



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R01-07

PASSAGES À NIVEAU PRIVÉS ET PASSAGES À NIVEAU DE FERME DE LA SUBDIVISION KINGSTON

Introduction

Le 23 novembre 1999 vers 18 h 45, heure normale de l'Est, le train de marchandises no M-321-21-22 du Canadien National (CN) qui roulait vers l'ouest sur la voie principale nord heurte la remorque d'un tracteur à semi-remorque abandonné à un passage à niveau de ferme situé au point milliaire 292,59 de la subdivision Kingston du CN, près de Bowmanville (Ontario). Le tracteur et la remorque sont entraînés vers l'ouest sur une distance d'environ 2 000 pieds. À environ 800 pieds à l'ouest du passage à niveau, des pièces métalliques de la remorque se coincent sous les roues de la locomotive de tête, ce qui entraîne le déraillement des deux locomotives et des 10 wagons qui les suivent. Le tracteur reste relié à la remorque et prend feu. Le service des incendies local parvient à éteindre l'incendie. Trois des wagons de marchandises qui ont déraillé contiennent un résidu de gaz de pétrole liquéfié (GPL) et cinq autres sont chargés de butadiène.

Tout juste avant que le train de marchandises s'immobilise après avoir déraillé, le train de voyageurs no 68 de VIA Rail Canada Inc. (VIA 68), roulant en direction est sur la voie principale sud, heurte le tracteur du tracteur à semi-remorque que la locomotive de tête du train de marchandises pousse devant elle, arrache le tracteur de sa remorque et le pousse vers l'est sur une distance d'environ 700 pieds. Des pièces du tracteur se coincent sous les roues de la locomotive de VIA et font dérailler la locomotive ainsi que les cinq voitures qui suivent. L'accident cause des blessures mineures à six employés de VIA, dont quatre employés des services de bord, et à cinq voyageurs.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport R99T0298 le 19 octobre 2001.

Recommandation R01-07 (le 19 octobre 2001)

Bien que le Bureau reconnaisse que des efforts ont été faits par le passé en vue de fermer ou de regrouper des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme, on n'a pris des mesures significatives qu'à une seule occasion. Étant donné le grand nombre de passages à niveau privés et de passages à niveau de ferme, dont la plupart ne disposent que de systèmes de signalisation fort limités, les usagers de ces passages à niveau, le public voyageur et les équipes des trains sont exposés inutilement à des risques. Par conséquent, le Bureau recommande que :

Le ministère des Transports, en collaboration avec le Canadien National, procède à un examen exhaustif de tous les passages à niveau privés et les passages à niveau de ferme de la subdivision Kingston dans le but de fermer ou de

regrouper des passages à niveau et, le cas échéant, apporte des améliorations aux autres passages à niveau de façon à améliorer la sécurité.

R01-07

Réponse de Transports Canada (le 24 janvier 2002)

Transports Canada a affirmé souscrire au principe d'examiner la sécurité des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme de la subdivision de Kingston. En vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, il incombe aux compagnies de chemin de fer de veiller à ce que les passages à niveau privés et les passages à niveau de ferme soient construits et entretenus en fonction de principes d'ingénierie bien établis.

Toutefois, le ministère discutera de la question avec le Canadien National afin d'obtenir son engagement à procéder à un examen de la sécurité des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme. Les agents de la sécurité ferroviaire du ministère effectueront également des inspections au hasard des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme de la subdivision de Kingston. Ils repéreront aussi toute préoccupation touchant la sécurité de ces passages à niveau et s'assureront que les mesures appropriées sont prises.

Évaluation du Bureau (janvier 2002)

Transports Canada a examiné la question avec le CN et effectué des inspections au hasard des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme afin de repérer toute préoccupation touchant leur sécurité. En outre, Transports Canada a mis en place un programme de financement à titre d'incitatif à l'amélioration de ces passages à niveau. Le BST accepte cette réponse comme dénotant une **intention satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST (janvier 2002)

Le Bureau a effectué un suivi auprès de Transports Canada pour déterminer quelles mesures supplémentaires seront mises en œuvre.

Ce dossier est un dossier **actif**.

Réponse de Transports Canada (le 28 juillet 2006)

Transports Canada a indiqué que deux passages à niveau publics ont été fermés en 2005 grâce à son Programme d'amélioration des passages à niveau – fermeture de passages à niveau. Le ministère a aussi fait remarquer que la loi fédérale actuelle ne facilite pas la fermeture des passages à niveau privé ni n'impose aucune limite à leur ouverture. Le droit des propriétaires à la jouissance de leur terrain est protégé.

Réévaluation du Bureau (le 25 août 2006)

Transports Canada a indiqué que le CN a examiné tous les passages à niveau privés et passages à niveau de ferme de la subdivision Kingston. De nombreuses améliorations ont été apportées ou sont en voie de l'être aux chapitres de la ligne de visibilité et du tracé. Le programme devrait être complété en 2007. En outre, neuf passages à niveau ont été fermés. Par conséquent, le Bureau estime qu'une **attention entièrement satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Suivi exercé par le BST

Le Bureau s'assurera que le programme est mis en œuvre.

Ce dossier est un dossier **fermé**.