



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R93-11

Arrêt obligatoire des véhicules de transport de marchandises dangereuses aux passages à niveau

Contexte

Le 5 août 1991, un train du CN est entré en collision avec un camion-citerne chargé de pétrole brut à un passage à niveau public situé au point milliaire 172,25 de la subdivision Wainwright, à Kinsella (Alberta). Quatre personnes ont perdu la vie dans l'explosion et l'incendie qui ont suivi la collision. Le Bureau a déterminé que le camion-citerne ne s'est pas arrêté avant le passage à niveau pour laisser passer le train qui approchait, même si les feux clignotants et la cloche du passage à niveau fonctionnaient.

Recommandation R93-11 du Bureau (novembre 1993)

Compte tenu du nombre de collisions auxquelles sont mêlés des camions-citernes chargés de marchandises dangereuses, des risques de catastrophes liés aux collisions de ce genre et du temps nécessaire aux conducteurs de véhicules lourds pour évaluer la situation aux abords d'un passage à niveau, le Bureau a recommandé que :

le ministère des Transports collabore avec les autorités provinciales compétentes en vue d'obliger les camions-citernes portant des plaques étiquettes pour le transport des marchandises dangereuses à s'arrêter à tous les passages à niveau publics avant de s'y engager.

Recommandation R93-11 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation R93-11 (mars 1994)

La réponse de Transports Canada renvoie à trois études réalisées par le National Transportation Safety Board des États-Unis, le département des Transports des États-Unis et le Bureau of Motor Carrier Safety des États-Unis. Ces études (basées sur l'expérience des États-Unis) n'étaient pas concluantes au sujet des mesures qu'il conviendrait de prendre pour imposer un arrêt obligatoire aux passages à niveau des États-Unis. Compte tenu des résultats de ces rapports, le Ministre a déclaré qu'il hésitait à transmettre la recommandation du Bureau aux provinces avant d'avoir examiné les documents venant appuyer la recommandation du BST.

Les représentants de Transports Canada (TC) ont demandé au Bureau de la sécurité des transports (BST) de fournir des copies de l'analyse portant sur cette question, des données quantitatives qui prouvent le bien-fondé de la recommandation et de toute autre donnée qui permettrait d'expliquer aux autorités provinciales les raisons justifiant qu'on oblige les camions-citernes portant des plaques étiquettes pour le transport des marchandises dangereuses à s'arrêter à tous les passages à niveau publics. On leur a répondu que les informations détaillées auxquelles TC voudrait avoir accès n'existaient pas. Toutefois, le BST a fait parvenir les

informations pertinentes au Directeur général, Transport des marchandises dangereuses, de TC, en juin 1993.

En Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, au Québec et en Ontario, les véhicules doivent s'arrêter quand un dispositif d'avertissement de passage à niveau est activé ou quand on peut voir qu'un train approche du croisement. En Alberta et en Colombie-Britannique, on ajoute que les autobus d'écoliers, les véhicules transportant des substances explosives, des liquides ou des gaz inflammables, qu'ils soient chargés ou non, doivent s'arrêter aux passages à niveau non protégés par un signal d'avertissement ou de contrôle de la circulation. La réglementation du Manitoba ajoute les véhicules qui transportent des passagers contre rémunération. La Saskatchewan a modifié sa réglementation pour obliger les véhicules qui transportent des quantités de marchandises dangereuses nécessitant l'apposition de plaques étiquettes en vertu de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, à s'arrêter à tous les passages à niveau publics avant de s'y engager. De plus, certaines entreprises de transport de produits pétroliers ont fait inscrire sur leurs camions des messages indiquant que leurs camions s'arrêtent à tous les passages à niveau ou à tous les passages à niveau non signalisés.

Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R93-11 (mars 1994)

Le fait que TC hésite à s'occuper du problème de l'arrêt obligatoire des véhicules de transport de marchandises dangereuses, en se basant sur des études des États-Unis, semble être en désaccord avec les politiques qui sont déjà en vigueur dans plusieurs provinces ou entreprises privées. TC n'a pas répondu directement aux préoccupations du Bureau. TC a plutôt demandé qu'on lui transmette des documents d'analyse supplémentaires dont il a besoin pour évaluer le bien-fondé de la recommandation du Bureau. Dans l'intervalle, TC ne semble pas être disposé à intervenir pour prévenir des accidents impliquant des véhicules de transport de marchandises dangereuses qui franchissent des passages à niveau.

Par conséquent, le Bureau évalue que la réponse à la recommandation R93-11 est **non satisfaisante**.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R93-11 (avril 2009)

Comme le destinataire de la recommandation ne semble pas avoir planifié d'autres mesures, et comme il est peu probable que la poursuite de l'évaluation donne des résultats supplémentaires, le Bureau réévalue la réponse à la recommandation R93-11 et détermine que le dossier est maintenant **en veilleuse**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R93-11 (décembre 2010)

Toutes les provinces et territoires où des chemins de fer de compétence fédérale sont exploités, à l'exception de l'Ontario, des Territoires du Nord-Ouest et de la Nouvelle-Écosse, ont inclus des exigences pertinentes à leur législation sur les véhicules automobiles/la circulation routière. Pour plus de détails, prière de consulter les renseignements qui suivent : Colombie-Britannique, alinéas 185(4)c) et d) de la Motor Vehicle Act; Alberta, alinéas 104(4)b) et c) de la Highway Traffic Act; Saskatchewan, alinéa 209(7)b) de la Traffic Safety Act; Manitoba, alinéa 134(3)c) du Code de la route; Québec, article 13 du Code de la sécurité routière; Nouveau-Brunswick,

paragraphe 184(1) de la Loi sur les véhicules à moteur, Terre-neuve-et-Labrador, article 134 de la Highway Traffic Act, et Yukon, article 171 de la Motor Vehicles Act.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R93-11 (mai 2011)

TC a vérifié l'état de la législation dans chaque province et territoire et a fourni l'information pertinente. Les autorités de huit provinces/territoires ont des prescriptions spéciales applicables aux véhicules transportant des marchandises dangereuses qui franchissent des passages à niveau non signalisés. De plus, on exige que les véhicules transportant certaines marchandises dangereuses s'arrêtent aux passages à niveau, à moins qu'un signal automatisé ne confirme au conducteur du véhicule qu'aucun train n'approche du croisement.

Par conséquent, le Bureau réévalue la réponse à la recommandation R93-11 et détermine qu'elle est **satisfaisante en partie**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R93-11 (décembre 2011)

TC a indiqué qu'aucune autre mesure n'est prévue.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R93-11 (février 2012)

TC a fourni des données au BST indiquant dans quelle mesure chaque province et ou territoire a traité la lacune présente dans leur législation routière respective. En janvier 2012, 8 des 11 provinces et territoires, dans lesquelles des chemins de fer de compétence fédérale sont exploités, avaient traité de cette question dans leur législation. TC n'entrevoit aucune autre mesure dans cette affaire.

Par conséquent, le Bureau réévalue la réponse à la recommandation R93-11 et détermine qu'elle demeure **satisfaisante en partie**.

Bien que Transports Canada ait indiqué qu'il ne prévoit aucune autre mesure, le personnel du BST fera un suivi auprès des provinces de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R93-11 (novembre 2012)

La province de l'Ontario n'a pas répondu à la lettre du BST. La province du Nouvelle-Écosse a répondu en suggérant que c'est au niveau fédéral que l'on devrait traiter cette question, afin d'harmoniser les lois des provinces.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R93-11 (mars 2013)

Tant que ces deux provinces n'auront pas abordé cette question, le Bureau estime que la réponse à la recommandation R93-11 demeure **en partie satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R93-11 (février 2014)

Transports Canada n'a offert aucun nouveau renseignement. Le BST a envoyé une lettre au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) pour avoir son point de vue sur ce problème de sécurité aux passages à niveau ferroviaires et attend une réponse.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R93-11 (avril 2014)

Les provinces de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse n'ayant pas encore abordé la question, le Bureau estime que la réponse à la recommandation R93-11 demeure **en partie satisfaisante**.

Réponse de la Province de la Nouvelle-Écosse à la recommandation R93-11 (septembre 2014)

Dans une lettre-réponse adressée au BST, la Nouvelle-Écosse mentionnait avoir examiné les inquiétudes exprimées et soulevait ce qu'elle croit être de graves préoccupations au sujet du bien-fondé de la solution proposée. La Nouvelle-Écosse a constaté un manque de cohérence nationale dans les règles régissant les exigences faites aux camions transportant des marchandises dangereuses de s'arrêter avant de s'engager sur des passages à niveau. Les lois provinciales et territoriales traitent de cette question d'une manière considérablement incohérente. Voici les autres préoccupations et recommandations exprimées par la Nouvelle-Écosse :

- La solution proposée pourrait constituer une solution dangereuse et incomplète, tout en ne réussissant pas à dissiper les préoccupations soulevées.
- Dans toutes les conditions, les camions transportant un chargement complet de marchandises dangereuses et s'arrêtant à un passage à niveau pourraient ne pas pouvoir dégager les voies avant l'arrivée d'un train en approche. Ce point de vue est soutenu dans le document d'étude que Transports Canada consacre aux délais d'avertissement aux passages à niveau.
- La conception des passages à niveau et les distances de visibilité constituent une partie importante de la solution. Il faudrait songer à prendre des mesures pour assurer le respect des *Normes canadiennes sur les passages à niveau rail-route*. S'il existe des lacunes dans la conception des passages à niveau, un élément essentiel de toute solution devrait consister à les corriger. Le fait de corriger une partie d'un problème sans en corriger les autres parties semble constituer une solution fragmentaire.
- Les camions chargés de marchandises dangereuses et arrêtés sur une autoroute représentent un danger de collision par l'arrière.
- En vertu des lois existantes, les camionneurs circulant dans plusieurs territoires relevant de compétences différentes seront assujettis à des règles différentes. S'il existe une seule meilleure solution, il devrait être possible de rédiger une règle qui répond aux besoins de chacun, puis de l'appliquer à la grandeur du pays.
- Par suite des changements apportés en 2014 au Règlement TMD (Règlement sur le transport des marchandises dangereuses), l'apposition facultative de plaques est maintenant autorisée. Cela pourrait entraîner une plus grande disjonction dans les

différences législatives au pays. Il faudra peut-être apporter des clarifications, à savoir quels sont les chargements de marchandises dangereuses qui obligeraient les camions à s'arrêter.

La Nouvelle-Écosse a de nouveau examiné les questions relatives au franchissement des passages à niveau par des camions transportant des marchandises dangereuses. Selon les dernières constatations, les analyses antérieures semblent valables. Rien n'indique que l'on ait répondu à l'une ou l'autre des préoccupations fondamentales. Par conséquent, la présente analyse continue de former la base de la position actuelle de la Nouvelle-Écosse, à savoir que la Province n'appuie pas l'adoption d'une loi qui exige que les camions transportant des marchandises dangereuses s'arrêtent avant de s'engager sur des passages à niveau.

Ce n'est peut-être pas la meilleure approche que de simplement demander à la Nouvelle-Écosse et à l'Ontario de résoudre le problème sans d'abord reconnaître les préoccupations de sécurité soulevées et y répondre. La Nouvelle-Écosse demeure ouverte à l'élaboration d'une solution acceptable à l'échelle nationale sur cet enjeu, et reconnaît que les suggestions et commentaires du BST sont essentiels au réexamen de sa position.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation R93-11 (mars 2015)

Le BST a procédé à un examen statistique des accidents de passage à niveau survenus de 1995 à 2013 et impliquant des camions lourds. Aucun accident mettant en cause ce type de camions ne s'est produit en Nouvelle-Écosse à des passages à niveau passifs. Pour les provinces qui comptent au moins 500 passages à niveau passifs, seul le Manitoba avait enregistré, par rapport à l'Ontario, moins d'accidents de passage à niveau mettant en cause des camions lourds. Les statistiques sur les accidents de passage à niveau indiquent en général que le taux d'accidents de camions lourds n'a pas été plus élevé dans les provinces qui n'exigent pas que les camions-citernes transportant des marchandises dangereuses s'arrêtent à tous les passages à niveau publics avant de s'y engager.

Le Bureau reconnaît le travail accompli par Transports Canada pour coordonner ses efforts avec les autorités provinciales appropriées pour leur permettre de fournir l'information pertinente. Compte tenu du nouveau *Règlement sur les passages à niveau* et des nouvelles Normes sur les passages à niveau, qui amélioreront la sécurité ferroviaire à ces passages pour tous les véhicules, et comme il n'y a pas de différence importante dans les taux d'accidents de passages à niveau pour les camions lourds, peu importe que le camion soit tenu de s'arrêter ou non, le Bureau estime que le risque résiduel est faible.

Ainsi, le BST estime que la réponse dénote une **attention entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier est **fermé**.