



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R09-01

Évaluation des passages à niveau

Contexte

Le 17 décembre 2007 vers 15 h 49, heure normale de l'Est, le train de voyageurs no 35 de Via Rail Canada Inc. (VIA), qui roulait en direction ouest à une vitesse de 62 mi/h sur la voie principale sud de la subdivision Kingston du Canadien National, a heurté un tracteur à semi-remorque vide qui était immobilisé sur le passage à niveau public de la 3e Avenue, au point milliaire 23,57, près de Pincourt/Terrasse-Vaudreuil (Québec). Le tracteur à semi-remorque a été détruit; la locomotive a subi des dommages et n'a pas pu poursuivre sa route. À la suite de la collision, 76 voyageurs ont été transférés à bord d'un autre train de VIA et la circulation ferroviaire a été retardée pendant près de 3 heures et demi. Le conducteur du tracteur à semi-remorque a subi des blessures mineures. Le train n'a pas déraillé et la voie n'a pas été endommagée.

Le Bureau constate qu'entre 1997 et 2008, huit tracteurs à semi-remorque ont été heurtés à des passages à niveau publics munis de dispositifs automatiques d'avertissement dans la subdivision Kingston; six de ces collisions ont mis en cause un train de voyageurs de VIA à grande vitesse. Le dossier des accidents indique que les risques de collision aux passages à niveau existent toujours, surtout pour les trains de voyageurs à grande vitesse, dans le couloir ferroviaire entre Québec (Québec) et Windsor (Ontario). Même si un grand nombre de passages à niveau est muni des dispositifs automatiques d'avertissement offrant la plus grande protection disponible à l'heure actuelle au Canada et même si l'information sur les numéros d'urgence est affichée aux passages à niveau, ces mesures ne sont pas toujours suffisantes pour protéger contre les risques existants.

Avant d'autoriser VIA à augmenter la vitesse de ses trains jusqu'à 100 mi/h dans le couloir ferroviaire Québec-Windsor au début des années 1990, Transports Canada a fait des évaluations de la sécurité aux passages à niveau afin d'identifier les passages à niveau qui devaient être améliorés. Ces évaluations de passages à niveau datent maintenant de près de 20 ans, ne reflètent pas exactement les risques actuels et ne tiennent pas compte des nouveaux risques. Pendant la même période, la circulation ferroviaire a augmenté et les collectivités le long du couloir ont connu une expansion industrielle et résidentielle importante, comme c'est le cas pour Terrasse-Vaudreuil. Tous ces facteurs font augmenter la possibilité d'une collision à un passage à niveau mettant en cause un train de voyageurs. Afin d'assurer que les risques de plus en plus importants auxquels sont exposés les voyageurs ferroviaires et les conducteurs de véhicules sont bien pris en compte, le Bureau a recommandé que :

Transports Canada mène des évaluations de la sécurité aux passages à niveau dans le couloir Québec-Windsor où circulent des trains de voyageurs à grande vitesse, et s'assure que les moyens de défense sont suffisants pour atténuer les risques de collision entre un camion et un train.

Recommandation R09-01 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation R09-01 (juin 2009)

Transports Canada a examiné attentivement et de manière approfondie la recommandation R09-01 du Bureau, et Transports Canada souscrit en principe à celle-ci. Transports Canada constate les risques associés aux véhicules longs et lourds aux passages à niveau, surtout dans les couloirs à grande vitesse, et les prend au sérieux. Toutefois, Transports Canada note que les évaluations de la sécurité aux passages à niveau sont habituellement réalisées conjointement par les compagnies de chemins de fer et les administrations routières. Elles sont les parties responsables d'un passage à niveau et possèdent tous les renseignements relatifs à leur exploitation actuelle et future.

Transports Canada note également que la plupart des passages à niveau dans le couloir Québec-Windsor sont déjà équipés de feux clignotants, de barrières et d'une cloche qui, à part les sauts-de-mouton, constituent la meilleure protection actuelle aux passages à niveau munis de dispositifs automatiques au Canada.

En ce qui a trait au couloir Québec-Windsor où circulent des trains de voyageurs à grande vitesse, VIA mène actuellement des évaluations de la sécurité des passages à niveau des subdivisions Brockville, Chatham et Smiths Falls, et de la subdivision Guelph de Goderich Exeter Railway (GEXR).

Le CN et VIA mènent également des évaluations de la sécurité des portions choisies de la subdivision Kingston en relation avec la troisième voie principale proposée. Transports Canada a rappelé aux parties intéressées dans le projet de mener des évaluations de la sécurité à tous les passages à niveau dans les limites du projet et d'inclure un examen des rampes d'approche dans les évaluations. Transports Canada a demandé des exemplaires des évaluations de la sécurité effectuées par le CN et VIA aux passages à niveau par échantillonnage pour veiller à ce que ces évaluations répondent à des pratiques saines d'ingénierie. En outre, Transports Canada prévoit rencontrer les autorités des compagnies ferroviaires dans le quatrième trimestre de 2009 et envisage demander que le CN et VIA mènent des évaluations de la sécurité de tous les passages à niveau de la subdivision Kingston.

En ce qui a trait à la sécurité des camions et des passages à niveau, Transports Canada note les initiatives suivantes en cours :

- Transports Canada, en collaboration avec le Centre de développement des transports, a amorcé la phase II de son étude sur l'incidence des véhicules lourds sur la sécurité aux passages à niveau afin d'obtenir des renseignements sur le temps de passage des ensembles routiers longs comptant possiblement une semi-remorque ayant une plateforme surbaissée. On discute également de la détection de la présence de véhicules ou d'obstacles.

- Transports Canada a identifié un risque lié aux véhicules surdimensionnés, notamment les ensembles routiers longs exigeant un permis spécial. En général, les passages à niveau sont conçus pour tenir compte des véhicules réguliers qui utilisent fréquemment la route où le passage à niveau est situé. Les passages à niveau ne sont pas nécessairement conçus pour tenir compte des véhicules spéciaux ou surdimensionnés. Les permis délivrés pour utiliser des véhicules surdimensionnés ne comprennent pas de disposition visant à communiquer avec les compagnies ferroviaires pour vérifier si le temps requis pour traverser un passage à niveau se trouve dans la plage de temps d'avertissement des circuits des passages à niveau et si les lignes de visibilité disponibles sont suffisantes. Des représentants de Transports Canada ont communiqué de vive voix avec tous les ministères des transports provinciaux à cet effet. En conséquence, Transports Québec a accepté de son propre chef d'empêcher les ensembles routiers longs d'utiliser deux passages à niveau.
- La question de la sécurité des camions a été portée à l'attention des inspecteurs de la Sécurité ferroviaire de Transports Canada qui travaillent sur la sécurité aux passages à niveau. Par conséquent, la mesure prise par Transports Québec énoncée ci-haut est un résultat direct de la participation de la région du Québec de Transports Canada. Même si la région du Pacifique de Transports Canada ne se trouve pas dans un couloir à grande vitesse, elle s'est dit préoccupée par l'exploitation de camions lourds sur certains passages à niveau et a pris des mesures réglementaires.
- En 2009-2010 seulement, dans le cadre du programme d'amélioration des passages à niveau, le ministre a approuvé des contributions pour des projets d'amélioration estimées à plus de 1,2 million de dollars pour des passages à niveau situés dans le couloir à grande vitesse. Notons la fermeture de trois passages à niveau et deux projets visant à améliorer la géométrie des abords routiers.
- La région de l'Ontario de Transports Canada poursuit la question des rampes d'accès avec le CN pour les passages à niveau privés de la subdivision Kingston.
- La Sécurité ferroviaire de Transports Canada fait partie du Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation de l'Association des transports du Canada et a récemment réitéré la nécessité d'adopter un panneau de signalisation indiquant le risque pour les véhicules à faible garde au sol de rester coincés sur les voies en raison du profil vertical de la route.
- Opération Gareautrain a élaboré et publié une affiche intitulée « Pas d'espace? Ne traversez pas! » à l'intention des conducteurs de camions afin de les sensibiliser aux risques pour les camions qui s'immobilisent sur les voies ferrées. L'affiche sera affichée à des endroits clés comme des relais routiers.

Le Ministère continuera de surveiller les activités des compagnies ferroviaires dans le couloir à grande vitesse entre Québec et Windsor.

Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R09-01 (septembre 2009)

Transports Canada a reconnu la lacune et a fait un suivi auprès des intervenants; les compagnies ferroviaires en cause ont mené certaines évaluations de la sécurité aux passages à niveau dans le couloir et un plus grand nombre d'évaluations sont prévues. Toutefois,

Transports Canada indique que les évaluations de la sécurité aux passages à niveau ne relèvent pas de sa responsabilité, mais plutôt des compagnies ferroviaires et des administrations routières. Cette réponse semble ne pas correspondre à la responsabilité de Transports Canada pour l'ensemble de la surveillance réglementaire des passages à niveau.

Afin d'atténuer les risques de collision entre des camions et des trains, Transports Canada envisage demander au CN et à VIA de mener des évaluations de la sécurité de tous les passages à niveau de la subdivision Kingston. Si cette activité est entreprise et une fois qu'elle a été terminée, elle permettra d'identifier les passages à niveau à haut risque. Transports Canada a également énuméré un certain nombre d'initiatives en cours relativement à la sécurité des camions et des passages à niveau, initiatives qui pourraient apporter d'autres avantages au niveau de la sécurité.

Transports Canada a décrit des mesures qui, si elles sont entièrement mises en œuvre, permettront de réduire considérablement ou d'éliminer la lacune de sécurité. Toutefois, à l'heure actuelle, les mesures ne sont pas suffisamment avancées pour permettre de réduire les risques.

Le Bureau estime que la réponse de Transports Canada à la recommandation R09-01 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R09-01 (janvier 2010)

En collaboration avec Opération Gare au train, du matériel éducatif à l'intention de l'industrie du camionnage a été élaboré tout récemment : une affiche de sensibilisation pour les camionneurs annonçant de ne pas arrêter sur la voie, ainsi qu'un bulletin d'information pour les chasse-neige lorsqu'ils se trouvent près des passages à niveau.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R09-01 (septembre 2010)

Transports Canada a fourni des mesures de sécurité supplémentaires. On continue les évaluations de sécurité de tous les passages à niveau dans le couloir de trains de voyageurs à grande vitesse Québec-Windsor afin que tous les moyens de protection soient suffisants pour atténuer les risques de collision entre les camions et les trains.

Le Bureau estime que la réponse de Transports Canada à la recommandation R09-01 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R09-01 (octobre 2011)

Il incombe aux compagnies de chemin de fer et aux administrations routières d'effectuer les évaluations de la sécurité des passages à niveau. L'industrie ferroviaire a d'ailleurs réalisé de nombreuses évaluations des passages à niveau public et privé dans les couloirs où circulent des trains de voyageurs à grande vitesse. Ce faisant, les passages à niveau non sécuritaires ont été fermés ou améliorés. Afin d'appuyer les évaluations de l'industrie, en 2010 TC a approuvé deux nouvelles normes sur les systèmes d'avertissement aux passages à niveau situés sur des terrains privés et des exploitations agricoles. En 2011, TC a autorisé un financement de près de 4

millions de dollars pour améliorer les passages à niveau dans le couloir de trains de voyageurs Québec-Windsor. TC a également autorisé des subventions d'une valeur totale d'environ 200 000 \$ pour fermer 42 passages à niveau privé dans ce couloir. TC soutient activement l'industrie par le biais de ses programmes de sécurité (surveillance, financement, etc.).

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R09-01 (février 2012)

Selon Transports Canada (TC), il incombe aux compagnies de chemin de fer et aux administrations routières d'effectuer les évaluations de la sécurité des passages à niveau. Toutefois, à titre d'organisme de réglementation en matière de sécurité, le BST est d'avis que TC devrait réexaminer le rôle qu'il doit jouer en ce qui a trait à la réalisation ou à la supervision des évaluations de la sécurité des passages à niveau. On poursuit toujours les évaluations de la sécurité des passages à niveau dans le couloir Québec-Windsor, où circulent des trains de voyageurs à grande vitesse, afin de s'assurer que les moyens de défense sont suffisants pour atténuer les risques de collision entre un camion et un train.

Par conséquent, le BST estime que la réponse de TC à la recommandation R09-01 continue de dénoter une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R09-01 (janvier 2013)

D'après TC, il revient à la compagnie ferroviaire et à l'administration routière d'effectuer des évaluations de la sécurité aux passages à niveau. Beaucoup d'évaluations de sécurité de passages à niveau, publics et privés, ont été faites le long du couloir de transport voyageurs à grande vitesse. La Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada a officiellement demandé des mises à jour périodiques prévues de l'évaluation par les trois compagnies ferroviaires visées par ce rapport. Ainsi, les passages à niveau qui présentent des lacunes de sécurité ont été fermés ou ont fait l'objet d'améliorations. Pour appuyer ces évaluations, en 2010, TC a approuvé une nouvelle norme relative aux systèmes d'avertissement des passages à niveau privés et de ferme et, en 2011, il a approuvé près de 4 M\$ en financement pour améliorer les passages à niveau dans le couloir Québec-Windsor. TC a en outre approuvé des subventions totalisant environ 200 000 \$ pour fermer 42 passages à niveau privés sur ce couloir. Le Règlement sur les passages à niveau rail-route (en développement) vise à encourager les administrations routières et les compagnies ferroviaires à effectuer des évaluations de la sécurité des passages à niveau pour déterminer leur degré de sécurité et ainsi réduire les risques de collision.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R09-01 (mars 2013)

En demandant officiellement des mises à jour périodiques prévues de l'évaluation par les trois compagnies ferroviaires visées par ce rapport, Transports Canada adopte un rôle de supervision plus actif. TC fournit également plus de financement aux projets concernant les passages à niveau.

Cet enjeu de sécurité figure sur la Liste de surveillance du BST depuis 2010. Au cours de la période de 10 ans, de 2003 à 2012, il y a eu 86 collisions de trains de passagers avec des véhicules à des passages à niveau dans le corridor Québec-Windsor. Entre 2008 et 2012, il y a eu 29 collisions, soit une baisse de 57 collisions comparativement aux cinq années précédentes

(2003 à 2007). Le Bureau reconnaît l'amélioration réalisée, mais demeure préoccupé du fait que les Canadiens sont toujours exposés à ce risque.

Le Bureau reconnaît les progrès qui ont été réalisés, et étant donné que TC projette qu'il faudra encore près de deux ans pour terminer ces travaux, le Bureau estime toujours que la réponse de TC à la recommandation R09-01 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R09-01 (mars 2014)

Il revient à la compagnie ferroviaire et à l'administration routière d'effectuer des évaluations de la sécurité aux passages à niveau. Beaucoup d'évaluations de sécurité aux passages à niveau, publics et privés, ont été faites le long du couloir de transport voyageur à grande vitesse. La Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada a officiellement demandé des mises à jour périodiques de l'évaluation par les trois compagnies ferroviaires visées par ce rapport. Ainsi, les passages à niveau qui présentent des lacunes de sécurité ont été fermés ou ont fait l'objet d'améliorations.

À ce jour, 97 % des passages à niveau, publics et privés, dans le couloir de transport voyageur à grande vitesse sont des sauts-de-mouton ou munis de dispositifs de signalisation automatiques, ce qui signifie que 3 % sont des passages à niveau passifs (croix de Saint-André). Le Règlement sur les passages à niveau rail-route, qui a été prépublié dans la Partie I de la Gazette du Canada le 8 février 2014, encouragera les administrations routières et les compagnies ferroviaires à effectuer des évaluations de la sécurité aux passages à niveau pour déterminer leur degré de sécurité et ainsi réduire les risques de collision.

- En vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire (LSF), Transports Canada ne possède pas l'autorité législative nécessaire pour obliger les administrations routières à réaliser des évaluations de la sécurité aux passages à niveau stipulées dans le Règlement sur les passages à niveau rail-route qu'il propose. Afin de se conformer aux exigences du règlement recommandé, les compagnies ferroviaires et les administrations routières devront collaborer et travailler ensemble pour évaluer la sécurité à tous leurs passages à niveau de juridiction fédérale au Canada avant la fin de la période de mise en œuvre (la période proposée est de cinq ans), afin de confirmer que lesdits passages à niveau sont conformes les exigences de sécurité du Règlement sur les passages à niveau rail-route proposé.
- Les régions du Québec et de l'Ontario travailleront ensemble avec les compagnies ferroviaires sous réglementation fédérale et les administrations routières afin de promouvoir la réalisation des évaluations de sécurité aux passages à niveau dans le corridor Québec-Windsor, ainsi que les exigences du Règlement sur les passages à niveau rail-route lorsqu'elles seront en vigueur. La région du Québec de Transports Canada ne compte que trois passages à niveau publics non pourvus de dispositifs de signalisation automatiques et de barrières dans le couloir ferroviaire à grande vitesse.

Avant la fin de 2014, la Direction de la sécurité ferroviaire de Transports Canada publiera une liste des passages à niveau de juridiction fédérale dans le corridor haute vitesse Québec-Windsor qui ont été inspectés par les inspecteurs de TC dans le cadre de ses programmes d'inspection régionaux et nationaux.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R09-01 (avril 2014)

Selon Transports Canada, il incombe aux compagnies ferroviaires et aux administrations routières d'effectuer des évaluations de sécurité à leurs passages à niveau. Le Règlement sur les passages à niveau rail-route, publié dans la Partie I de la Gazette du Canada, exigera que les compagnies ferroviaires et les administrations routières partagent des renseignements détaillés, par écrit, sur chacun des passages à niveau, dans les cinq années qui suivront l'entrée en vigueur du Règlement. Le Règlement n'oblige pas les parties en cause à effectuer des évaluations de sécurité aux passages à niveau dans le corridor haute vitesse Québec-Windsor, mais le partage des renseignements peut faciliter les évaluations de sécurité des passages à niveau.

Même si des renseignements détaillés sur chacun des passages à niveau sont fournis par écrit dans les cinq années qui suivront l'entrée en vigueur du règlement, et que ces renseignements pourront être utilisés pour les évaluations de la sécurité, le Règlement ne demande aucun engagement quant à la tenue d'évaluations formelles et régulières de la sécurité aux passages à niveau.

Ainsi, le Bureau estime que la réponse de Transports Canada à la recommandation R09-01 est maintenant **en partie satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R09-01 (février 2015)

Le *Règlement sur les passages à niveau (RPN)*, publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, est entré en vigueur le 17 décembre 2014. Le Règlement exige que les chemins de fer et les autorités responsables du service de voirie partagent sur chaque passage à niveau des informations détaillées, par écrit, dans les deux années suivant l'entrée en vigueur du Règlement. Ces informations obligatoires sont celles qui facilitent les évaluations de la sécurité des passages à niveau. Les passages à niveau doivent également satisfaire à toutes les exigences du RPN en matière de sécurité dans les cinq années suivantes.

Sur le corridor Québec-Windsor à grande vitesse, on trouve environ 50 passages à niveau passifs non protégés qui n'ont pas fait l'objet d'une inspection complète de leur sécurité. Transports Canada procédera à cette inspection en 2015 dans le cadre de son programme courant d'inspection des passages à niveau passifs.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R09-01 (mars 2015)

Le nouveau *Règlement sur les passages à niveau (RPN)* fait en sorte que les chemins de fer et les autorités responsables du service de voirie échangent de l'information sur la sécurité des passages à niveau dans les deux années suivant l'entrée en vigueur du Règlement. L'obligation pour tous les passages à niveau de satisfaire aux exigences de sécurité du RPN dans les cinq années suivantes réduira sensiblement le niveau de risque aux passages à niveau. De plus, TC inspectera en 2015 les 50 derniers passages à niveaux passifs non protégés sur le corridor Québec-Windsor à grande vitesse dans le cadre de son programme courant d'inspection des passages à niveau passifs.

La réalisation de ces inspections, associée aux autres mesures de sécurité mises en place, corrigera entièrement la lacune de sécurité. En attendant, le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R09-01 (janvier 2016)

Les 50 derniers passages à niveau passifs non protégés dans le corridor Québec-Windsor à grande vitesse ont été inspectés, et leur sécurité a été évaluée. Ces inspections et évaluations ont pris fin en août 2015. Les passages à niveau, pour lesquels on avait reconnu des lacunes de sécurité, ont été fermés ou ont fait l'objet de mesures correctives. Ces mesures correctives comprenaient des travaux pour améliorer les panneaux de signalisation, les lignes de visibilité, les systèmes d'avertissement et la surface des passages à niveau, ainsi que des mesures pour réduire la vitesse des trains. Des inspections régulières et une correspondance avec les compagnies ferroviaires et les administrations routières ont permis d'assurer un suivi pour s'assurer de la correction de toutes les lacunes de sécurité.

De plus, le *Règlement sur les passages à niveau* qui est entré en vigueur le 27 novembre 2014 exige que les administrations routières et les compagnies ferroviaires transmettent dans un délai de deux ans l'information liée à la sécurité. Ensuite, elles disposeront d'une période de cinq ans pour se servir de cette information pour évaluer la sécurité et déterminer les moyens de défense à mettre en place pour satisfaire aux exigences de sécurité du Règlement.

Réponse de l'Association des chemins de fer du Canada à la recommandation R09-01 (janvier 2016)

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et l'industrie participent pleinement à un comité directeur sur le contrôle de l'accès, qui a été formé pour guider des groupes de travail dans l'étude d'un certain nombre de questions de sécurité, y compris la sécurité des passages à niveau.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R09-01 (mars 2016)

En août 2015, dans le cadre de son programme régulier d'inspection des passages à niveau passifs, Transports Canada a terminé son inspection des 50 derniers passages à niveau passifs non protégés dans le corridor Québec-Windsor à grande vitesse. Les passages à niveau pour lesquels on avait reconnu des lacunes de sécurité ont été fermés ou ont fait l'objet de mesures correctives. Les mesures correctives comprenaient des travaux pour améliorer les panneaux de signalisation, les lignes de visibilité, les systèmes d'avertissement et la surface des passages à niveau, ainsi que des mesures pour réduire la vitesse des trains. Ces mesures de sécurité, de pair avec le nouveau *Règlement sur les passages à niveau*, ont pleinement fait suite à la recommandation. Par conséquent, le BST estime que la réponse à la recommandation est **entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier est **fermé**.

