivaient dans un rayon de deux kilomètres du lieu de l'accident ont dû être évacuées temporairement. Deux locomotives et 61 wagons ont subi des dommages lors de l'accident. Environ 2,7 millions de litres d'hydrocarbures se sont répandus et ont pris feu, ce qui a occasionné des dommages à la propriété privée et publique.

L'introduction de trains-blocs d'hydrocarbures liquides circulant dans des zones urbaines crée des conditions d'exploitation singulières qui mettent en évidence certaines faiblesses de la réglementation de sécurité actuelle. Même si l'accident s'est produit dans une zone peu peuplée, le trajet de l'Ultratrain le mène dans plusieurs zones urbaines où les risques sont beaucoup plus grands. Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* tient déjà compte de ces facteurs pour les produits figurant dans l'annexe I, et exige par conséquent des plans d'intervention d'urgence spécifiques pour le transport des produits en question. Toutefois, ni les expéditeurs, ni les transporteurs ne sont tenus d'établir des plans d'intervention d'urgence spécifiques pour des trains-blocs comme l'Ultratrain, étant donné que les hydrocarbures qu'il transporte ne figurent pas dans l'annexe I.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié le rapport R99H0010 le 24 septembre 2002.

Recommandation R02-03 du Bureau (le 24 septembre 2002)

Un plan d'intervention d'urgence exhaustif basé sur le TP 9285 de Transports Canada, dans lequel on définit clairement à l'avance les rôles, les ressources et les priorités des interventions d'urgence, permettrait sans aucun doute d'améliorer l'intervention d'urgence et d'atténuer les risques consécutifs aux accidents. Sans un tel plan d'intervention d'urgence, il est difficile d'assurer une exécution immédiate des mesures appropriées en cas d'accident touchant des marchandises dangereuses. Par conséquent, le Bureau recommande que :

Transports Canada révisé les dispositions de l'Annexe I et les exigences relatives aux plans d'intervention d'urgence pour s'assurer que, lors du transport d'hydrocarbures liquides, on tienne compte des risques que ce transport représente pour le public.

R02-03

Réponse de Transports Canada (le 19 décembre 2002)

Transports Canada a indiqué qu'il appuie cette recommandation et qu'il a déjà commencé l'examen recommandé par le Bureau. Le programme de Plan d'intervention d'urgence (PIU) de Transports Canada est en place, de telle sorte que les expéditeurs de certaines marchandises dangereuses peuvent fournir des renseignements spécialisés aux autorités locales d'intervention d'urgence sur la scène d'un accident.

Parmi les marchandises dangereuses exigeant des connaissances spécialisées ainsi que des techniques ou des outils particuliers figurent le chlore, le plutonium, le propane et l'ammoniac anhydre. Cependant, Transports Canada affirme qu'il envisagera la possibilité d'étendre cette exigence aux expéditeurs transportant de grandes quantités d'autres marchandises dangereuses, comme les hydrocarbures.

À la suite de la recommandation du BST, un document de travail a été élaboré et présenté en novembre 2002 aux réunions du Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le transport de marchandises dangereuses (TMD) et du Comité consultatif sur la politique générale relative au TMD. Le document de travail décrit le but principal du PIU et les critères actuels utilisés pour exiger l'utilisation du PIU. En outre, il énonce le nouveau critère possible pour les grandes quantités de marchandises inflammables nécessitant un PIU et fournit une politique générale.

Évaluation du Bureau (le 18 février 2004)

Transports Canada a communiqué au BST un complément d'information indiquant que son personnel responsable du transport des marchandises dangereuses a rencontré le CN et Ultramar. Les deux entreprises ont mis en place le programme de sensibilisation des collectivités et d'intervention (TransCAER), à l'intention des collectivités riveraines des voies utilisées par le train-bloc. Elles ont aussi dressé à titre volontaire un plan d'intervention d'urgence détaillé qu'elles ont remis à Transports Canada en janvier 2004. Ce plan a été examiné par les spécialistes de mesures d'atténuation de Transports Canada.

Réponse de Transports Canada (le 15 avril 2004)

Transports Canada accepte la recommandation du BST et a présenté de l'information au Groupe de travail sur le TMD ainsi qu'au Comité consultatif sur la politique générale relative au TMD en vue de prendre des mesures supplémentaires. Le BST a évalué cette réponse comme dénotant une **intention satisfaisante**.

Réévaluation du Bureau (le 22 décembre 2005)

Compte tenu du plan d'intervention d'urgence (PIU) communiqué aux localités riveraines du parcours emprunté par le train Ultra et au vu de l'examen du plan par Transports Canada, le BST a réévalué la réponse comme étant **en partie satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada (le 28 juillet 2006)

Transports Canada a indiqué avoir rédigé la modification suivante au Règlement sur le TMD :

Toute personne doit avoir un plan d'intervention d'urgence conformément à l'article 7.1 de la partie 7, Plan d'intervention d'urgence (PIU), avant de demander le transport ou de procéder à l'importation, dans un même train, de trente-quatre wagons-citernes ou plus qui contiennent des marchandises dangereuses dont le numéro UN est UN1202, UN1203 ou UN1863 si ceux-ci sont remplis à 70 pour cent en moyenne.

Réévaluation du Bureau (le 28 août 2006)

Transports Canada a rédigé une modification au Règlement sur le TMD qui impose aux expéditeurs de grandes quantités d'autres marchandises dangereuses, comme des hydrocarbures, l'obligation de fournir des plans d'intervention d'urgence aux autorités locales d'intervention d'urgence. Cette modification propose des lignes directrices qui s'appliqueront avant de demander le transport ou de procéder à l'importation, dans un même train, de 34 wagons-citernes ou plus qui contiennent la marchandise dangereuse en cause, lorsque les wagons sont remplis en moyenne à 70 pour cent.

Toutefois, seuls trois numéros UN (1202, 1203 et 1863) ont été ciblés à titre de produits inflammables dans le cadre de cette discussion. Le BST ne comprend pas la raison pour laquelle tous les produits inflammables ne font pas l'objet de la même modification en ce qui a trait à la fourniture d'un plan d'intervention d'urgence (PIU) aux responsables des interventions d'urgence.

La deuxième préoccupation est liée au fait que la modification s'applique seulement lorsque dans un même train se trouvent 34 wagons-citernes ou plus qui contiennent des hydrocarbures et que ces wagons sont remplis en moyenne à 70 pour cent. Le 24 juin 1981, il s'est produit un déraillement de 11 wagons au point milliaire 182.64 sur la subdivision Newmarket du CN. Huit des 11 wagons contenaient de l'essence ou du mazout. Un des wagons a immédiatement perdu son chargement et un autre a été percé et a déversé une partie de son contenu. L'incendie subséquent a été assez intense pour réduire l'intégrité des autres wagons et les enflammer. La zone a dû être évacuée. Dans un tel cas, puisqu'il n'y avait que huit wagons remplis de produits inflammables, un plan d'intervention d'urgence (PIU) n'aurait pas été requis.

En raison de ces deux préoccupations et compte tenu du fait que la modification n'a pas encore été officialisée, le Bureau estime qu'une **intention satisfaisante** a été accordée à la réponse.

Réponse à la R02-03 (20 février 2008)

Les modifications aux règlements TMD ont été officialisées et sont entrées en vigueur le 20 février 2008. Elles stipulent que les expéditeurs de grandes quantités d'hydrocarbures liquides doivent fournir des PIU.

Réévaluation du Bureau (28 août 2008)

Les modifications ont été officialisées et le Bureau estime qu'une **attention entièrement satisfaisante** a été accordée à la réponse.

Suivi exercé par le BST

Le Bureau juge qu'aucune autre mesure n'est nécessaire et modifie le statut de ce dossier à **inactif**.